

DOCUMENT





Coperta 1 – Generalul
de divizie Iacob Zadik
(sursa: internet)
Coperta 4 – Prototipul
avionului IAR-93 cu
seria 001

Editor coordonator:
Colonel Dr. Liviu CORCIU

Redactor-șef:
Dr. Teodora GIURGIU
Tel./fax: 021-318.53.85, 021-318.53.67/1022309
amnr@mapn.ro

Redactori:
Daniela Florentina BORCAN, Dr. Lucian DRĂGHICI,
Colonel Cătălin NICHITA,
Dr. Oana Anca OTU, Raluca TUDOR

Coperte:
Valentin MACARIE, Mădălina DANCIU

Tehnoredactare computerizată:
Mădălina DANCIU

Consiliul științific:
• Conf. univ. Dr. Florian BICHIR
Academia Română
• Prof. univ. Dr. Valentin CIORBEA
Universitatea „Ovidius” Constanța
• Prof. univ. Dr. Marian COJOC
Universitatea „Ovidius” Constanța
• Colonel (r) prof. univ. Dr. Alesandru DUȚU
Comisia Română de Istorie Militară
• Colonel ing. Marius Marian OLTEANU
Depozitul Central de Arhivă
• Colonel (r) prof. univ. Dr. Ion GIURCĂ
Universitatea „Hyperion” din București
• Dr. Luminița GIURGIU
Comisia Română de Istorie Militară
• Comandor (r) Dr. Marian MOȘNEAGU
Centrul de Cercetare a Conlucrării Bisericii Ortodoxe
cu Armata României „General Paul Teodorescu”
• Colonel (r) prof. univ. Dr. Alexandru OȘCA
Comisia Română de Istorie Militară
• Prof. univ. Dr. Petre OTU
Comisia Română de Istorie Militară
• Prof. univ. Dr. Dumitru PREDĂ
Ministerul Afacerilor Externe
• Prof. univ. Dr. Ioan SCURTU
Academia Oamenilor de Știință
• Dr. Alin SPĂNU
Universitatea din București
• General de brigadă (r) Dr. Mircea TÂNASE

Sumar în limba engleză:
Dr. Teodora GIURGIU

Distribuție:
Serviciul Difuzare al Trustului de Presă al M.Ap.N.

Adresa redacției:
Drumul Taberei nr. 7H, sector 6, cod 61353,
București. Tel./fax: 021-318.53.85; 021-318.53.67/1022309

e-mail: amnr@mapn.ro
http://amnr.defense.ro

Buletinul Arhivelor Militare Române apare trimestrial, sub egida
Arhivelor Militare Naționale Române. Publică articole pe teme de
istorie universală și românească, precum și documente provenind
din Arhivele Militare Române, dar și din alte arhive din țară
sau străinătate.

Responsabilitatea pentru conținutul articolelor revine autorilor.
Manuscrisele nu se înapoiază. Reproducerea articolelor sau a
documentelor publicate se poate face numai cu indicarea autorului
articolului și a titlaturii revistei.

ISSN 1454-0924

Tiparul este executat

la Centrul Tehnic-Editorial al Armatei

C. 94/2025 B 00139



STUDII/DOCUMENTE

*Generalul Gheorghe Rusescu (1867-1956) –
adevăratul cuceritor al Budapestei
din 3 august 1919, pus în umbră zeci de ani de
generalul Gheorghe Mărdărescu (1866-1938)*

Profesor Dr. Cornel MĂRCULESCU 1

*Inițiative și manifestări omagiale și festive cu
participare militară în Bucovina (1924)*

Dr. George UNGUREANU 11

*Un moment emoționant din istoria Regimentului 38
Infanterie – Solemnitatea din 8 octombrie 1931*

Marinela DUMITRESCU
Ionela NICOLAE 19

*Relațiile politice și militare dintre România și Polonia
și evaluarea avionului de vânătoare-bombardament
IAR-93*

Locotenent-colonel (r) Dr. Petre OPRÎȘ 23

*Proiectul YUROM. Colaborarea româno-iugoslavă
în proiectarea și producerea de avioane de luptă*

Dr. Viorel GHEORGHE 31

*Colonelul ing. (rtr) Nicolae Ciocoiu – un admirabil
truditor al oștirii*

General de brigadă (r) prof.univ.Dr. Adrian STROEA 49

*Deportați sași în URSS. Studiu de caz Iulia Mongier
(1926-2022)*

Muzeograf Dan RAMF 58

SEMNALE EDITORIALE

64



GENERALUL GHEORGHE RUSescu (1867-1956) – ADEVĂRATUL CUCERITOR AL BUDAPESTEI DIN 3 AUGUST 1919, PUS ÎN UMBRĂ ZECI DE ANI DE GENERALUL GHEORGHE MĂRDĂRESCU (1866-1938)

Profesor Dr. Cornel MĂRCULESCU¹

Gheorghe s-a născut la 9 septembrie 1867, în București, plasa Dâmbovița, județul Ilfov, în familia Eufrosinei și a lui C.A. Rusescu. S-a căsătorit, la 4 octombrie 1907, cu Maria Legadi, având împreună cinci copii: Radu (născut la 25 septembrie 1896), Natalia (născută la 13 ianuarie 1898), Speranța (născută la 22 martie 1899), Alexandru (născut la 9 februarie 1901) și Adela (născută la 27 ianuarie 1903). La 13 octombrie 1910, Gheorghe Rusescu a divorțat de Maria prin Sentința civilă nr. 65/1910 a Tribunalului Tecuci, iar la 5 decembrie 1910, s-a recăsătorit cu Ana Dimitriu din București, în urma mariajului rezultând doi copii: Valeriu George (născut la 20 iulie 1911) și Ana (născută la 24 decembrie 1914)².

În ceea ce privește cariera militară, Gheorghe Rusescu a urmat Școala Fiilor de Militari din Craiova (1883-1887), Școala de Ofițeri din București, Școala Specială de Cavalerie de la Târgoviște (1889-1890) și Școala Superioară de Război (1896). La sfârșitul absolvirii Școlii Speciale de Cavalerie de la Târgoviște în 1890, sublocotenentul Gheorghe Rusescu a fost apreciat de către lt.col. Boteanu, comandantul Școlii de Cavalerie, ca fiind un ofițer inteligent și energic, bun călăreț,



Generalul Gheorghe Rusescu (schită în creion)

care a obținut media 15.05 și s-a clasificat al 7-lea din 20 de cursanți ai promoției a VII-a³.

