

MOTOARE BRITANICE SAU SOVIETICE PENTRU AVIONUL MILITAR IAR-95

PETRE OPRÎȘ*

Într-un număr al revistei „Magazin istoric”, am menționat pe larg despre intențiile autorităților de la București de a coopera cu cele de la Moscova în domeniul industriei aeronautice militare, la mijlocul anilor 1980. Cu acel prilej, am precizat că una dintre ideile propuse de inginerii români și aprobate de către Nicolae Ceaușescu a fost achiziționarea din Uniunea Sovietică a licenței de fabricație a motorului R-29-300, care era montat pe avionul de vânatoare-interceptare MiG-23¹.

Deoarece subiectul este vast și inedit în istoriografia românească, ne-am continuat cercetarea cu scopul găsirii unor informații noi, atât în documentele existente în arhive, cât și în surse orale, astfel încât să putem elabora un studiu științific, având ca temă proiectul avionului IAR-95 și cauzele care au determinat încheierea acelui program, la mijlocul anilor 1980, fără fabricarea niciunui aparat de acel tip în România².

În a doua parte a anilor 1970, avionul IAR-95 a fost conceput ca un bimotor supersonic, de vânatoare-bombardament. Inițial, pentru acest proiect s-au întreprins mai multe demersuri, în scopul achiziționării din Marea Britanie³ sau China a licenței motorului „Rolls Royce Spey RB 168” (varianta militară Mk 202, prevăzută cu postcombustie). Autoritățile de la Beijing aveau licența

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

¹ Petre Oprîș, *Proiecte aviatice nerealizate*, în: „Magazin istoric”, anul XLVIII, Serie nouă, nr. 10 (571), octombrie 2014, pp. 49-53.

² Informații despre programul IAR-95 au fost prezentate în mod fragmentat de-a lungul anilor, din cauza accesului limitat (până în 2006) la fondul arhivistic al C.C. al P.C.R. din perioada 1965-1989. Totodată, posibilele mărturii ale martorilor oculari la evenimentele care au avut loc în urmă cu 30-40 de ani s-au pierdut prin neconsemnarea la timp, de către istorici, a informațiilor pe care specialiștii români le cunoșteau despre proiectul avionului de luptă supersonic IAR-95. Mulțumim pe această cale domnului ing. Simion Tătaru, care a postat pe blogul său informații interesante și utile despre programul la care a participat. Vezi Simion Tătaru, *IAR 95. Avionul supersonic românesc, o ambiție mult prea mare pentru România*, Saturday, January 8, 2011, <http://la-neamtu-tiganu.blogspot.com/2011/01/iar-95-1.html>; <http://la-neamtu-tiganu.blogspot.com/2011/01/iar-95-2.html> (accesat la 18.02.2014; 14.03.2014); <http://la-neamtu-tiganu.blogspot.com/2011/01/iar-95-3.html>; Tuesday, March 29, 2011, <http://la-neamtu-tiganu.blogspot.com/2011/03/iar-95-4.html> (accesat la 18.02.2014; 14.03.2014).

³ Pentru detalii privind rezultatele vizitei efectuate de către generalul-colonel Ion Coman, ministrul Apărării Naționale, la uzinele companiilor britanice „BAC” și „Rolls-Royce” (22-26 iunie 1976), vezi Petre Oprîș, *Programul de cooperare în domeniul aviației civile între firma „British Aerospace” și România*, în: „Arhivele Olteniei”, Serie nouă, nr. 24, București, Editura Academiei Române, 2010, pp. 232-233.

respectivă din anul 1975, însă nu au transmis-o României în 1977 (când a fost cerută de către autoritățile de la București) și nici ulterior, respectându-se astfel prevederile contractului încheiat de R. P. Chineză cu compania „Rolls Royce”. În plus, acel model de motor britanic nu oferea o putere suficientă pentru ca IAR-95 să atingă pragul de 2 Mach, în timp ce colectivul condus de inginerul Dumitru Badea, din anul 1974, își propusese ca avionul românesc să fie echipat cu două propulsoare „Rolls Royce Spey RB 168” și să zboare cu viteza de 2,5 Mach.

Discuțiile dintre România și China, pe tema motorului britanic, au avut loc în timpul vizitei efectuate la Beijing de către o delegație condusă de generalul-colonel Vasile Ionel (22 martie – 7 aprilie 1977). Cu acel prilej, a fost semnat un protocol guvernamental și s-au efectuat două schimburi de scrisori. În cursul tratativelor, reprezentanții guvernului chinez au anunțat că nu pot fi satisfăcute cererile românești referitoare la livrarea a șase submarine mijlocii chinezești (care, probabil, ar fi fost achitate în contrapartidă cu nave comerciale realizate la Galați sau Drobeta Turnu-Severin⁴), utilajele solicitate pentru fabricarea tunului cal. 130 mm și obuzierului cal. 152 mm, precum și alte documentații tehnice. Totodată, vicepremierul Li Sien-Nien a declarat că „în prezent, nu pot asigura documentații și utilaje pentru motorul de tip [Rolls-Royce] Spey pentru avioane supersonice, deoarece contractul încheiat cu Anglia este în curs de derulare”⁵.

Cu prilejul vizitării unei expoziții de tehnică militară (15 octombrie 1976), Nicolae Ceaușescu a solicitat „să se urgenceze prospectarea în vederea importului de submarine. În viitor, să se prevadă construirea în țară a unor submarine (subl. n.)”⁶. Totodată, liderul P.C.R. dorea ca toate navele militare care urmau să fie construite în România, în perioada 1976-1980, să fie echipate

⁴ Rodica Chelaru, *Culpe care nu se uită. Convorbiri cu Cornel Burtică*, București, Curtea Veche Publishing, 2001, p. 80. Din păcate, memoria nu l-a ajutat pe Cornel Burtică atunci când s-a confesat doamnei Rodica Chelaru, fostul ministru al Comerțului Exterior, afirmând în mod eronat că autoritățile de la Beijing au fost de acord cu livrarea a două-trei submarine, chiar dacă acest lucru putea să fie observat de reprezentanții statelor membre ale NATO, iar Nicolae Ceaușescu ar fi ținut cont de acest aspect în momentul în care a hotărât să-i informeze pe chinezi, prin intermediul lui Cornel Burtică, despre faptul că dorește să oprească operațiunea respectivă, înainte de declanșarea ei (*ibidem*).

Autoritățile de la București nu au renunțat la încercările de achiziționare a unor submarine militare. Astfel, în luna noiembrie 1977, o delegație de specialiști români s-a aflat în Iugoslavia pentru a vedea oferta autorităților de la Belgrad: submarinul B-72. De asemenea, Nicolae Ceaușescu a aprobat, la sfârșitul anului 1977, desfășurarea de tratative cu Franța, în cursul anului 1978, în scopul cumpărării de submarine pentru marina militară română. Cf. Petre Opriș, *Doctrina militară a României și intenția lui Nicolae Ceaușescu de a achiziționa trei submarine iugoslave „B-72” (noiembrie 1977)*, în: „Anuarul Muzeului Marinei Române – 2012”, tom XV, Constanța, Editura Muzeului Marinei Române, 2012, pp. 336-344.

⁵ Arhivele Naționale Istorice Centrale (în continuare: A.N.I.C.), *fond C.C. al P.C.R. – Secția Administrativ-Politică*, dosar nr. 6/1977, f. 42.

⁶ Idem, dosar nr. 3/1976, f. 203.

cu armament autohton. De asemenea, Nicolae Ceaușescu a hotărât ca Ion Pățan și Ioan Avram să înceapă negocierile cu companiile de specialitate din Marea Britanie și China, cu scopul obținerii licenței unui motor cu care să fie echipat primul avion supersonic fabricat în România. Este posibil ca, în momentul respectiv, liderul suprem al P.C.R. să fi renunțat la intenția sa – exprimată în cursul unei vizite la Moscova (14-15 decembrie 1967) – de obținere din URSS a licenței de fabricare a motorului avionului de vânătoare-interceptare MiG-21.

În scopul dotării armatei române cu mijloace de luptă moderne, autoritățile de la București au propus, încă din anul 1968, anumite măsuri de intensificare a colaborării cu URSS în domeniul industriei de apărare. De exemplu, o delegație condusă de generalul-locotenent Vasile Ionel s-a aflat la Moscova, în perioada 29 februarie – 5 martie 1968, pentru a discuta cu membrii unei delegații sovietice, în fruntea căreia s-a aflat generalul-colonel G. S. Sidorovici, vicepreședintele Comitetului de Stat pentru Relații Economice Externe de pe lângă Consiliul de Miniștri al URSS. Cu acel prilej, partea română a prezentat o listă cu categoriile de tehnică de luptă pe care autoritățile de la București doreau să le realizeze în România, sub licență sovietică – în mod deosebit, avioane MiG-21, motoare pentru MiG-21, vedete și distrugătoare purtătoare de rachete, vedete torpiloare, tunuri antiaeriene, tunuri fără recul 2A-28 „GROM” cal. 73 mm, mitraliere PKS și PKT cal. 7,62 mm, pulberi reactive, rachete antitanc dirijate „Maliutka”, lovituri antitanc PG-15 V (pentru tunul 2A-28 „GROM”), autostații radio cu bandă laterală unică, aparate de ochire pe timp de noapte de tip pasiv (pentru armamentul de infanterie și a celui de pe TAB-uri), röntgenometre de bord, stații radio R-123 și aparate de observare pe timp de noapte, de tip pasiv (pentru echiparea TAB-urilor), transportoare amfibii blindate BTR-60 PB. Precizăm că România deținea încă din 1962 documentația sovietică de fabricație a transportorului BTR-60 P, însă autoritățile de la București doreau varianta sa modernizată și să completeze documentația pentru fabricarea și verificarea blindajului, a reductoarelor roților, a diferențialelor și a sistemului de propulsie pe apă.

Totodată, delegația română a solicitat la Moscova, în luna martie 1968, „necesarul în documentația de fabricație și tehnologică, acordarea asistenței tehnice, posibilitățile de cooperare și condițiile de plată”⁷.

Generalul G. S. Sidorovici a luat act de solicitările românești, însă a refuzat încheierea unui protocol de lucru, așa cum a insistat adjunctul ministrului român al Forțelor Armate. Generalul respectiv a declarat că delegația sa „nu are o împuternicire, sarcina ei fiind limitată, doar de a se lămuri asupra cererii părții române”⁸. Totodată, șeful delegației sovietice a sugerat ca „guvernul român să se adreseze printr-o scrisoare guvernului sovietic”, în scopul rezolvării tuturor

⁷ Idem, *fond C.C. al P.C.R. – Cancelarie*, dosar nr. 34/1969, ff. 173-174.

⁸ *Ibidem*, ff. 171-172.

problemelor menționate de către membrii delegației conduse de generalul-locotenent Vasile Ionel.

Problemele care au apărut între statele membre ale O.T.V., în cursul anului 1968 („Primăvara de la Praga”, atitudinea critică adoptată de autoritățile române față de politica de intervenție promovată de Leonid Ilici Brejnev în Cehoslovacia ș.a.), au determinat, printre altele, o amânare *sine die* a răspunsului guvernului sovietic la lista cu solicitări, prezentată la Moscova de către generalul Vasile Ionel, la sfârșitul lunii februarie 1968. Mai mult decât atât, în cursul unei vizite efectuate la Moscova (6-11 februarie 1969), adjunctul ministrului Forțelor Armate a aflat de la un reprezentant sovietic faptul că URSS urma să livreze României, în cursul anului 1969, doar 12 avioane de vânătoare MiG-21 și două aparate de școală MiG-21 U – armata română solicitase 50, respectiv nouă avioane de acel tip. Totodată, 41 de instalații „Grad” (de lansare a proiectilelor reactive nedorizate) și 66 de transportoare blindate de cercetare nu se aflau pe lista cu produsele militare sovietice care urmau să ajungă în România, în acel an – deși acestea fuseseră solicitate din timp de autoritățile române.

După cum afirma generalul Vasile Ionel (după întoarcerea sa din URSS), generalul G. S. Sidorovici „a motivat lipsa de oferte prin sarcinile sportive pe care le are URSS de a asigura tehnică militară R. D. Vietnam și Republicii Arabe Unite (subl. n.)”⁹. Cu toate acestea, ne putem întreba dacă autoritățile sovietice au modificat în mod premeditat cantitățile de tehnică de luptă care urmau să fie livrate României în cursul anului 1969, cu scopul de a-i demonstra lui Nicolae Ceaușescu faptul că statul român era dependent de URSS și că nu era bine să-i critice pe sovietici și pe aliații lor pentru intervenția militară din Cehoslovacia, din luna august 1968.

La începutul lunii martie 1969, o altă delegație românească – de această dată guvernamentală – s-a aflat la Moscova pentru încheierea unui protocol cu privire la livrările sovietice de tehnică de luptă către România, în anul 1969. Documentul respectiv a fost semnat în 7 martie 1969 și, în cadrul acestuia, s-a prevăzut, printre altele, livrarea a încă șase avioane MiG-21, peste numărul anunțat de către generalul-colonel G. S. Sidorovici la începutul lunii februarie 1969. Pe de altă parte, sovieticii au oferit doar patru instalații „Grad” („Grindina”), iar partea română le-a refuzat, deoarece erau prea puține pentru constituirea unui subunități de luptă (necesarul minim era de șase instalații)¹⁰.

Valoarea totală a contractelor încheiate la 7 martie 1969, dintre URSS și România, a fost de 424,9 milioane de lei valută (63,7 milioane ruble), cu 167 de milioane de lei valută (25 milioane ruble) mai puțin decât solicitările autorităților de la București (– 39,2%). O treime din suma respectivă urma să fie achitată în anul respectiv, iar restul se achita în zece rate anuale egale (dobândă fiind de 2% pe an).

⁹ *Ibidem*, f. 166.

¹⁰ *Ibidem*, f. 169.

Chestiunea numărului de avioane MiG-21, care se livrau armatei române în anul 1969, a fost abordată din nou, în convorbirea dintre Leonid Brejnev și Nicolae Ceaușescu (Moscova, 16 mai 1969). Cu acel prilej, atât liderul suprem al P.C.R., cât și Ion Gheorghe Maurer au insistat ca România să primească licența de fabricație a MiG-21 pentru a produce 50 de avioane de acel tip, anual, în paralel cu avioane pentru transportul intern (An-24) și elicoptere (Mi-8) proiectate și realizate în URSS. Prim-ministrul Alexei Kosâghin s-a opus categoric începerii aceluia proiect, folosind următoarele argumente economice: „Știți cât costă un MiG-21? 500.000 de ruble! *Dacă faceți 50 de bucăți, aceasta înseamnă o producție anuală de 2,5 milioane ruble. Dar la o producție atât de mică, pe dv. o să vă coste 35 de milioane. Pe urmă, cum puteți combina producția de avioane cu cea de elicoptere?* Nu sunt numai două uzine, ci mult mai multe care trebuie să coopereze (subl. n.)”¹¹.

Chestiunea era însă mult mai amplă și a fost expusă de către Ion Gheorghe Maurer extrem de pragmatic. De fapt, autoritățile române erau interesate să primească tehnică militară din URSS pe bază de credit, așa cum se întâmpla din anul 1959 (o treime din valoarea importului fiind achitată în momentul livrării tehnicii militare, iar două treimi se plătea pe parcursul a zece ani). În plus, Nicolae Ceaușescu și Ion Gheorghe Maurer doreau ca Uniunea Sovietică să primească utilaje industriale românești pentru a se achita într-o proporție cât mai mare echipamentele militare sovietice importate de către autoritățile de la București. Leonid Brejnev a întrebat dacă România exportă grâu, iar Nicolae Ceaușescu a răspuns că se fac asemenea exporturi, însă cantitatea era relativ mică (700.000 de tone de grâu și porumb). La rândul său, Ion Gheorghe Maurer a insistat pentru creșterea cantităților de minereu de fier, cocs și laminate sovietice care se exportau în România, iar Alexei Kosâghin a fost de acord cu ideea propusă tot atunci de prim-ministrul României, de asigurare a asistenței tehnice și pregătirii cadrelor românești de partea sovietică, în momentul în care România importa instalații și utilaje industriale noi din URSS¹².

După semnarea de către Ion Gheorghe Maurer și Alexei Kosâghin a unui protocol de colaborare economică (Moscova, 29 mai 1970), autoritățile române s-au pregătit pentru noi tratative cu URSS, în scopul fabricării unor produse speciale după licențe sovietice. Inițial, negocierile urmau să aibă loc în luna august 1970, dar au fost amânate de către sovietici fără să fie oferite explicații. În cele din urmă, tratativele au avut loc la Moscova (20-24 octombrie 1970) și s-au finalizat cu semnarea unui protocol de lucru¹³.

¹¹ Vasile Buga, „*Dezgheș*” în *relațiile româno-sovietice. Stenograma convorbirilor de la Moscova din mai 1969, I*, în: „Arhivele Totalitarismului”, București, Institutul Național pentru Studiul Totalitarismului, anul XXI, nr. 1-2 (78-79)/2013, p. 234.

¹² *Ibidem*, pp. 235-240.

¹³ Funcțiile deținute de membrii delegației române au fost următoarele: general-colonel Constantin Șandru – vicepreședinte al Comitetului de Stat al Planificării; general-colonel Vasile

Revenind la expoziția de tehnică militară din 15 octombrie 1976, se cuvine să amintim faptul că președintele României a anunțat că „în anul 1976 se vor realiza minimum 2 avioane [IAR-93 B], în anul 1977, minimum 5 avioane, urmând ca în continuare să se asigure recuperarea restanțelor din acești ani și încadrarea în programul aprobat de 200 buc. până la finele anului 1984”¹⁴.

În cursul vizitării unei alte expoziții de tehnică militară (27 mai 1977), Nicolae Ceaușescu a discutat din nou despre proiectele aviației și a hotărât ca „*Ministerul Industriei Construcțiilor de Mașini să ia măsuri ca până în 1985 să asimileze în fabricație avionul supersonic [IAR-95] echipat cu motor [Rolls-Royce] Spey sau alt tip de motor (subl.n.)*”¹⁵.

În același an, generalul-colonel Vasile Ionel a participat, în calitate de președinte al părții române, la cea de-a VI-a sesiune a „Comisiei interguvernamentale consultative tehnico-militare de colaborare și cooperare economică și tehnico-științifică în domeniul tehnicii militare între R.S. România și R.P.D. Coreeană” (Phenian, 24 septembrie – 4 octombrie 1977). Cu acel prilej, autoritățile nord-coreene au manifestat un interes deosebit pentru stabilirea unei modalități de cooperare cu specialiștii români și iugoslavi, în scopul fabricării în comun a avionului de vânătoare-bombardament IAR-93, precum și acordarea de sprijin tehnic major pentru a putea produce elicopterul SA-330 „Puma” (IAR-330 H) în R.P.D. Coreeană. Cele două subiecte au fost abordate din nou de către generalul de armată O Gin U, ministru al Forțelor Armate Populare ale R.P.D. Coreene, în discuția pe care a avut-o cu Nicolae

Ionel – adjunct al ministrului Forțelor Armate; contraamiral Traian Horia – șef de direcție în Comitetul de Stat al Planificării; colonel Gheorghe Bîrsan – șeful Direcției Tehnice de Aprovizionare din M.F.A.; colonel Nicolae Spirescu – director în Ministerul Industriei Construcțiilor de Mașini; colonel Traian Andreescu – director general adjunct în Ministerul Industriei Construcțiilor de Mașini.

Membrii delegației sovietice îndeplineau următoarele funcții: general-colonel (de tancuri) G. S. Sidorovici – vicepreședinte al Comitetului de Stat pentru Relații Economice Externe de pe lângă Consiliul de Miniștri; viceamiral ing. G. V. Iurin – locuitor al șefului Direcției Generale a Inginerilor din GKES; colonel inginer G. S. Leuhin – locuitor al șefului de direcție în Direcția Generală a Inginerilor; colonel inginer P. T. Sonin – șef de serviciu în Direcția Generală de Înzestrare; A. F. Sauro – împuternicit al Direcției Generale de Înzestrare; S. S. Spirin – membru al GOSPLAN (A.N.I.C., *fond C.C. al P.C.R. – Cancelarie*, dosar nr. 106/1970, f. 30).