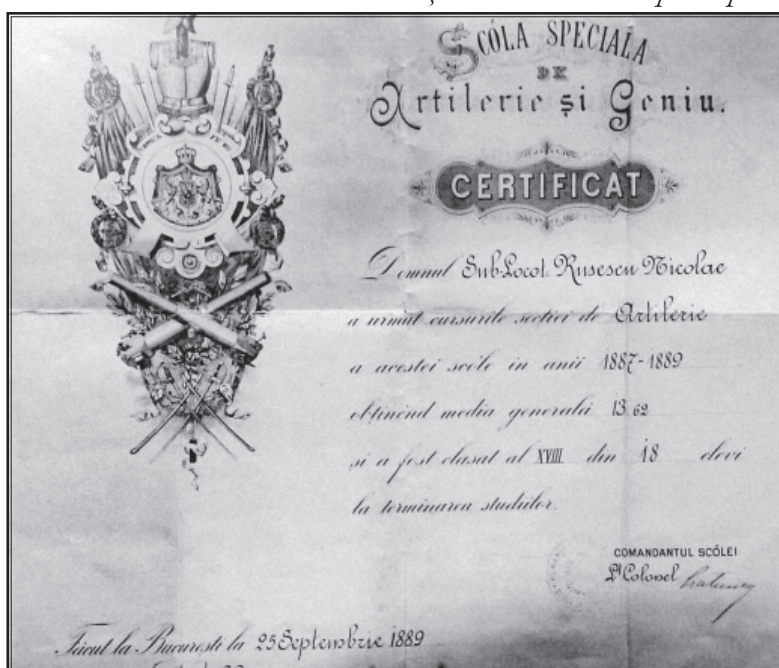
În noiembrie 1902, căpitanul Gheorghe Rusescu a fost numit ofițer-informator pe lângă Brigada 9 Infanterie, dovedind reale calități pentru un ofițer de câmp, fapt remarcat de către șeful de stat-major al Corpului 3 Armată⁴.

La 2 septembrie 1903, pe când era comandantul unui escadron de călărași, Gheorghe Rusescu a fost lăudat pentru calitățile sale de către

locotenent-colonelul (lt. col.) Derescu, comandantul Regimentului 6 Călărași, dar și de către generalul Iarca, comandantul Diviziei a 5-a, în Nota informativă din octombrie 1904: „Comandă și instruieste prea bine escadronul, călărește prea bine, conduită demnă, caracter serios și devotat, este capabil de fapte eroice. Absolvent al Școlii de Război se preocupă a-și mări cunoștințele. În

rezumat, este un prea bun ofițer de cavalerie, pe care se poate conta la grele împrejurări”⁵.

Notele informative pe anul 1904 au fost completate de către inspectorul general, generalul Daicoianu, comandantul Corpului 3 Armată, care sublinia: „Este un ofițer distins și de încredere, cu un caracter hotărât și energic, care, la exercițiile de trecerea râurilor, a trecut călare râul Borcea, la Călărași, chiar dacă nu știe bine să înoate,



25 septembrie 1889. Certificatul de absolvire al Școlii Speciale de Artilerie și Geniu

acest lucru putând fi considerat un act de bravură care trebuie semnalat”⁶. Aceleași impresii bune ale generalului Daicoianu, sunt completate și, în 9 noiembrie 1904, în „Foaia calificativă”: *„este studios, energic, devotat serviciului, este un bun și îndrăzneț călăreț, cu un caracter hotărât și de încredere, este un bun ofițer de cavalerie și are toate calitățile unui bun ofițer de stat-major”*⁷.

Un an mai târziu, era propus la înaintare la gradul de maior de către șeful de stat-major al Corpului 3 Armată, care aprecia efortul depus și abnegația de care a dat dovadă Gheorghe Rusescu în funcția de șef al Biroului 1, fiind considerat *„un bun ofițer de stat-major, care este îndrăzneț și nu se dă înlături de la nicio oboșală și rezistă la privațiuni”*⁸.

A fost avansat maior la 25 iunie 1906, fiind încadrat, din 18 iulie 1906, în cadrul Regimentului 4 Roșiori⁹, unde, pe lângă comanda unui escadron, a fost și șeful Biroului Mobilizare, începând din octombrie 1908. A fost apreciat pentru calitățile sale de fost ofițer în serviciul de Stat Major al Armatei, aceleași considerații primind și în noiembrie 1909, din partea generalului Hârjeu, comandantul Diviziei 6, ca raport asupra activității maiorului Gheorghe Rusescu în cadrul Regimentului 6 Roșiori, dar și din partea colonelului Băjescu, comandantul Brigăzii 6 Cavalerie și a generalului de divizie adjutant Warthiadi, Comandantul Corpului 3 Armată¹⁰.

De asemenea, activitatea maiorului Gheorghe Rusescu a fost îndeaproape urmărită și consemnată în termeni laudativi, de către lt.col. Nicolae Sinescu, comandantul Regimentului 6 Roșiori: *„Se bucură de o inteligență vie și de o judecată pătrunzătoare, este un bun camarad, comandă bine pe inferiori, are autoritate, are dezvoltat simțul onoarei, are curajul militar și cel al răspunderii, are spirit militar și devotament, are demnitate, moralitate și integritate, este foarte activ și dispune de o mare putere de muncă, are multă grijă de soldat, cal și material, iar pe lângă funcția de ajutor de șef de corp, îndeplinește și pe cea de comandant al Divizionului I, ocupându-se îndeaproape de disciplină, educațiunea și instrucțiunea atât a gradelor inferioare, cât și a ofițerilor din escadroanele divizionului. Merită a fi propus la înaintare la gradul de locotenent-colonel la alegere și pentru a i se încredința comanda unui regiment, fiind menținut de brigadă chiar la distincțiune și de corpul de armată la alegere”*¹¹.

Pe „Foaia calificativă” pentru anul 1911, maiorul Gheorghe Rusescu, este apreciat laudativ de către lt.col. Arion, comandantul Regimentului 6 Călărași: *„este un ofițer inteligent, cu o cultură generală deosebită și mereu la curent cu toate scrierile noi în privința armeei, dovedind o instrucțiune militară superioară, făcând criticile într-un*

*mod instructiv pentru subalternii săi, este un bun camarad, care are ochiul câmpului și a executat toate temele aplicative în regiunea Cornățelu, județul Dâmbovița, mai ales că a urmat și Cursul de aplicație al maiorilor de cavalerie la Târgoviște”*¹².