¹⁴ Idem, *fond C.C. al P.C.R. – Secția Administrativ-Politică*, dosar nr. 3/1976, f. 203. În perioada 23-24 decembrie 1977, s-a desfășurat la Belgrad o întâlnire de lucru româno-iugoslavă, la care au participat generalul Ion Coman (ministru al Apărării Naționale), Ioan Avram (ministru al Industriei Construcție de Mașini) și generalul de armată Nikola Ljubčić (secretarul federal pentru apărarea națională al Republicii Socialiste Federative Iugoslavia). Cu acel prilej, s-a hotărât continuarea programului de fabricare a avionului IAR-93 B, precum și a motoarelor „Rolls-Royce Viper” cu care urma să fie echipat acesta. Potrivit unui document întocmit după întâlnirea de la Belgrad, autoritățile de la București doreau 200 de aparate IAR-93 B, astfel: 35 de avioane de preserie (în perioada 1977-1980), 165 de avioane de serie (în perioada 1980-1987) și 470 de motoare, fabricate în perioada 1978-1986 (385 de motoare urmau să fie de tipul „Rolls-Royce Viper Mk 632-41”, prevăzute cu postcombustie) (idem, dosar nr. 8/1977, ff. 7-8).

¹⁵ Idem, dosar nr. 2/1976, f. 91.

Ceaușescu (București, 10 octombrie 1977). Liderul român a explicat oaspetelui său faptul că Marea Britanie și Franța erau implicate în acordarea de licențe de fabricație pentru motor (în cazul IAR-93), respectiv pentru întregul elicopter. În privința colaborării dintre România și R.P.D. Coreeană, în domeniul aviației militare, Nicolae Ceaușescu a fost de acord cu faptul că toate ideile puteau fi discutate, în principiu, la nivelul miniștrilor Apărării ai celor două state, generalii Ion Coman și O Gin U¹⁶.

La întoarcerea din R.P.D. Coreeană, generalul-colonel Vasile Ionel a efectuat o escală la Beijing, unde a avut o întâlnire cu reprezentanții Ministerului Apărării Naționale și Ministerului Legăturilor Economice cu Străinătatea – în cursul căreia „s-au analizat și precizat unele acțiuni cuprinse în protocoalele încheiate cu partea chineză”¹⁷.

La sfârșitul anului 1977, colaborarea militară dintre România și China a atins un nou nivel, după aprobarea de către Nicolae Ceaușescu a solicitării primite de la Ministerul Relațiilor Economice cu Străinătatea al R.P. Chineze, prin intermediul generalului-colonel Ion Coman. Ca urmare a acordului primit din partea președintelui României, autoritățile de la Beijing au trimis o grupă de șapte specialiști în România, pentru 30 de zile, în primul semestru al anului 1978, pentru a studia metodele și mijloacele folosite de omologii români la determinarea caracteristicilor aerodinamice ale avioanelor, a rezistenței acestora și a caracteristicilor motoarelor de avion. În același timp, o altă grupă de specialiști, formată din nouă persoane, a primit aprobarea pentru a studia în România, timp de 45 de zile, în primul semestru al anului 1978, modul de fabricație a rachetei sovietice antitanc dirijate 9 M 14-M „Maliutka”¹⁸.

Pentru a înțelege contextul internațional în care a avut loc procesul inițial de organizare a muncii și de proiectare a avionului IAR-95, facem o digresiune, referindu-ne la relațiile militare de colaborare ale României cu Uniunea Sovietică și Irak, la sfârșitul anilor 1970.

Primele două avioane sovietice MiG-23 UB (cu dublă comandă, produse la Irkutsk) au sosit în România la 23 ianuarie 1979. Piloții sovietici au aterizat la Bacău pentru a realimenta cu combustibil, apoi au ajuns pe aeroportul Mihail Kogălniceanu (jud. Constanța), unde au predat avioanele conducerii Regimentului 57 Aviație Vânătoare Interceptare. Anterior, 48 de piloți și tehnicieni din acea unitate și din Regimentul 93 Av.V.I. au participat, în

¹⁶ Pentru alte detalii, idem, *fond C.C. al P.C.R. – Secția Relații Externe*, dosar nr. 170/1977, ff. 1-10.

¹⁷ Idem, *fond C.C. al P.C.R. – Secția Administrativ-Politică*, dosar nr. 7/1977, f. 105. În anii 1970, au fost construite în România canoniere „Proiect 062” (din clasa „Shanghai”) și vedete torpiloare „Proiect 025” (din clasa „Huchuan”). Larry L. Watts, *Ferește-mă, Doamne, de prieteni... Războiul clandestin al Blocului Sovietic cu România*, București, Editura RAO, 2011, p. 670.

¹⁸ A.N.I.C., *fond C.C. al P.C.R. – Secția Administrativ-Politică*, dosar nr. 6/1977, ff. 169-170.

Uniunea Sovietică, la un curs de cunoaștere a MiG-urilor 23 MF și UB (3 august – 21 septembrie 1978). După cinci luni, în România a început primul curs de cunoaștere și exploatare la sol și în zbor a aceluși tip de avion (1 martie – 1 mai 1979).

Câteva luni mai târziu, 14 avioane MiG-23 MF au sosit în România pentru a înlocui cele 14 MiG-21 M ale escadrilei 1 din Regimentul 57 Av.V.I. (19 mai 1979).

La rândul său, Regimentul 93 Aviație Vânătoare Interceptare (U.M. 01876), aflat pe aerodromul de la Giarmata (jud. Timiș), a primit două MiG-23 UB, pilotate de colonelul Dumitru Tache și căpitanul Mihai Costache (17 iulie 1979) și 12 MiG-23 MF (în patru etape: în toamna și iarna anului 1979, precum și în primăvara anului 1980)¹⁹. Toate aparatele au avut, inițial, culoarea gri, stabilită de către sovietici pentru avioanele care executau misiuni de superioritate aeriană²⁰.

În perioada de garanție a avioanelor respective, uzina furnizoare a oferit un grup de 9-11 specialiști sovietici, care au fost cazați în România împreună cu familiile lor, în locul celor care au asigurat asistența tehnică pentru avioanele MiG-21 – achiziționate tot din URSS și care au fost retrași la sfârșitul anului 1977, ca urmare a ieșirii aparatelor MiG-21 din perioada de garanție. Nicolae Ceaușescu a aprobat, în noiembrie 1977, ca membrii noului grup sovietic să participe la rezolvarea defecțiunilor care ar fi apărut la MiG-urile 23 și la „executarea unor lucrări de modernizare a acestora, pe baza documentației elaborate de constructor”²¹.

Dotarea forțelor aeriene române cu avioane supersonice MiG-23 a constituit o transpunere în practică a ideii mareșalului sovietic Ivan Iakubovski,

¹⁹ Paul Sandachi, *Aviația de luptă reactivă în România (1951-2001)*, Muzeul Aviației, f.a., p. 83.

²⁰ *MiG-23/27 Flogger in action*, Aircraft Number 101, „Squadron/Signal Publications”, Carrollton, Texas (USA), 1990, p. 15. Observatorii NATO au remarcat, pentru prima dată, existența avioanelor MiG-23 M/MF, în cursul anului 1973, când forțele aeriene sovietice staționate în Republica Democrată Germană le-au primit în înzestrare. Se estima, în Occident, că producția de MiG-uri 23 M/MF era de patru aparate pe săptămână, la sfârșitul anului 1974, și rata de producție era dublă după doi ani, astfel încât să fie atins nivelul de aproximativ 400 de avioane fabricate anual.

Livrările de MiG-23 MF în statele membre ale Organizației Tratatului de la Varșovia (cu excepția URSS) au început în anul 1978, mai întâi în Bulgaria (în total, 40 de aparate pentru un regiment), apoi în Republica Democrată Germană (45 de exemplare la Peenemünde, fiecare având un preț de 3,6 milioane de dolari) și Cehoslovacia (15 avioane aflate pe aeroporturile de la Bechyně, Plzeň și Žatec, pentru fiecare exemplar fiind achitată suma de 6,6 milioane de dolari). În anul următor au fost trimise primele MiG-uri 23 MF în Polonia și România, iar autoritățile de la Budapesta au dezvăluit existența modelului respectiv în înzestrarea propriei armate în cursul paradei militare de la 4 aprilie 1980, desfășurată cu prilejul sărbătoririi zilei naționale a R. P. Ungare (*ibidem*, pp. 11-12, 14).

²¹ A.N.I.C., *fond C.C. al P.C.R. – Secția Administrativ-Politică*, dosar nr. 7/1977, f. 129. Pentru detalii, vezi Anexa 2.

privind utilitatea „de a avea în fiecare armată aliată anumite unități (subunități) înzestrate cu cele mai moderne tipuri de armament și tehnică militară, pentru pregătirea din timp a cadrelor pentru noua tehnică, dobândirea experienței în însușirea, întrebuințarea în luptă și exploatarea acestora (subl. n.)”²².

În toamna anului 1979, mareșalul sovietic Viktor Kulikov a ajuns la București și a fost primit, la 12 octombrie, de către Nicolae Ceaușescu. Președintele României a subliniat cu acel prilej că „*independent că există sau nu tratatul [de la Varșovia], România și armata sa, în cazul unei agresiuni, își va îndeplini obligațiile asumate, sigur, în colaborare cu toate armatele din această parte* (subl. n.)”²³. Concret, autoritățile de la București aveau pregătite nouă

²² Idem, dosar nr. 3/1976, f. 182. Potrivit aceleiași idei a comandantului-șef al Forțelor Armate Unite, unul dintre batalioanele Regimentului 1 Tancuri „Vlad Țepeș” (aflat la Târgoviște) a primit în dotare, în 1978, 31 de tancuri T-72, comandate în URSS. Aceasta a fost unica subunitate din România care a avut în înzestrare un asemenea model de tanc, până la încetarea existenței Organizației Tratatului de la Varșovia (1 iulie 1991). Lt. col. Ifim Trofimov, *Tancurile târgoviștene, între o istorie glorioasă și perspective*, în: „La posturi” (revista Școlii de aplicație pentru tancuri și auto „Mihael Viteazul”), Pitești, nr. 3 (41)/martie 2004, pp. 8-9.