Aceleași bune aprecieri sunt menținute și au fost completate de către lt.col. Arion, comandantul Regimentului 6 Călărași și în „Foaia calificativă” pe anul 1912: *„În iarna aceasta a dovedit la jocul de război și la aplicațiile pe hartă date de mine că se menține la curent și că este bine pregătit pentru comanda unui regiment din punctul de vedere al cunoștințelor cerute. În timpul concentrării de primăvară, divizionul său a fost bine educat și instruit, urmându-se bunele sale directive ale căror rezultate au fost laudabile. A luat parte cu regimentul la concentrarea de toamnă de la Urziceni, unde s-au făcut aplicațiile pe teren la Școala de regiment și de brigadă. La aplicațiunea dintre Coșereni și Urziceni, unde a comandat un divizion, s-a prezentat foarte bine. De asemenea, în zilele de 11-12 septembrie a.c., în manevrele de brigadă mixtă între Tecuci-Blânzi, a fost atașat la Brigada 11 Mixtă cu Divizionul I și la critică, domnul general Culcer, comandantul Corpului 3 Armată și domnul general Iarca, comandantul Diviziei a 6-a, au apreciat modul de a conduce cavaleria de către maiorul Gheorghe Rusescu. Opinez că merită, din nou anul acesta, propunerea de a înainta excepțional la gradul de lt. colonel”*¹³.

Totuși, din nefericire, trebuie semnalat și acest aspect: lt.col. Gheorghe Rusescu a primit patru zile arest din partea comandantului Corpului 3 Armată, în 3 februarie 1913, deoarece „a lipsit intenționat de la jocul de război pe garnizoană, după care a intervenit lipsa de educațiune militară și sinceritate”¹⁴. În sensul că, odată avansat, a solicitat să fie lăsat la Regimentul 6 Călărași, deoarece deține o plantație de viță-de-vie în apropierea orașului Ploiești¹⁵.

În același timp, după 23 iunie 1913, când s-a decretat mobilizarea în Primul Război Balcanic, lt.col. Gheorghe Rusescu a fost numit șef de Stat Major al Corpului 3 Armată - Partea Sedentară (general Georgescu), în baza Ordinului Telegrafic nr. 2102/1913¹⁶. Deși nu a existat o confruntare armată în Primul Război Balcanic, totuși, lt.col. Gheorghe Rusescu a fost disponibil la Cartierul General al Corpului 3 Armată, participând la diferite recunoașteri de drumuri, cantonamente, bivacuiri, dar, cel mai important, a fost însărcinat cu realizarea unei monografii asupra regiunii pe unde s-a deplasat Corpul 3 Armată, din punctul de vedere al realităților, statisticii și pozițiilor militare, așa cum reiese din nota informativă a colonelului Jitianu, șeful de Stat Major al Corpului 3 Armată¹⁷.

Începând din noiembrie 1914, lt.col. Gheorghe Rusescu a fost mutat din Regimentul 6 Cavalerie, în cadrul Regimentului 9 Cavalerie, fiind apreciat elogios de către comandantul acestuia, cu atât mai mult, cu cât a îndeplinit și funcția de ajutor al



Gheorghe Rusescu în fruntea unei unități de cavalerie

cu greu puteai deosebi pe care să conțezi ca amic sau inamic, cât și prin faptul că luptele din această regiune reprezentau ultimele zvârcoliri ale bolșevismului în Basarabia. Cavaleria, sub comanda colonelului Rusescu, a făcut mai mult decât i-am cerut prin ordinele de operațiuni. Colonelul

comandantului, unde, ca ofițer superior, a fost recunoscut ca fiind capabil de a conduce un regiment în cele mai bune condiții, atât ca parte administrativă și, mai ales, în conducerea și aplicarea serviciului în campanie, fiind un ofițer de caracter, corect, pasionat de serviciul militar și foarte conștiincios în îndeplinirea datoriei, care cunoaște perfect regulamentele și aplicarea lor practică¹⁸.

După intrarea României în Primul Război Mondial, la 13 noiembrie 1916, lt.col. Gheorghe Rusescu a fost însărcinat în cadrul Armatei 1-a, aflată în retragere (al cărei Cartier General se găsea la Pitești), cu comanda Diviziei 1 Cavalerie, așa cum reiese din „Foaia calificativă” întocmită de generalul Dumitru Stratilescu (1864-1927), comandantul Diviziei 1 Cavalerie, care își motiva astfel numirea: „Cu aprobarea domnului general comandant al grupului de armate, am încredințat comanda Diviziei 1 Cavalerie la 17 noiembrie a.c., colonelului Rusescu. Din acea zi, starea diviziei s-a ameliorat, așa că a fost în stare să ia parte la operațiunile retragerii sub presiunea inamicilor până la sfârșitul lunii, când am ajuns înapoia frontului de la Râmnicul Sărat-Brăila, pe care se organizaseră defensiv trupele rusești”¹⁹.

Odată cu intrarea în Basarabia a armatei române, sub comanda generalului Ernest Broșteanu (1869-1932), la 13 ianuarie 1918, este din nou evidențiată activitatea colonelului Gheorghe Rusescu, avansat între timp la gradul de general (începând cu 1 septembrie 1917)²⁰ și trecut la comanda Brigăzii 7 Roșiori, atașată Diviziei 13, cu scopul de a forma Detașamentul „Ackerman” destinat a elibera de bolșevici regiunea cuprinsă între Bolgrad și Ackerman.

Despre activitatea sa în Basarabia, spicuim din raportul generalului Ioan Popescu, numit și „Sanitarul” (1866-1954), fost comandant al Diviziei 13 Infanterie și al Detașamentului „Ackerman”, care notează în „Foaia calificativă” pe anul 1918: „Operațiunile au fost destul de grele, atât prin felul lor ca lupte de partizani în care

Rusescu, pe care îl cunosc de foarte mult timp, a fost foarte brav și am avut chiar a-i imputa prea multă expunere”²¹.

Începând din aprilie 1918, generalul Rusescu a comandat Brigada 4 Roșiori în Basarabia. Afacerile personale îl absorb într-atât, subordonarea intereselor lui pentru bunul mers al serviciilor, încât timpul îl obligă să depună și o mai mare activitate, drept pentru care este impulsionat de către generalul Constantiniu, comandantul Diviziei 2 Cavalerie²².