La începutul anilor 1980, a existat o tentativă de cumpărare din România a unu-două tancuri sovietice T-72 de către doi reprezentanți ai firmei „Interarms”, înregistrată cu sediul social la Londra. Aceștia au deschis discuțiile cu partea română și au afirmat că intenționează să achiziționeze armament, muniții și echipamente militare din România, în valoare de 22 de milioane de dolari, pentru un stat din regiunea Golfului Persic. Totodată, a fost exprimat interesul pentru tancuri T-72. Acestea erau adevărata miză a contractului propus de „Interarms”, blindatele urmând să ajungă în S.U.A.

Autoritățile de la București au înțeles problemele care puteau să apară în cazul în care se accepta livrarea de tancuri T-72 statului-lider al NATO, în condițiile în care URSS nu permitea o reexportare a blindatelor primite de armata română în anul 1978, pentru a nu fi dezvăluite secretele acestora unor țări inamice. În cele din urmă, cei doi reprezentanți ai firmei „Interarms” nu au deschis acreditivul la banca din Elveția, pe care au indicat-o pentru derularea contractului privind cumpărarea de armament, muniții și echipamente militare care se puteau expedia fără restricții din România și, astfel, întreaga afacere nu a mai avut loc.

Informația inedită despre tentativa reprezentanților companiei „Interarms” a fost publicată mai întâi de colonelul Stelian Octavian Andronic, șef al Compartimentului Acțiuni Valutare Speciale din cadrul Centrului de Informații Externe, în toamna anului 1982. Amintirea respectivă a fost republicată de Liviu Vălenaș, într-un volum în care ziaristul româno-german și-a exprimat într-un mod jenant frustrările sale față de anumite persoane particulare (Liviu Vălenaș, *Fabrica de spioni*, București, Editura VESTALA, 2010, pp. 188-191).

Deoarece informația pe care a difuzat-o Stelian Octavian Andronic este foarte importantă și nu am avut acces direct la volumul de memorii publicat de acesta (*36 de ani în serviciile secrete ale României. Din respect pentru adevăr*, București, Editura Compania, 2008), iar ziaristul Liviu Vălenaș a comentat-o tendențios în volumul său, ne-am reamintit expresia: „Nullus est liber tam malus ut non aliqua parte prosit / Nicio carte nu-i atât de rea, încât nicio parte să nu folosească”, atribuită consulului roman Pliniu cel Tânăr, și am utilizat ca sursă primară cartea jurnalistului Liviu Vălenaș.

²³ A.N.I.C., *fond C.C. al P.C.R. – Secția Relații Externe*, dosar nr. 179/1979, f. 7. Tot atunci, Nicolae Ceaușescu a menționat că „noi suntem hotărâți să ne îndeplinim obligațiile pe care le avem în cadrul Tratatului. Și, dacă se va ajunge să se desființeze Tratatul [de la Varșovia], tot va trebui să găsim forme de colaborare în viitor. Suntem țări socialiste, suntem și vecini, și

divizii pentru a fi puse, în caz de război, la dispoziția Comandamentului Forțelor Armate Unite. Nicolae Ceaușescu a spus că „*ele rămân în întregime, sigur cu îmbunătățirile de organizare și dotare corespunzătoare*. Deci, aici nu poate fi vorba de niciun fel de modificare (subl. n.)”²⁴. Din punct de vedere cantitativ, peste 300.000 de militari români erau menținuți, în caz de război, sub comanda mareșalului Viktor Kulikov, care îndeplinea în același timp funcțiile de comandant-șef al Forțelor Armate Unite și loțiitor al ministrului Apărării al URSS.

În cadrul întâlnirii respective, Nicolae Ceaușescu l-a întrebat direct pe mareșalul Viktor Kulikov: „Cine hotărăște că trebuie de trecut la război?”²⁵. Președintele României a dorit să îl înștiințeze pe partenerul său de discuții că decizia trebuia luată rapid de către liderii politici ai statelor din Organizația Tratatului de la Varșovia (O.T.V.), în cadrul Consiliului Politic Consultativ al alianței. Militarii, inclusiv ministrul sovietic al Apărării și loțiitorii săi, nu aveau dreptul să acționeze fără acordul tuturor conducătorilor statelor membre ale alianței. Acest aspect putea determina o întârziere a ripostei O.T.V. în fața agresiunii declanșate de unul sau mai mulți inamici, iar mareșalul Viktor Kulikov a insistat pentru posibilitatea creării unui comandament suprem unic la începutul războiului, de către sovietici. Militarii din comandament se subordonau conducătorilor politici ai statelor din O.T.V., iar comandantul suprem al armatelor aliate era ales din rândul liderilor politici²⁶.

Deoarece se prefigura impunerea lui Leonid Ilici Brejnev în acea funcție supremă, în caz de război, Nicolae Ceaușescu nu a acceptat ideea mareșalului Viktor Kulikov și a propus, în schimb, înființarea unui comitet al miniștrilor Apărării. Președintele României refuza să se subordoneze unui lider politic străin, în timp ce comandantul-șef al Forțelor Armate Unite insista pentru menținerea unității de comandă la nivelul strategic dorit de conducătorii Uniunii Sovietice, în condițiile desfășurării unui război total pe mai multe continente, fapt care implica și utilizarea de arme nucleare²⁷.

În al doilea rând, Nicolae Ceaușescu și-a exprimat dorința de a menține compactă armata română, pe un front și o pe direcție de luptă, concomitent cu realizarea unei colaborări cu armatele sovietică și bulgară în această parte a Europei. Totodată, liderul politic de la București se opunea trimiterii de militari români în alte teatre de operații și pe alte fronturi decât cele stabilite de politicienii români, evident în frunte cu el – în calitate de comandant suprem român²⁸.

întotdeauna, chiar și în trecut, armatele țărilor noastre au conlucrat. Sigur, discuții au fost, dar în caz de război, totuși, au conlucrat foarte bine” (*ibidem*, ff. 6-7).

²⁴ *Ibidem*, f. 7.

²⁵ *Ibidem*, f. 8.

²⁶ *Ibidem*, ff. 8-10, 13-14.

²⁷ *Ibidem*, ff. 15-19.

²⁸ *Ibidem*, ff. 9-11, 17.

La aceeași întâlnire, Nicolae Ceaușescu s-a referit și la importanța factorului economic în dezvoltarea capacităților de apărare ale unui stat. Nu era prima dată când politicianul român aborda subiectul în discuțiile cu reprezentanții URSS, în condițiile în care autoritățile sovietice furnizau armatei române majoritatea echipamentului militar sofisticat.

Deoarece importurile respective erau scumpe, Nicolae Ceaușescu a încercat să obțină licențe de fabricație și, apoi, să vândă pe diferite piețe produsele realizate în uzinele românești. De exemplu, în 1980 și 1981, președintele României a aprobat încheierea unor contracte în valoare de peste un miliard de dolari, pentru a exporta cantități foarte mari de muniții de artilerie și infanterie, aruncătoare de grenade antitanc și mitraliere antiaeriene, în perioada 1981-1985. Inițial, Nicolae Ceaușescu a discutat cu generalul-maior Mahmmud Al Mehdi Usama, locțiitor al șefului Marelui Stat Major și director al Departamentului de Aprovizionare al armatei irakiene (Predeal, 9 ianuarie 1981). Apoi, președintele României a avut o întâlnire cu Ghazi Mahmoud Al Omar, șeful Marelui Stat Major al Armatei Populare irakiene (București, 23 iulie 1981)²⁹. Precizăm faptul că România a primit, până la 29 septembrie 1981, un avans de 392,5 milioane de dolari din partea unui stat (în opinia noastră, Irak) pentru livrarea de produse militare³⁰.

Un alt stat care și-a manifestat interesul pentru tehnica militară românească a fost Libia. De exemplu, în luna decembrie 1980, autoritățile de la București au trimis la Tripoli o ofertă de livrare de echipamente militare, în perioada 1981-1984. Acțiunea s-a concretizat câteva luni mai târziu, prin semnarea unui acord româno-libian de cooperare în domeniul tehnicii militare (București, 27 septembrie 1981). În același timp, partea română a fost interesată de îndeplinirea prevederilor din contractele încheiate anterior pentru „întocmirea studiilor tehnico-economice de bază și de detaliu privind fabricația aruncătorului [de proiectile reactive nedirijate] cu 40 de țevi, de tunuri, de măști [contra

²⁹ Pentru detalii, idem, dosar nr. 3/1981, ff. 1-12; dosar nr. 174/1981, ff. 1-12.

³⁰ Idem, *fond C.C. al P.C.R. – Secția Economică*, dosar nr. 180/1981, ff. 3, 9-25, 27. Pentru valori mici ale echipamentului militar, autoritățile de la București nu au solicitat sume de bani. De exemplu, în anul 1979, autoritățile de la București au trimis în Liban 500 de complete de uniformă militară (compuse din bluză, pantaloni, șapcă, maiou, chiloți, două perechi de ciorapi, centură și curea de pantaloni) și 500 de perechi de bocanci cu talpă de cauciuc – la solicitarea conducerii Partidului Socialist Progresist din acea țară. Doi ani mai târziu, Assem Kansou (secretar general al Partidului Baas Arab Socialist din Liban) a solicitat, la rândul său, un ajutor militar nerambursabil din partea României. Drept urmare, la 17 martie 1981, autoritățile române au propus trimiterea în Liban, în a doua parte a anului 1981, a 500 de complete de uniformă militară și 500 de perechi de bocanci. Achitarea echipamentului și a transportului s-a efectuat din Fondul de Solidaritate Internațională al Frontului Democrației și Unității Socialiste din România. Precizăm faptul că Assem Kansou a efectuat cel puțin două vizite în România și s-a întâlnit cu Nicolae Ceaușescu în stațiunea Neptun (20 iulie 1977) și la București (8 iunie 1979) (idem, *Fototeca online a comunismului românesc*, cota 137/1977, fotografia #BA137; *ibidem*, cota 84/1979, fotografia #L084).

gazelor] și a tancului mijlociu [în România]”³¹, în scopul acordării de sprijin pentru crearea unei industrii militare în Libia și pregătirea de personal tehnic necesar aceluiași stat³².

Tot în luna decembrie 1980, colonelul Muftah Faraj Dakhel, președinte al Consiliului de administrație al Organizației pentru Industria Militară Libiană, a fost invitat să efectueze o vizită oficială în România. Autoritățile române au așteptat ca oaspetele să confirme sosirea sa la București, în octombrie 1981, și au fost pregătite să discute cu acesta despre contractele propuse Libiei de partea română, pentru „elaborarea studiilor tehnico-economice privind fabricația de muniții, piese turnate și forjate pentru tancuri, tunuri, muniție, aruncătoare, pentru complexul chimic de pulberi și explozivi și pentru [o] fabrică de confecții militare”. În plus, autoritățile române doreau să primească și alte cereri „pentru proiectarea și construirea de obiective industriale militare” în Libia și să se constituie o comisie mixtă româno-libiană de colaborare și cooperare în domeniul tehnicii și industriei militare³³.

În schimbul ajutorului militar, acordat în conformitate cu înțelegerea încheiată la 27 septembrie 1981, Libia trebuia să furnizeze României 1,5 milioane de tone de petrol, până la sfârșitul anului 1981³⁴.

Tot la începutul anilor 1980, Nicolae Ceaușescu a încercat să profite de dificultățile pe care liderii politici și militari de la Moscova le aveau în Polonia și Afganistan³⁵, pentru a promova ideea fabricării de tancuri în România, atât pentru echiparea unităților române, cât și pentru armatele altor state, concomitent cu implicarea unor uzine din România în procesul de fabricare și reparare a avionului de vânătoare MiG-23 – care intrase recent în dotarea regimentelor de aviație de la Mihail Kogălniceanu și Giarmata. De exemplu, în cursul întâlnirii de la București, din 23 ianuarie 1981, cu mareșalul Viktor Kulikov, liderul politic român a declarat astfel: „Noi producem tancul acesta [TR-580] care e compatibil cu T-72. Să-l introducem în dotarea armatei și să putem produce mai multe și pentru alte țări”.

Sosit în România pentru a verifica, printre altele, modul cum a fost primită noua tehnică militară sovietică la Brigada 37 Rachete Operativ-Tactice de la Ineu (instalații de lansare 9P117M1 și rachete 8 K14)³⁶, comandantul-șef al

³¹ Idem, *fond C.C. al P.C.R. – Secția Relații Externe*, dosar nr. 41/1981, f. 131.

³² *Ibidem*, ff. 131, 133.

³³ *Ibidem*, ff. 131-132.

³⁴ *Ibidem*, f. 133.

³⁵ Pentru detalii privind discuțiile dintre Nicolae Ceaușescu și Andrei Gromâko (ministrul Afacerilor Externe al URSS), referitoare la situația din Afganistan (București, 31 ianuarie – 2 februarie 1980), vezi Vasile Buga, *România și criza afgană*, în: *România: Supraviețuire și afirmare prin diplomatie în anii Războiului Rece. Comunicări, articole, studii*, vol. 3, coordonator: ambasador Nicolae Ecobescu, Târgoviște, Editura Cetatea de Scaun, 2014, pp. 359-370.

³⁶ În stenograma convorbirii dintre Nicolae Ceaușescu și Viktor Kulikov s-a consemnat că mareșalul sovietic a văzut „prima brigadă de rachete a celei de a XII-a divizii, [pe] care și dvs.

Forțelor Armate Unite a declarat liderului P.C.R. că este de acord cu producerea de tancuri în România. Nicolae Ceaușescu a insistat pentru ca mareșalul Kulikov să verifice informațiile pe care le primea pe alte căi, deoarece, în opinia politicianului român, comandantul-șef al Forțelor Armate Unite era indus în eroare în ceea ce privea producția de tancuri românești. Totodată, Nicolae Ceaușescu a declarat că „noi am dori să participăm la realizarea avionului MiG-23, pentru nevoile României, dar și pentru alte țări. Să facem anumite părți, desigur nu în întregime, și să le montăm. Noi avem capacitatea să participăm la aceasta. Sigur am putea discuta și în alte domenii. Avem deja realizate capacități, nu mai trebuie să facem investiții suplimentare în alte părți. Avem muncitori buni”.

Pentru a lămuri situația, comandantul-șef al Forțelor Armate Unite a precizat că avioanele MiG-23, livrate statelor membre ale O.T.V. (cu excepția URSS), urmau să fie reparate în R.D.G. și Bulgaria, conform unei hotărâri adoptate la Comisia permanentă a C.A.E.R. pentru industria de apărare. Răspunsul mareșalului sovietic nu l-a satisfăcut pe Nicolae Ceaușescu. Liderul politic român a spus că nu este de acord cu trimiterea în Bulgaria a MiG-urilor 23 ale armatei române, deoarece se puteau repara în România.

Discuția dintre Nicolae Ceaușescu și mareșalul Viktor Kulikov despre problema respectivă nu a continuat, oaspetele sovietic abordând alte subiecte pe care dorea să le analizeze împreună cu politicianul român: stadiul negocierilor dintre URSS și SUA în problema dezarmării, relațiile sovieto-americane și situația socială foarte tensionată din Polonia³⁷.

Ceea ce poate să-i surprindă pe cercetătorii de astăzi este faptul că Nicolae Ceaușescu a evitat, iar Viktor Kulikov nu a amintit, la 23 ianuarie 1981, că avioanele MiG-21 din dotarea armatelor statelor din Organizația Tratatului de la Varșovia (cu excepția URSS) erau reparate în România și Ungaria, la Întreprinderea de Avioane Bacău, respectiv la „Pestvidéki Gépgyár”. Pentru aparatele MiG-23, Comisia permanentă a C.A.E.R. pentru industria de apărare

ați vizitat-o. Cele 20 de instalații de lansare sunt foarte bune. Anul trecut au fost construite laboratoare, clădiri, care mi-au lăsat o impresie foarte bună”. Pentru acuratețea informațiilor, precizăm faptul că în acel moment nu exista nicio Divizie 12 în România, iar cele două mari unități de rachete operativ-tactice ale armatei române (Bg. 32 R.O.T. de la Tecuci și Bg. 37 R.O.T. de la Ineu) nu se subordonau nici unei divizii, ci direct Armatelor a 2-a și a 3-a (până în 1980), respectiv Armatelor a 2-a și a 4-a (din 1980). De aceea, presupunem faptul că Viktor Kulikov s-a referit la Divizia 11 Mecanizată, care avea comandamentul la Oradea, iar unitatea de rachete vizitată a fost Bg. 37 R.O.T. Totodată, se cuvine să menționăm că România a importat din URSS, în anul 1978, șase instalații de lansare 9P117M1 și 14 rachete 8 K14, urmând să primească, în anii următori, alte șapte instalații de lansare 9P117M1 pentru Brigăzile 32 și 37 R.O.T. și bateria de lansare existentă la Centrul de Instrucție pentru Artilerie Terestră de la Ploiești (*165 de ani de existență a artileriei române moderne*, coordonator: col. dr. Adrian Stroea, București, 2008, p. 220; Adrian Stroea, lt. col. Gheorghe Băjenaru, *Artileria română în date și imagini*, București, Editura Centrului Tehnic-Editorial al Armatei, 2010, p. 145).

³⁷ Pentru întreaga discuție, vezi A.N.I.C., *fond C.C. al P.C.R. – Secția Relații Externe*, dosar nr. 6/1981, ff. 1-10.

hotărâse în favoarea Bulgariei și a R.D.G., pentru a repartiza într-un mod echitabil cheltuielile și câștigurile rezultate din operațiunile de reparare a avioanelor militare în alianța respectivă.

În altă ordine de idei, se cuvine să menționăm că inginerii din România nu au reușit până la începutul anului 1981 (și nici ulterior) să obțină un motor mai puternic decât „Rolls Royce Viper Mk 632-41” (utilizat la aparatul subsonic IAR-93 B), iar propulsorul avionului MiG-23 putea fi o soluție pentru proiectul „IAR-95”. Din păcate, nu avem alte informații despre intențiile lui Nicolae Ceaușescu, din ianuarie 1981, referitoare la acel proiect, însă presupunem că mareșalul Viktor Kulikov nu era atât de naiv încât să nu înțeleagă dorința președintelui României de a obține licența de fabricație a motorului folosit de MiG-23, pentru a-l monta apoi pe supersonicul românesc.

Proiectul de realizare a aparatului IAR-95 a fost reluat în anul 1982, sub conducerea inginerului Constantin Roșca, după două întâlniri ale comitetului mixt tehnic româno-iugoslav, în iulie 1981 (Timișoara) și ianuarie 1982 (Belgrad). Atunci s-a analizat încă o dată posibilitatea de a fabrica avionul respectiv în comun. Partea română a propus ca aparatul să fie echipat cu un motor R-29-300 (utilizat pentru propulsarea avionului de vânătoare MiG-23), în timp ce iugoslavii au dorit achiziționarea licenței unui motor puternic din Franța, Marea Britanie sau SUA, în condițiile în care România nu avea posibilitatea să obțină direct acea licență, deoarece era stat membru al Organizației Tratatului de la Varșovia. În final, cele două părți au făcut doar un schimb al temelor de cercetare pe care le-au realizat, iar colaborarea româno-iugoslavă pentru fabricarea aparatului de luptă IAR-95 s-a oprit la acel stadiu.