Ca urmare a acțiunilor bolșevice îndreptate împotriva României la începutul anului 1919 de către noul guvern comunist controlat de Béla Kun (1886-1938), o delegație română, în frunte cu Victor Antonescu (1871-1947), trimis extraordinar și ministru plenipotențiar la Paris, și având ca experți militari pe generalul Constantin Coandă (1857-1932) și colonelul Toma Dumitrescu (1877-1936), s-a întâlnit, la începutul lunii aprilie 1919, cu sub-directorul pentru afaceri politice, Jules Alfred Laroche (1872-1961), din Ministerul Afacerilor Străine al Franței, secondat de doi colonei din Ministerul de Război, pentru a pune bazele unui proiect de convenție militară româno-franceză de cooperare împotriva forțelor bolșevice²³.

Profitând de tergiversarea situației de către Comisia pentru Afacerile Române, privind stabilirea granițelor între România și vecinii săi, la 16 aprilie 1919, ungurii au atacat linia de frontieră românească și cehoslovacă²⁴, dar, la scurt timp, au fost opriți de către armata română din Transilvania, condusă acum de generalul Gheorghe Mărdărescu (1866-1938) și având ca șef de stat-major pe generalul Ștefan Panaitescu (1872-1960)²⁵. Trupele române aflate în subordinea Comandamentului de Transilvania, erau constituite din Diviziile 1 și 2 Vânători, 6 și 7 Infanterie, o divizie și o brigadă de artilerie, precum și Divizioanele 16 și 18 Ardelenești²⁶. Trupele militare ce alcătuiau Grupul de Nord din Transilvania, comandate de generalul Traian Moșoiu

(1868-1932), prin Ordinul de Operații al Marelui Cartier General (M.C.G.) din 10 aprilie 1919, trebuiau „să se execute în timpul cel mai scurt posibil prin surprindere și cu maximum de energie... pentru a fi distruse și aruncate peste Tisa toate bandele de bolșevici”²⁷.

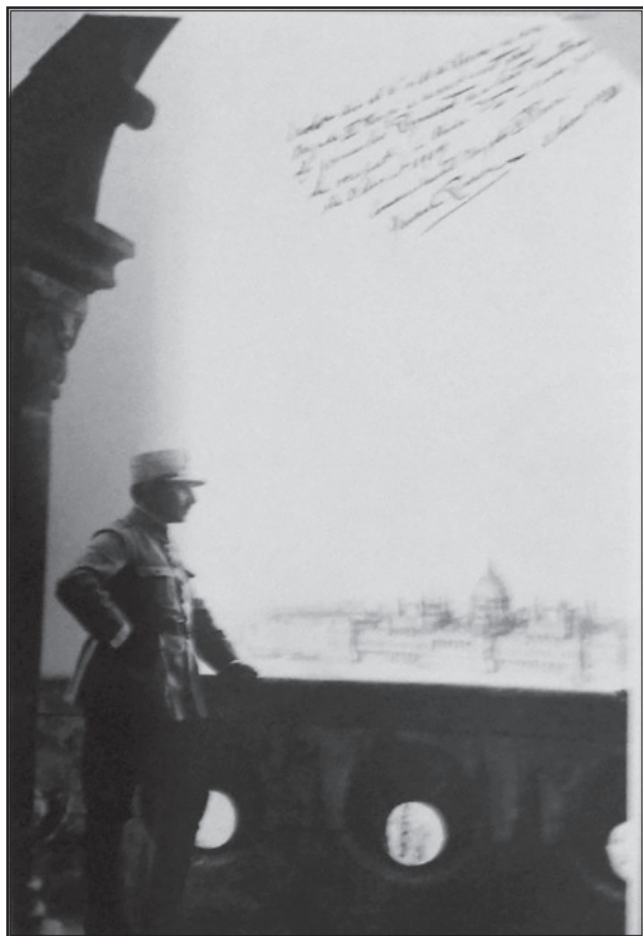
La 2 mai 1919, trupele române, organizate în Grupul de Nord, condus de generalul Traian Moșoiu și Grupul de Sud, condus de generalul Gheorghe Mărdărescu (1866-1938), au ajuns la Tisa²⁸, determinându-l pe Béla Kun să încerce să stabilească un contact direct cu România. Acesta a propus semnarea unei păci separate, prin intermediul locotenent-colonelului Worth de Szolnok²⁹, printr-un compromis: recunoașterea fără rezerve a pretențiilor teritoriale ale românilor, în schimbul stopării operațiunilor militare ale armatei române și neimplicarea guvernului de la București în treburile interne ale Ungariei³⁰.

Primul ministru Ion I.C. Brătianu (1864-1927) nu a fost de acord și pentru a-și îmbunătăți relațiile cu Consiliul Suprem de la Paris, a decis să oprească înaintarea trupelor române pe Tisa, lucru de care a profitat Béla Kun, care, în scurt timp, și-a reorganizat armata și a început o altă ofensivă, împotriva Cehoslovaciei, ce părea a fi mult mai vulnerabilă³¹. Inițial, Grupul de

Sud al armatei române din Transilvania s-a aflat sub ordinele generalului Gheorghe Mărdărescu, pentru ca, ulterior, în intervalul 19-25 aprilie 1919, la comandă să fie numiți generalul Gheorghe Dabija (1872-1957) și generalul Ștefan Holban (1869-1939)³².

Începând cu 21 iunie 1919, generalul Traian Moșoiu a fost numit guvernator al zonei militare dintre Tisa și linia de frontieră recunoscută în 1916, în timp ce la conducerea Grupului de Armate Nord, compus din Detașamentul general Marcel Olteanu (1872-1943), Divizia 2 Cavalerie, Brigada 49 Infanterie și Diviziile 6, 7 și 16 Infanterie, a fost numit generalul Nicolae Mihăiescu (1866-1936?)³³.

Între timp, Armata Roșie maghiară a reușit să ocupe întreaga Cehoslovacie, iar la 20 iulie 1919, a traversat Tisa³⁴, existând pericolul ca Ungaria să încerce din nou reanexarea de teritorii românești³⁵. În acest timp Consiliul Suprem declara că este dispus să înceapă negocieri de pace cu Ungaria, dacă aceasta ar accepta să formeze un guvern reprezentativ. Nemaiașteptând vreo decizie a areopagului parizian, M.C.G. român a dat un ordin de operații privind trecerea Tisei, în noaptea de 29/30 iulie 1919³⁶. Brigada 4 Roșiori, comandată de



3 august 1919, Budapesta



3 august 1919, Budapesta

generalul Gheorghe Rusescu (Divizia 2 Cavalerie), a reușit să ocupe Budapesta la 3/4 august 1919³⁷, unde, generalul Ștefan Holban a fost numit guvernator de către comandantul trupelor din Transilvania³⁸. La 8 august 1919, era ocupată toată Ungaria de la est de Dunăre³⁹.