Ideea utilizării motorului R-29-300 pentru proiectul avionului IAR-95 a căpătat consistență la 23 decembrie 1982, când autoritățile de la București au trimis o cerere la Direcția Generală a Inginerilor din cadrul Comitetului de Stat pentru Relații Economice din URSS (GIU/GSK), în care au solicitat licența de fabricație a motorului respectiv. A urmat o întâlnire tehnică româno-sovietică (16-20 mai 1983), în cursul căreia s-a discutat despre acordul de transmitere a acelei licențe.

Deoarece autoritățile de la Moscova au tergiversat acordarea, pentru România, a licenței motorului R-29-300, Nicolae Ceaușescu a hotărât, în cele din urmă, încetarea lucrului la proiectul avionului IAR-95 (modelul experimental, prevăzut cu motorul sovietic pe care l-am amintit), precum și încheierea tuturor activităților care aveau ca scop proiectarea completă, în țară, a unor avioane militare supersonice (1 august 1985). În aceeași ordine de idei, se cuvine menționat faptul că autoritățile române erau interesate, în perioada 1984-1985, atât de cumpărarea din URSS a unui submarin modern, cu propulsie clasică, „Proiect 877 E”, din clasa „Kilo” (în codificarea NATO), cât și de achiziționarea a 14 avioane de vânătoare MiG-29 și, ulterior, a 24 de aparate

monoloc de același tip, în scopul modernizării unui regiment de aviație³⁸. De asemenea, la București se dorea fabricarea, în uzinele din România, sub licență sovietică, a tancului T-72 (inclusiv a munițiilor pe care le utiliza)³⁹, precum și a obuzierului autopropulsat 2S1 „Gvozdika” (cal. 122 mm).

În același timp, la Întreprinderea Mecanică Reșița se fabrica tunul A412 (cal. 130 mm, model 1982), sub licență chineză (Type 59-1, copiat după tunul sovietic M-46), fiind prevăzută realizarea a 200 de exemplare în perioada 1981-1985. Acesta putea fi utilizat în lupta la mare distanță împotriva „grupărilor de artilerie, formațiunilor blindate, posturilor de comandă, nodurilor de comunicații, precum și împotriva tancurilor care atacă direct”⁴⁰. Deși autoritățile de la București au obținut licența de fabricație în anul 1975, prima piesă de artilerie A412 a fost realizată în România de-abia în anul 1982. Nicolae Ceaușescu a solicitat, în iulie 1983, scăderea prețului de producție și livrare a tunului respectiv și, la 12 iunie 1984, acesta fusese micșorat de la 1,99 la 1,5 milioane de lei, astfel: „La materii prime și materiale, inclusiv colaborările, cu 145.434 lei, la retribuții directe, cu 17.987 lei, la cheltuieli speciale (SDV-uri și probe), cu 108.751 lei, la cheltuieli indirecte, cu 180.929 lei”⁴¹. Tunul se producea la Reșița, fără a se recurge la importuri de piese și subansamble⁴².

După ce Nicolae Ceaușescu a acceptat, în primăvara anului 1985, unica propunere a liderilor de la Moscova, referitoare la „Protocolul privind prelungirea duratei de valabilitate a Tratatului de prietenie, colaborare și asistență mutuală semnat la Varșovia la 14 mai 1955”⁴³, o delegație condusă de către generalul de armată ing. Vitali M. Șabanov, adjunct pentru înzestrare al ministrului Apărării al URSS, s-a deplasat la București și a analizat propunerile de colaborare în domeniul producției speciale împreună cu generalul

³⁸ Constantin Olteanu, *O viață de om. Dialog cu jurnalistul Dan Constantin*, București, Editura Niculescu, 2012, p. 299.

³⁹ *Ibidem*, pp. 296, 298. Pentru detalii privind tancurile fabricate în România, în anii 1970-1980, sub licență sovietică, vezi Petre Opreș, *Politica de înarmare a regimului Ceaușescu. Programe de fabricare a tancurilor și rachetelor (1971-1989)*, în: „Arhivele Totalitarismului”, București, Institutul Național pentru Studiul Totalitarismului, anul XIX, nr. 1-2 (70-71)/2011, pp. 105-116.

⁴⁰ A.N.I.C., *fond C.C. al P.C.R. – Secția Economică*, dosar nr. 150/1984, f. 3.

⁴¹ *Ibidem*.

⁴² *Ibidem*, f. 5.

⁴³ Pentru detalii, idem, *fond C.C. al P.C.R. – Cancelarie*, dosar nr. 31/1984, ff. 10-11; Petre Opreș, *România în Organizația Tratatului de la Varșovia (1955-1991)*, București, Editura Militară, 2008, pp. 231-235, 259-260; idem, *Nicolae Ceaușescu și iluzia sa politică: Desființarea concomitentă a NATO și a Organizației Tratatului de la Varșovia*, în: „Arhivele Totalitarismului”, București, Institutul Național pentru Studiul Totalitarismului, anul XVII, nr. 3-4 (64-65)/2009, pp. 138-150; Vasile Buga, *Controverse româno-sovietice privind prelungirea valabilității Tratatului de la Varșovia (1984-1985)*, în: „Arhivele Totalitarismului”, București, Institutul Național pentru Studiul Totalitarismului, anul XX, nr. 3-4 (76-77)/2012, pp. 133-142; Petre Opreș, *Un complot militar împotriva președintelui României, octombrie 1984*, în: „Arhivele Totalitarismului”, București, Institutul Național pentru Studiul Totalitarismului, anul XX, nr. 3-4 (76-77)/2012, pp. 144-158.

Constantin Olteanu. Ministrul Apărării Naționale i-a prezentat apoi concluziile discuțiilor lui Nicolae Ceaușescu și a solicitat aprobarea pentru punerea în aplicare a unui program de cooperare, în care s-a prevăzut ca România să importe din URSS licențe de fabricație, diferite echipamente și produse militare în valoare totală de 1,3 miliarde lei și să exporte, în contrapartidă, avioane IAK-52 (montate la Bacău, sub licență sovietică) și produse realizate în uzinele și secțiile cu profil special din România⁴⁴.

Deoarece Nicolae Ceaușescu a considerat că suma respectivă era destul de mare (aproape de prețul acceptat în același an pentru submarinul din clasa „Kilo” – 61,5 milioane de dolari⁴⁵, echivalent cu 1,107 miliarde lei-valută, valoare pe care am calculat-o la un curs de referință de 18 lei-valută pentru un dolar american), Constantin Olteanu a explicat că o parte din import era acoperit prin export în URSS⁴⁶. Foarte atent cu cheltuielile militare preconizate pentru perioada care urma și dornic să fie achitată în mod anticipat și în întregime datoria externă a țării, Nicolae Ceaușescu a aprobat doar anumite puncte din planul ministrului Apărării Naționale⁴⁷, fiind amânată achiziționarea de avioane de vânătoare MiG-29 până în primăvara anului 1989⁴⁸. Mai mult decât atât, liderul P.C.R. a propus și a aplicat, în anul 1986, o reducere cu 5% a cheltuielilor militare, efectivelor și armamentelor deținute de România. Măsura respectivă, aprobată printr-un pseudo-referendum național (23 noiembrie 1986), a generat, în anul 1986, o scădere cu circa 1,35 miliarde de lei a cheltuielilor bugetare⁴⁹ – fiind, practic, foarte aproape de suma menționată de generalul Constantin Olteanu în planul de cooperare tehnico-militară dintre România și URSS, pe care l-a propus lui Nicolae Ceaușescu înainte de ultima sa vizită la Moscova, în calitate de ministru al Apărării Naționale (9-14 decembrie 1985).

Șase luni mai târziu, în timpul vizitei efectuate la București de către o delegație condusă de A. S. Sîștov, ministrul Industriei de Aviație al URSS (23-27 iunie 1986), reprezentantul Ministerului român al Industriei Construcțiilor de Mașini a anunțat partea sovietică faptul că România renunță la cererea trimisă la 23 decembrie 1982 Direcției Generale a Inginerilor din cadrul Comitetului de Stat pentru Relații Economice din URSS (GIU/GSK), privind acordarea pentru România a licenței de fabricație a motorului sovietic R-29-300.

⁴⁴ Constantin Olteanu, *op. cit.*, pp. 297-298.

⁴⁵ Doru Iordache, *Amiralul cu pensie de sergent*, în: „Jurnalul Național”, anul XIX, nr. 5.569, marți, 18 ianuarie 2011, p. 12. Apud Marian Tănase, *Programul naval național de înzestrare a marinei militare cu submarine în perioada apartenenței României la Tratatul de la Varșovia*, în: „Anuarul Muzeului Marinei Române – 2012”, tom XV, Constanța, Editura Muzeului Marinei Române, 2012, p. 320.

⁴⁶ Constantin Olteanu, *op. cit.*, p. 298.

⁴⁷ *Ibidem*, p. 299.

⁴⁸ Pentru detalii, vezi Petre Opreș, *Nicolae Ceaușescu și avioanele sovietice de vânătoare MIG-29*, în: „Document. Buletinul Arhivelor Militare Române”, an XV, nr. 2 (56)/2012, pp. 58-59.

⁴⁹ Constantin Olteanu, *op. cit.*, p. 496.

S-au solicitat, în schimb, licențele propulsorului RD-33 și radiolocatorului de bord, care echipau aparatul bimotor de vânătoare MiG-29, precum și participarea specialiștilor și a muncitorilor români la procesul de fabricație a aceluiași avion sovietic ultramodern.

Limitele tehnologice ale industriei românești de apărare erau evidente la mijlocul anilor 1980, proiectul aparatului de luptă IAR-95 având probleme atât cu propulsia, cât și cu materialele de construcție a fuselajului, echipamentul radar și aparatura giroscopică utilizată de sistemul de armament care se monta pe avion (în șapte puncte exterioare de acroșare). În plus, specialiștii care au participat la acel proiect au avut de surmontat un handicap informativ foarte mare (cauzat de orientarea politică a autorităților de la București față de statele dezvoltate din Occident, începând cu anul 1947) și o lipsă de experiență care s-a văzut mai ales la avionul subsonic de vânătoare-bombardament IAR-93. S-a dorit și s-a muncit foarte mult în România, însă posibilitățile tehnice și intervențiile politice în programul de dezvoltare a aviației militare nu au fost la fel de eficiente ca în S.U.A., Marea Britanie, Franța⁵⁰, Uniunea Sovietică, Polonia, Cehoslovacia și China.

Tatonările autorităților de la București, în perioada 1967-1978, care au avut drept scop achiziționarea licenței unui motor britanic de aviație performant – „Rolls Royce Avon-301”, în anii 1967-1968, respectiv „Rolls Royce Spey RB 168” (Mk. 202), din 1968 – nu s-au materializat, deoarece România era membră a Organizației Tratatului de la Varșovia, în timp ce Marea Britanie făcea parte din NATO, blocul politico-militar opus celui creat de Uniunea Sovietică la Varșovia, la 14 mai 1955. În același timp, autoritățile de la Moscova nu au dorit să-i ofere acces lui Nicolae Ceaușescu la anumite secrete de fabricație ale avioanelor de vânătoare MiG-21, MiG-23 și (din anul 1986) MiG-29, din cauza nenumăratelor probleme politice, propagandistice și economice pe care liderul

⁵⁰ În contextul Războiului Rece, deosebirile politico-ideologice dintre România și Iugoslavia, pe de-o parte, și Franța, pe de altă parte, și-au pus amprenta asupra proiectului sugerat de Iosip Broz Tito și acceptat de către Nicolae Ceaușescu, referitor la obținerea în comun a licenței de fabricație a avionului de vânătoare „Mirage F-1” (Timișoara, 1-2 februarie 1969). Deși exista un interes comercial major pentru uzina constructoare și statul francez, niciun avion „Mirage” nu a fost vândut Iugoslaviei și României, la sfârșitul anilor 1960 și începutul anilor 1970. Autoritățile de la Paris au considerat că tehnologia de fabricare a acelor aparate de vânătoare trebuia să rămână strict secretă față de toate statele comuniste.

Ulterior, în cadrul discuției cu prim-ministrul britanic James Callaghan (Londra, 15 iunie 1978), Nicolae Ceaușescu a spus, printre altele, că „în 1968 mă înțelesesem cu De Gaulle în privința avionului Mirage”. Evident, liderul politic român s-a lăudat cu un proiect de colaborare ratat și a exagerat în același timp, în contextul în care premierul Marii Britanii încerca să afle intențiile autorităților chineze privind achiziționarea de avioane britanice de luptă „Harrier” (cu decolare și aterizare verticală) și, eventual, dorința lui Nicolae Ceaușescu de a obține același aparat pentru forțele aeriene române. Pentru citatul din text, vezi Constantin Moraru, *Primire cu onoruri regale a președintelui Nicolae Ceaușescu și a soției sale la Londra. Prima vizită de stat a unui lider comunist în Marea Britanie, 13-16 iunie 1978*, în: „România: Supraviețuire și afirmare prin diplomație în anii Războiului Rece. Comunicări, articole, studii”, vol. 3, *op. cit.*, p. 558.

român le-a creat de-a lungul întregii perioade în care s-a aflat la conducerea țării, precum și datorită faptului că România putea fi menținută ca piață de desfacere pentru produsele statului care conducea Organizația Tratatului de la Varșovia. În plus, autoritățile din Uniunea Sovietică, la fel ca cele din Marea Britanie și Franța, nu au fost interesate să dezvolte foarte mult uzinele de profil din România, deoarece nu au dorit să piardă, ulterior, comenzile importante care au existat pe piața mondială de armament și tehnică de luptă⁵¹.

În primăvara anului 1989, Nicolae Ceaușescu a fost de acord să fie reluate discuțiile cu autoritățile iugoslave despre proiectul avionului IAR-95. Astfel, în cursul vizitei efectuate la Belgrad și Trstenik (17-21 mai 1989), generalul Victor Stănculescu și Constantin Teodorescu (directorul general al Centrului Național al Industriei Aeronautice Române) și-au exprimat „interesul pentru inițierea unei cooperări în proiectarea și fabricația avionului supersonic [IAR-95], precum și în domeniul reparației de aeronave și motoare de aviație”⁵². În același timp, s-a discutat cu reprezentanții iugoslavi despre programul militar comun YUROM. Conform mandatului primit, delegația română a anunțat că autoritățile de la București erau de acord să livreze în Iugoslavia, în anul 1990, șase fuzelaje de dublă comandă ale avionului subsonic de vânătoare-bombardament IAR-93 B, în loc de șase fuzelaje de simplă comandă. De asemenea, partea iugoslavă a fost informată că „se întreprind măsuri pentru lichidarea restanțelor privind asigurarea pieselor pentru completarea modulelor

⁵¹ De exemplu, la începutul anului 1973, liderul politic român știa dificultățile care existau în privința vânzării elicopterelor fabricate în România. Această chestiune a fost abordată în convorbirea pe care a avut-o cu ministrul de Externe, Maurice Schumann (București, 30 ianuarie 1973). Nicolae Ceaușescu a declarat oaspetelui său francez că România dorea înlăturarea restricțiilor prevăzute în contractele de licență încheiate cu firma „Sud-Aviation” („Aérospatiale”, din 1970), astfel încât elicopterele românești să fie exportate și pe piețele menținute de compania franceză doar pentru elicopterele fabricate în Franța. Maurice Schumann a explicat atunci faptul că restricțiile respective nu se puteau schimba, deoarece exista o presiune mare din partea membrilor sindicatelor din industria aeronautică franceză. În condițiile în care guvernul de la Paris a blocat achiziționarea de elicoptere franceze de către Portugalia și Africa de Sud, membrii acelor sindicate se temeau de reducerea numărului de locuri de muncă în Franța și nu doreau să piardă comenzile existente pe piață în favoarea României, care realiza aceleași produse cu un preț de cost al forței de muncă mult mai scăzut. Nicolae Ceaușescu a insistat, totuși, pentru ca ambele părți să găsească o formă de cooperare mai amplă, prin creșterea de la 50 la 250 de elicoptere realizate în comun la Ghimbav și vânzarea acestora în țări din Africa, Asia și America de Sud (vezi: „România: Supraviețuire și afirmare prin diplomatie în anii Războiului Rece. Comunicări, articole, studii”, vol. 3, *op. cit.*, pp. 663-664).

Ideea privind comercializarea de elicoptere românești în Africa a fost reluată de Nicolae Ceaușescu în discuția sa cu președintele Franței, Valéry Giscard d'Estaing (București, 8 martie 1979). Liderul român a menționat că nu dorește să concureze pe piața respectivă cu produsele companiei „Aérospatiale”, ci doar să dezvolte relațiile de colaborare în favoarea României și Franței, iar acel exemplu putea fi extins și în Asia și America Latină. Valéry Giscard d'Estaing era deja de acord cu semnarea unui acord-cadru pentru dezvoltarea cooperării franco-române în domeniul aviației pe terțe piețe (*ibidem*, p. 785).

⁵² A.N.I.C., *fond C.C. al P.C.R. – Secția Administrativ-Politică*, dosar nr. 5/1989, f. 39.

livrate”⁵³. În anii precedenți, uzina de avioane de la Craiova a trimis în Iugoslavia module ale aparatului IAR-93 B, fără anumite piese componente, iar situația a fost reclamată de autoritățile de la Belgrad.

Din păcate pentru România și Iugoslavia, proiectul avionului militar supersonic IAR-95 nu s-a mai realizat după încheierea Războiului Rece.

În final, se cuvine să amintim și un aspect mai puțin cunoscut despre Nicolae Ceaușescu. Fiind, probabil, conștient de faptul că starea sa de sănătate s-a deteriorat la începutul anilor 1980, președintele României a insistat să fie achitată în întregime și în mod anticipat datoria externă a țării, înainte de trecerea sa la cele veșnice. După trei luni de la vizita oficială în Canada a lui Nicolae Ceaușescu și a soției sale (14-18 aprilie 1985), o publicație foarte importantă din Toronto („Globe & Mail”) a semnalat pentru prima dată în Occident faptul că președintele României este grav bolnav de cancer la prostată. Din păcate, ipoteza noastră privind motivul achitării datoriei externe a țării este foarte greu de confirmat sau de infirmat, deoarece Nicolae și Elena Ceaușescu nu mai pot răspunde la întrebările istoricilor⁵⁴.

În aceeași ordine de idei, Paul Lewis (corespondent la București al ziarului american „The New York Times”) a menționat, în luna decembrie 1985, că diplomații occidentali aflați în România au observat la Nicolae Ceaușescu o deteriorare a stării sale fizice, fiind slăbit la față, iar aspectul său general părea mai fragil. Aceștia bănuiau că președintele României ar fi fost supus unei intervenții chirurgicale în lunile iulie sau august 1985, din cauza cancerului descoperit la prostată. Diplomații occidentali au mai spus că doi doctori francezi, unul elvețian și un medic român ar fi efectuat operația respectivă într-o sală special amenajată la rezidența lui Nicolae Ceaușescu, deși rapoarte anterioare semnalau că președintele României fusese consultat în 1984 de doctori francezi și avertizat că o intervenție chirurgicală îi putea fi fatală. În consecință, liderul politic român ar fi acceptat să urmeze un tratament cu acupunctură, în timpul vizitei oficiale pe care a efectuat-o în R. P. Chineză (7-12 octombrie 1985)⁵⁵.

Este foarte interesant de aflat ce anume cunoșteau liderii politici și militari de la Moscova despre starea precară de sănătate a președintelui României și cum și-au pregătit acțiunile față de România, în ultimii ani de dictatură ai lui Nicolae Ceaușescu – inclusiv în privința achizițiilor din URSS în domeniul militar (de exemplu, 16 avioane de vânătoare MiG-29 A și trei MiG-29 UB) și modalitățile de cooperare cu autoritățile române în industria aeronautică.

⁵³ *Ibidem*.

⁵⁴ *AROUND THE WORLD Romanian President reported to have cancer*, în: „Globe & Mail”, Toronto, Canada (July 23, 1985), News: p. 11, *Custom 150 Journals*. Web. 22 Mar. 2012 (Gale Document Number: GALE|A165599573).