Un amănunt deosebit de semnificativ despre ocuparea Budapestei, la 3 august 1919, de către generalul Gheorghe Mărdărescu, este dat de către Iuliu I. Mezei-Câmpeanu, care, în acea zi toridă de vară, își înmormânta creștinește mama în Cimitirul de la Rakos, de la periferia Budapestei. Observând trupele roșiorilor români cantonați într-o cazarmă de la marginea capitalei Ungariei a notat: „...ajuns în fața Primăriei, la ora 17.00, unde se afla și Consiliul de

Miniștri, la un moment dat văd descinzând dintr-o mașină un general român. Imediat m-am prezentat lui, arătând actele mele, iar domnia sa mi-a comunicat că este generalul Rusescu. După ora 19.00, domnul general Rusescu primește defilarea trupelor la intrarea lor în Budapesta. Bravura eroului general, care a ocupat capitala maghiară, numai cu trei escadroane de roșiori, va fi înscrisă cu slove de aur în Istoria Neamului Românesc⁴⁰.

Un alt amănunt deosebit de important despre cucerirea Budapestei, la 3 august 1919, de către generalul Gheorghe Rusescu și prezența fizică a acestuia în capitala Ungariei, este relatat tot de către Iuliu I. Mezei-Câmpeanu în memoriile sale: *„În seara aceleiași zile, comandantul marii unități merge să inspecteze un depozit de armament. Pe drum, mașina se strică și până când a fost reparată, un distins medic fotograf amator, al cărui nume îl trecem sub tăcere, l-a fotografiat pe generalul Rusescu pe Arcadele din Buda (Halász-Bástya) aruncând o privire spre Parlamentul maghiar⁴¹.*

Inedita fotografie a fost multiplicată chiar de generalul Gheorghe Rusescu, pentru a sublinia cucerirea orașului Budapesta la 3 august 1919, adăugând o dedicație oficială: *„Eroilor din al 6-lea și 11 Roșiori, cu care Brigada a IV-a Roșiori a cucerit acest oraș și primul regiment și-a luat cantonarea de ocupare în Budapesta în seara zilei de 3 august 1919”*, dar și una adresată personal apropiaților, așa cum reiese din dosarul personal al generalului Gheorghe Rusescu, aflat în custodia Serviciului Județean al Arhivelor Naționale Dâmbovița, descoperit și studiat de noi⁴².

Aflându-se la Budapesta, istoricul Iosif Nădejde, corespondent al ziarului *Izbânda*, prezenta elogios în numărul din 24 august 1919, atmosfera și entuziasmul pătrunderii armatei române în capitala Ungariei în ziua de 3 august 1919: *„I-am văzut pe soldați pe bulevardele spațioase, pe trotuarele largi și netede, pe dinaintea clădirilor monumentale. Treceau grăbiți prin mulțime, ca oamenii după treburi, orientându-se după hartă repede și sigur. Zadarnic am iscodit cu privirile să văd tabloul la care mă așteptam: soldatul-țăran, oprit, cu ochii holbați în fața vreunui palat măreț și strălucitor și bătându-se cu palma peste gură de uimire. Spectacolul acesta nu l-am văzut nicăieri. Soldatul se plimbă pe străzile Budapestei liber și nestîngerit, ca la el acasă, ca și cum s-ar fi născut și ar fi trăit toată viața numai în metropole. Găsește instinctiv atitudinea pe care trebuie s-o ia și parcă din instinct își dă seama că de atitudinea lui atârnă o parte din reputația țării sale în ochii străinilor. Surpriza cea mare pentru unguri, o surpriză plăcută pe care câțiva intelectuali cu care am avut prilejul să stau de vorbă, nici nu caută s-o ascundă. Se așteptau să vadă o armată de desculți, rău îmbrăcați,*

porniți pe furt și jaf. Erau convinși că odată cu intrarea românilor, se va întinde prăpădul asupra orașului. Poate că aceeași convingere a avut-o și colonelul Romanelli, căci cererea adresată comandamentului român de a nu lăsa trupele să intre în Budapesta, a făcut-o în numele umanității. Iar apelurile adresate populației prin presă și prin afișe, de conducătorii armatei roșii prin care l-au îndemnat să fie liniștit, căci românii vor să treacă Tisa numai pentru jaf și că armata lor e o «turmă de porci». Și în locul acestor hoarde, budapestanii au văzut o armată regulată, admirabil echipată și de o disciplină care nu s-a dezmințit niciun moment. În după amiaza zilei de 4 august, la orele 6, Divizia I de Vânători a defilat pe octogonul din Andrassy-ut în fața generalului Mărdărescu. Ținuta soldaților, îmbrăcați toți în uniformă nouă englezească și cu cască, a produs o impresie adâncă. Un ziarist ungur îmi mărturisea cu sinceritate: Lumea, la început, nici nu voia să creadă că sunt soldați români. S-a crezut că sunt englezi. Surpriza a fost mare când s-a văzut că românii nu sunt așa cum fuseseră zugrăviți⁴³.

Însă, primul care a avut curajul să-l combată pe generalul Gheorghe Mărdărescu, și a descris evenimentele reale despre acțiunile generalului Gheorghe Rusescu, adevăratul cuceritor al Budapestei, a fost ziaristul Alexandru Ciurcu (1854-1922)⁴⁴, în paginile ziarului *Adevărul* din 31 ianuarie 1922, în chiar preziua decesului acestuia (cunoscutul ziarist s-a născut la 29 ianuarie 1854, la moșia tatălui său din Șercaia, Transilvania, în familia lui Neculaie și Polixenia, născută Chirilov, bucureșteancă)⁴⁵.

Pentru a nu mai exista dubii în privința adevăratului cuceritor al Budapestei, redăm în continuare textul integral apărut sub semnătura lui Alexandru Ciurcu, care conține informații deosebit de grăitoare, rămase în anonimat până astăzi: *„Ziarul Universul din 26 curent, care a publicat biografia generalului Traian Moșoiu, noul ministru al comunicațiilor, îndrăznește să afirme că în ziua de 3 august 1919, generalul Rusescu din grupa generalului Moșoiu a ocupat cu Brigada 4 Roșiori Budapesta, prima capitală a Puterilor Centrale ocupată militarmente. Mă mir de îndrăzneala Universului, care cutează să contrazică, să dezmințită toate relatările oficiale de până acum, după care Budapesta n-ar fi fost ocupată de armata română decât în ziua de 4 august 1919. Această contrazicere va pune la mare încercătură pe istoriografii imparțiali ai campaniei de la Tisa. Am zis istoriografii imparțiali, fiindcă domnul general G.D. Mărdărescu, care a publicat de curând un istoric asupra Campaniei pentru desrobirea Ardealului, nu poate fi numărat printre aceștia. Domnia sa comite o mare nedreptate când nu recunoaște generalului Rusescu faptul real, concret, greșit dacă vreți, al ocupării Budapestei, dar*

al ocupării virtuale, nu a ocupării unei cazărmi dela periferia oraşului, cum așa de elegant se exprimă în cartea sa. Faptul s-a comunicat atunci telegrafic presei din lumea întreagă, numai că numele Rusescu s-a transmis cu o ortografie greșită (Rudescu) și noi, cei de aci, l-am aflat printr-o telegramă din Anglia.

Neputând ignora cu totul intrarea generalului Rusescu cu roșiorii săi în ziua de 3 august 1919, în capitala Ungariei, domnul general Mărdărescu la nota de la pag. 155: în realitate, Brigada 4 Roșiori a trimis de la Alberti la Kecskemet numai 5 escadroane, sub comanda lt. col. adjutant Athanasescu, iar restul brigăzii (3 escadroane) s-a îndreptat spre Budapesta, poposind în cursul nopții de 3-4 august 1919 într-o cazarmă de la periferia oraşului. (Se vede că domnul general Mărdărescu nu știe nici astăzi că brigada generalului Rusescu avea 10 escadroane, iar nu 8). Vedeți la ce se reduce, după domnul Mărdărescu tot rolul generalului Rusescu la Budapesta. Așa să fie oare? Acum să cercetăm faptele!

Generalul Rusescu după ce curăță tot drumul spre Budapesta de armatele roșii, ocolindu-le, capturând câteva divizii și un imens material de război – nu numai prin bravura, dar și prin istețe combinațiuni tactice și strategice – urmărind o parte dintre fugari, cum îi dicta obiectivul și interesul operațiunilor, ajunge la marginile oraşului. Aci îl întâmpină reprezentanți de-ai guvernului maghiar și de-ai Antantei, care îl imploră să nu ocupe oraşul. Mi se pare că se invocă ordinul lui Clemenceau. Rusescu declină competența sa diplomatică, declară că el nu poate decât să-și îndeplinească datoria de soldat și trimite pe parlamentari la Marele nostru Cartier General. După multe stăruințe el acceptă să ia contact cu guvernul maghiar, își așează trupa cum a crezut că se cuvine, pune tunurile în bătaie și pleacă singur cu automobilul în oraș. Însoțit de un singur soldat cu carabina la picior, el trece nevătmătat pe dinaintea numeroaselor guri de tun și de mitraliere îndreptate spre drumul ce străbătea și descinde în plin consiliu de miniștri. Aceștia, susținuți de unii reprezentanți ai Antantei, stăruiesc cu tot dinadinsul pe lângă generalul român să nu ocupe oraşul. Generalul Rusescu răspunde că el va intra negreșit în acea zi cu armata în oraș și cere să i se pună la dispoziție cazarma Joseph-herozeg, ca fiind cea mai mare cazarmă de cavalerie. Văzând că se lungeste discuția, generalul Rusescu scoate ceasul din buzunar și declară: «Mai sunt câteva minute până la ora la care am lăsat trupele mele ordinul să înceapă bombardarea, dacă până la acea oră nu mă voi fi întors». În fața acestei amenințări, guvernul maghiar a cedat și a pus la dispoziția generalului Rusescu pe lângă cazarma cerută încă o a doua cazarmă, iar el și-a stabilit cartierul la Hotelul Duna Pallota (fost Rietz) în centrul oraşului, hotel numit internațional, fiindcă adăpostea pe reprezentanții Antantei.

Intrând trupele române în oraș, generalul Rusescu dezarmează o parte din bolșevici, ia măsuri de ordine, liniștește populația, asigurând-o că n-are să i se întâmple nimic și seara asistă la banchetul ce i s-a oferit de misiunea militară italiană în cap cu generalul Romanelli, unde italienii închină pentru glorioasa izbândă a armatei române⁴⁶.

Despre pătrunderea trupelor comandate de către generalul Gheorghe Rusescu la 3 august 1919 în capitala Ungariei aflăm informații prețioase și din ziarul Țara, anul I, nr. 151, luni 4 august 1930: „Generalul Rusescu a luat dispozițiile necesare de luptă, îndreptând tunurile asupra Budei și Pestei și a somat guvernul să-i predea oraşul. Aceste evenimente s-au petrecut între orele 14-17, când guvernul ungar, întrunit într-un consiliu, a invitat pe generalul Rusescu la tratative. După dezbateri de mai bine de două ore, s-a obținut intrarea triumfală a cavaleriei române în capitala Ungariei. Cum era pe înserate și trebuiau luate măsuri urgente de poliția militară, s-a convenit ca cele trei regimente ungare ce se aflau în oraș să rămână consemnați în cazarmă pe timpul nopții, iar Brigada 4 Roșiori s-a ocupat de încercuirea și constrângerea celor 40.000 de socialiști armați ca să fie ținuti în respect. (Guvernul Bella Kun era căzut și se formase guvernul socialist bolșevic prezidat de Peidl). Astfel, generalul Rusescu și-a luat comandamentul de ocupație în centrul oraşului la Hotel Duna Palota (Rietz), iar patrurile de roșiori circulau pe străzile oraşului. Tricolorul românesc fâlfâia mândru la Budapesta⁴⁷.