⁵⁵ Paul Lewis, *Health of Ceausescu provokes speculation on possible succesor*, în: „Globe & Mail”, Toronto, Canada (December 18, 1985), News: p. A11 (ILLUS), *Custom 150 Journals*. Web. 22 Mar. 2012 (Gale Document Number: GALE|A165537595).

ANEXA 1

1 august 1977.

Raportul trimis lui Nicolae Ceaușescu de către generalul Ion Coman, referitor la rezultatele vizitei pe care ministrul român al Apărării Naționale a efectuat-o în R.S.F. Iugoslavia (28-29 iulie 1977) și modul de cooperare între cele două țări în domeniul industriei de apărare. Adresa de răspuns a Cancelariei C.C. al P.C.R., expediată lui Ion Stănescu și generalului Ion Coman (6 august 1977).

REPUBLICA SOCIALISTĂ ROMÂNIA
MINISTERUL APĂRĂRII NAȚIONALE

Ministrul
Nr. M. 03445 din 01.08.1977

SECRET

Exemplarul nr. 1
[Consemnare manu:]
3647 / [0]1.[0]8.1977

*Arhiva Comitetului Politic Executiv al C.C. al P.C.R.
Nr. 2400 / 26 IX 1977*

[Rezoluție:] *Da.*
ss. Nicolae Ceaușescu

*Cancelaria C.C. al P.C.R.
Nr. 04032 [0]5.[0]8.1977*

Tovarășului NICOLAE CEAUȘESCU
SECRETAR GENERAL AL PARTIDULUI COMUNIST ROMÂN
PREȘEDINTELE REPUBLICII SOCIALISTE ROMÂNIA

Conform aprobării Dumneavoastră, am efectuat, în zilele de 28 și 29 iulie a.c., o vizită de lucru în R.S.F. Iugoslavia, la invitația secretarului federal al apărării naționale, generalul de armată Nikola Liubicici (corect: Ljubičić – *nota P. Opriș*).

Programul vizitei a cuprins discuții la secretariatul apărării naționale și prezentarea a două fabrici, de construcții și de reparat avioane.

Examinându-se stadiul colaborării bilaterale în domeniul tehnicii militare, au fost subliniate rezultatele pozitive obținute, care se înscriu în relațiile bune, statornicite între țările noastre, între Dumneavoastră personal și președintele I. B. Tito.

Programul YUROM, de realizare în comun a avionului de luptă, se desfășoară corespunzător obligațiilor asumate de ambele părți și consemnate în contractul încheiat la 19.05.1977. Unele întârzieri în livrările reciproce de elemente componente ale avionului, înregistrate ca urmare a unor greutăți în organizarea producției, au făcut obiectul replanificării, astfel ca planul pe anul 1977 să fie îndeplinit.

O problemă deosebită o constituie îmbunătățirea parametrilor de zbor ai avionului, prin mărirea puterii motorului.

Partea iugoslavă susține adoptarea postcombustiei la motorul actual, începând cu al 36-lea avion, ceea ce va duce la o sporire a puterii de la 1.700 la 2.100 kgf., soluție aprobată de președintele Tito. În acest scop, va încheia un

contract cu firma engleză Rolls-Royce, în valoare de 50.000 lire sterline, pentru elaborarea de către aceasta a unui studiu-ofertă, solicitând participarea noastră la suportarea cheltuielilor.

Remarcând necesitatea măririi puterii motorului, sarcină trasată nouă de Dumneavoastră, am propus și partenerii iugoslavi au fost de acord, că pentru luarea unei hotărâri se impune întocmirea unui studiu care să cuprindă atât soluția tehnică, cât și implicațiile economice. Specialiștii ambelor părți, împreună cu reprezentanții firmei Rolls-Royce, urmează să elaboreze acest studiu în lunile august-septembrie a.c., pe baza căruia, propun ca Ministerul Industriei Construcțiilor de Mașini să vă prezinte propunerile corespunzătoare.

În celelalte domenii ale tehnicii militare, colaborarea bilaterală cuprinde acțiuni ce prezintă interes reciproc și se desfășoară potrivit planurilor convenite. S-a apreciat, de ambele părți, posibilitatea extinderii acesteia la categorii noi, ca mijloace incendiare, rachete sol-sol cu bătaie mare, mijloace de apărare împotriva rachetelor, folosirea laserului ca mijloc de luptă, aparatură radioelectronică și de automatizare a conducerii trupelor. De asemenea, s-a subliniat necesitatea amplificării schimburilor de experiență, în special în domeniul tehnologiilor de fabricație și reparație a tehnicii militare.

Toate acestea vor face obiectul examinării de detaliu de către Comisia mixtă româno-iugoslavă de colaborare în domeniul tehnicii militare, a cărei ședință s-a convenit să aibă loc în luna septembrie sau octombrie a.c.

Livrările reciproce de tehnică militară, exportul nostru a 119 transportoare amfibii blindate și exportul iugoslav de stații de radio UGAR-2, prevăzute pentru anul 1977, vor fi realizate integral.

MINISTRUL APĂRĂRII NAȚIONALE

General-colonel

(ss.) Ion Coman

[Pe verso:]

RD. 510/1040/31.07.1977

H. 04032

SECRET

6 august 1977

Tov. I[on]. Stănescu, I[on]. Coman

Vă comunicăm că a fost aprobat raportul alăturat privind vizita de lucru în R.S.F. Iugoslavia a ministrului apărării naționale.

CANCELARIA C.C. AL P.C.R.

• A.N.I.C., *fond C.C. al P.C.R.* – *Secția Administrativ-Politică*, dosar 6/1977, ff. 139-141.

Notă:

Primul document a fost șampilat și înregistrat la Cancelaria C.C. al P.C.R. și Arhiva Comitetului Politic Executiv al C.C. al P.C.R. Pentru a reda aceste amănunte, am utilizat caracterele italiice.

8 noiembrie 1977.

Raportul trimis lui Nicolae Ceaușescu de către generalul Ion Coman, referitor la primirea în România a unor specialiști militari sovietici, în scopul asigurării asistenței tehnice pentru aparatele MiG-23. Adresa Cancelariei C.C. al P.C.R. (11 noiembrie 1977).

REPUBLICA SOCIALISTĂ ROMÂNIA
MINISTERUL APĂRĂRII NAȚIONALE

SECRET

Exemplarul nr. 1

Ministrul

Nr. M. 04867 din 08.11.1977

*Arhiva Comitetului Politic Executiv
al C.C. al P.C.R.*

[Consemnare manu:]

Nr. 3203 / 1 XII 1977

4990 / 8.11.1977

[Rezoluție:] *Da.*

Cancelaria C.C. al P.C.R.

ss. Nicolae Ceaușescu

Nr. 05686 11.11.1977

Tovarășului NICOLAE CEAUȘESCU
SECRETAR GENERAL AL PARTIDULUI COMUNIST ROMÂN
PREȘEDINTELE REPUBLICII SOCIALISTE ROMÂNIA

În baza Acordului între Guvernul Republicii Socialiste România și Guvernul Uniunii Republicilor Sovietice Socialiste privind livrările reciproce de bunuri speciale în perioada 1976-1980, *urmează ca în anul 1978 să se importe avioane supersonice de tip MiG-23.*

Pentru rezolvarea operativă a unor defecțiuni care pot să apară la avioane și pentru executarea unor lucrări de modernizare a acestora, pe baza documentației elaborate de constructor, în perioada de garanție, partea sovietică poate asigura pe cheltuiala sa trimiterea în R.S. România a unei brigăzi constituită din 9-11 specialiști ai uzinei furnizoare.

Raportez că și pentru avioanele de tip MiG-21 existente în înzestrare, funcționează în țara noastră o brigadă de specialiști sovietici, care urmează ca, la sfârșitul acestui an, să-și înceteze activitatea, odată cu ieșirea acestor avioane din garanție.

Având în vedere complexitatea tehnică a avioanelor MiG-23, faptul că acestea se importă pentru prima dată și că furnizorul poartă răspunderea asupra bunei lor funcționări în perioada de garanție, *propun a aproba ca, în contractele de import care se vor încheia, să se prevadă primirea în țara noastră a 9-11 specialiști sovietici împreună cu familiile, urmând a fi cazați în locuințele ce vor deveni disponibile ca urmare a plecării specialiștilor care au asigurat asistența tehnică pentru avioanele de tip MiG-21.*

MINISTRUL APĂRĂRII NAȚIONALE

General-colonel

(ss.) Ion Coman

R.D.926/M/1631 din 07.11.1977

H. 05686

Secret

11 noiembrie 1977

Tovarășului I[on]. Stănescu, I[on]. Coman

Vă comunicăm că au fost aprobate propunerile Ministerului Apărării Naționale, cuprinse în Raportul nr. M. 04867 din 8 noiembrie a.c., referitoare la primirea în R.S. România a unor specialiști sovietici care să asigure asistența tehnică.

CANCELARIA C.C. AL P.C.R.

• A.N.I.C., *fond C.C. al P.C.R. – Secția Administrativ-Politică*, dosar 7/1977, ff. 128-129.

Notă:

Primul document a fost ștampilat și înregistrat la Cancelaria C.C. al P.C.R. și la Arhiva Comitetului Politic Executiv al C.C. al P.C.R., iar sublinierile din acesta au fost realizate cu un pix de culoare roșie, probabil de către un secretar al Cancelariei C.C. al P.C.R. Pentru a reda aceste amănunte, am utilizat caracterele italice.

BRITISH OR SOVIET ENGINES FOR IAR-95 FIGHTER*(Abstract)*

In the late 1970s the Romanian engineers started to work for the first Romanian supersonic fighter, named IAR-95. The main problem of this project was the lack of a powerful engine. Nicolae Ceaușescu tried to convince Rolls Royce Company and the Soviet authorities to sell an engine licence for IAR-95 but he didn't obtain anything. The Romanian leader was interested to project this fighter together with Yugoslav engineers as well but with no success. The project was cancelled after 1989 due to lack of funds.

Keywords: Ceaușescu, fighter, IAR-95, MIG-23, Rolls Royce, Romania, USSR.