De asemenea, evenimentele din 3 august 1919 și izbânda nerecunoscută oficial, realizată de către generalul Gheorghe Rusescu, au fost amplu descrise într-un memoriu de către maiorul Cezar Cocorăscu, articol publicat în Buletinul Cavaleriei, anul I, nr. 3: „Domnul general Rusescu, întovărașit de un soldat și de delegatul guvernului ungar, a plecat către ora 18, cu automobilul trimis de guvern, la președinția Comandamentului garnizoanei Budapesta, unde se ținea un consiliu de miniștri. Înainte de a pleca a dat ordin ca, dacă până la ora 20 nu se primește niciun răspuns, sau nu se întoarce, să se înceapă bombardamentul Budapestei. Împreună cu generalul Rusescu s-a prezentat și colonelul Romanelli, atașat militar italian, care nu a putut constata încă decât împlinirea faptului intrării armatei române în Budapesta, în după-amiaza zilei de 3 august 1919. În consecință, în după-amiaza zilei de 3 august, armata română a intrat în Budapesta și a fost reprezentată prin Regimentul 6 Roșiori, prima unitate constituită al cărei stindard a fâlfâit pe străzile dușmane și prin primul comandant, cel al Brigăzii 4 Roșiori, generalul Rusescu. În Budapesta mai fusese și căpitanul Mihăilescu (Regimentul 7 Roșiori), în

mahalalele oraşului au mai fost patrule şi chiar escadroane de la alte regimente de cavalerie, însă primul stindard, care a înfipt emblema ţării în inima capitalei duşmane, a fost acela al Regimentului 6 Roşiori, sub conducerea însăşi a comandantului Brigăzii 4 Roşiori, deschizând prin această acţiune, fapt împlinit, porţile cetăţii, care caută să scape de această suferinţă, prin predarea sa către Antantă. Domnul general Rusescu mergea într-un automobil al guvernului, în întâmpinarea trupelor române şi găseşte la ieşirea de est a oraşului, între Budapesta şi Kis-Pest, un divizion de cavalerie (maior Rambela) desfăşurat pe poziţie, care face cunoscut că coloana Diviziei I-a Vânători urmează în căruţe, în capul coloanei fiind comandantul grupului domnului general Holban”⁴⁸.

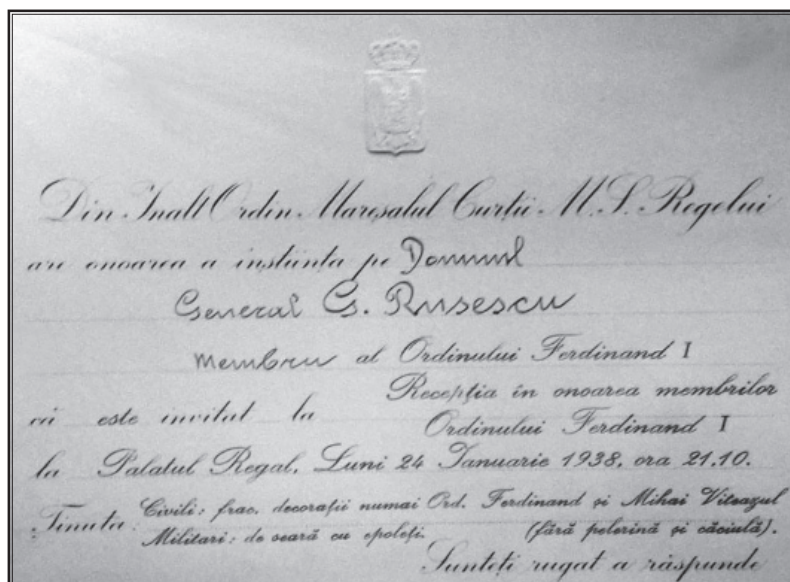
Pe acest fond, generalul Gheorghe Rusescu, comandantul Brigăzii 4 Roşiori, a ajuns cel mai aproape de obiectivul final, însă, generalul Gheorghe Mărdărescu, superiorul său, comandantul Comandamentului Trupelor din Transilvania, i-a trasat sarcini care să-l îndepărteze de capitala Ungariei, astfel încât Gheorghe Rusescu a analizat situaţia, şi-a împărţit trupele, jumătate executând ordinele superioare, iar cu ceilalţi s-a îndreptat spre Budapesta, aşa cum reiese din memoriul redactat de însuşi Gheorghe Rusescu: „Ora fiind avansată, le pun în vedere că din eroare am uitat a contramanda ordinul ca la ora 20,30, dacă nu se termină tratativele, bombardamentul să înceapă chiar fiind eu în oraş. Consiliul cedează! La ora 20,00, un ofiţer de legătură ungar este trimis cu ordinul meu ca trupa să intre în oraş! La cazarmă am primit defilarea trupei. Apoi am revenit în oraş şi am luat cartier la hotelul «Duna Pallota» la care erau ofiţeri italieni şi francezi. Alte tratative nu am făcut decât cele privitoare la detaşamentul meu”⁴⁹.

Referitor la pătrunderea armatei române în capitala Ungariei în ziua de 3 august 1919, este semnificativă aprecierea însărcinatului cu afaceri al Marii Britanii la Bucureşti, Frank Rattigan, care într-un raport către superiorii săi din 6 august 1919, nota: „sunt informat că trupele române la intrarea în Budapesta au fost primite, dacă nu cu entuziasm, în orice caz cu o aparentă satisfacţie de populaţia ungară”⁵⁰.

Deşi mărturia documentelor scot la lumină cu acribie faptele reale, dar prăfuite şi mult ascunse cu bună ştiinţă de către cei chiar implicaţi în respectivele evenimente (în speţă, de generalul Gheorghe Mărdărescu, cel care a publicat în 1922 lucrarea intitulată *Campania pentru desrobirea Ardealului şi ocuparea Budapestei (1918-1920)*, apărută în Bucureşti la Editura Cartea Românească, Tipografia Carol Göbl⁵¹), totuşi, generalului Gheorghe Rusescu i s-a luat nejustificat comanda Brigăzii 4 Roşiori, fiind trimis ulterior în ţară ca şi cum ar fi pierdut

ruşinos o bătălie, în condiţiile în care, adevărul istoric este total diferit, iar generalul Gheorghe Mărdărescu şi-a însușit nemeritat intrarea triumfală din 4 august 1919 din Budapesta. Drept pentru care, se pune întrebarea de ce a făcut acest lucru „mult apreciatul” general Mărdărescu... Nimic mai simplu! Acesta îşi dorea o aniversare grandioasă a propriei zile de naștere... deoarece, Gheorghe Mărdărescu era născut pe 4 august 1866!⁵² Cert lucru este faptul că în ziua de 4 august 1919, la orele 18.00, generalul Gheorghe Mărdărescu, comandantul Armatei Române din Ungaria, alături de alţi generali ai armatei române, a primit necuvenit în centrul bulevardului Andrassy din Budapesta, onorul şi defilarea militarilor români din cadrul Diviziei 1 Vânători⁵³.

O deosebită prezentare a evenimentelor din 3-4 august 1919, este realizată de către Constantin Kirişescu, autorul celei mai cunoscute şi apreciate lucrări despre Războiul de Întregire, care încearcă să explice situaţia şi să dea dreptate ambilor generali. Astfel, la 3 august 1919, eşalonul superior a ordonat marii unităţi de cavalerie să se îndrepte în direcţie opusă capitalei inamice: „Dar acest ordin nu-i convine generalului Rusescu, comandantul Brigăzii a 4-a. [...] Dacă ar interveni o amânare, cine ştie ce complicaţii noi s-ar mai putea ivi în ţesătura de urzeli politice care tindeau să ne oprească înaintarea! Şi apoi, generalul gândeşte că, la urma urmelor, ar fi păcat să renunţe a intra cel dintâi în capitala duşmană, pe care o are în palmă şi să lase altora această glorie. Comandantul brigăzii de roşiori e un suflet de cavalerist întrepid. El simte că e la o cotitură a istoriei şi în sufletul lui se începe lupta între simţul datoriei şi ambiţie. Cea din urmă învinge. În faţa zidurilor Parisului, Henri IV exclamase: «Paris vaut bie nune messe!». Generalul Rusescu şi-a zis, desigur: «Budapesta face să rişti o pedeapsă pentru neexecutare de ordin». [...] În fruntea acestui detaşament de 400 de călăreţi, cu 2 tunuri şi două grupuri de mitraliere, Rusescu întoarce frâul calului şi porneşte în trapul cel mare spre Budapesta. [...] Dar Rusescu e încrezător în steaua lui şi joacă îndrăzneţ: el scoate ceasornicul şi anunţă că, dacă peste un ceas tratativele nu se sfârşesc, «artileria sa» începe bombardarea oraşului, conform cu ordinul ce l-a lăsat. Guvernul ungar cedează; ordinul telefonic pleacă, cavaleriştii dau pînteni cailor şi, la 8 seara, detaşamentul român intră în Capitală şi descalecă în curtea regimentului de husari «Arhiducele Iosef». [...] Ziua de 4 August a adus Românilor încoronarea biruinţei de la Tisa. [...] La ceasurile şase seara trupele diviziei întâia de vânători intrau în Budapesta şi ocupau capitala maghiară. [...] În inima oraşului, generalul comandant al trupelor din Transilvania primeşte defilarea trupelor”⁵⁴.



24 ianuarie 1938, București. Invitația adresată generalului Gheorghe Rusescu de a participa la recepția în onoarea membrilor Ordinului „Ferdinand I”



Mormântul generalului Gheorghe Rusescu aflat în Cimitirul Central din Târgoviște

Pe parcursul carierei militare, Gheorghe Rusescu a fost decorat cu: Ordinul „Coroana României” clasa a V-a (1906); Medalia Jubiliară „Carol I” (Înaltul Decret nr. 5384/1906); Medalia „Avântul Țării” (1913); Ordinul „Steaua României” în gradul de cavaler (Înaltul Decret nr. 7323/1913); Ordinul „Coroana României” cu spade și panglică de Virtute Militară, în gradul de comandor; Ordinul „Ferdinand I”, în grad de comandor, „pentru succesul în luptele de la Szarvas, Mezötúr, Szolnok, când a trecut

Tisa, distrugând o parte din forțele ungare aflate în retragere, lângă Pely și Alberti”, cu panglică de Virtute Militară⁵⁵.

Rămășițele ilustrului general, căruia i se datorează de drept eliberarea/cucerirea Budapestei, se găsesc în Cimitirul Central din Târgoviște, descoperite de noi și aduse publicului iubitor de istorie.



General Gheorghe Rusescu (1867-1956) – The true Conqueror of Budapest on August 3, 1919, overshadowed for Decades by General Gheorghe Mărdărescu (1866-1938)

Prof. Cornel Mărculescu, Ph.D.

Abstract: Gheorghe Rusescu, a cavalryman, obtained all the ranks of the military hierarchy till the rank of General (1917). He participated in the battles of the First World War and the campaigns in Bessarabia (1918) and Hungary (1919). Being in command of the Brigade 4 Roșiori, he occupied Budapest on August 3, 1919. The merit for this military action was given to General Gheorghe Mărdărescu, who celebrated his birthday on August 4. Documents recently discovered and placed in the scientific circuit (memoirism and press) offer a new perspective on the events of that time and, above all, on the Romanian military leaders.

Keywords: General Gheorghe Rusescu, cavalry, 1919, Budapest, General Gheorghe Mărdărescu.

NOTE

- ¹ Școala Gimnazială „Dora Dalles” Bucșani, județul Dâmbovița.
- ² Arhivele Militare Române (în continuare, A.M.R.), Fond Memoriile Bătrâni, litera R, Generali, generalul Gheorghe Rusescu, dosar nr. 35, Regimentul 4 Călărași. Memoriul maiorului Gheorghe Rusescu, ff. 1-3.
- ³ Ibidem, f. 7.
- ⁴ Ibidem, f. 21.
- ⁵ Ibidem, f. 29.
- ⁶ Ibidem, f. 29 verso.
- ⁷ Ibidem.
- ⁸ Ibidem, f. 31 verso.
- ⁹ Ibidem, f. 34 verso.
- ¹⁰ Ibidem, f. 37 verso - f. 38.
- ¹¹ Ibidem, f. 39 verso - f. 40 verso.
- ¹² Ibidem, f. 63.
- ¹³ Ibidem, f. 63 verso.
- ¹⁴ Ibidem, f. 67.
- ¹⁵ Ibidem, f. 67 verso.
- ¹⁶ Ibidem.
- ¹⁷ Ibidem, f. 68.
- ¹⁸ Ibidem, f. 41 - 41 verso.
- ¹⁹ Ibidem, f. 42 - 42 verso.
- ²⁰ Ibidem, f. 61.
- ²¹ Ibidem, f. 43 - 43 verso.
- ²² Ibidem, f. 44 - 44 verso.
- ²³ Ministerul Afacerilor Externe, Direcția Arhivelor Diplomatice, *România la Conferința de pace de la Paris (1919-1920). Documente diplomatice*, vol. I (1 decembrie 1918-28 iunie 1919), ediție îngrijită de Dumitru Preda, Ioan Chiper și Alexandru Ghișă, Editura Semne, București, 2010, doc. 390, p. 461.
- ²⁴ Anticipând atacul forțelor ungare, generalul Berthelot adresa o telegramă la 16 aprilie 1919, din Paris, către M.C.G. român, în care preciza, că: „Hotărârea Conferinței de pace din 26 februarie 1919 nefiind modificată, românii sunt în drept, în caz de atac al ungarilor, să riposteze și să procedeze la ocuparea zonei care le-a fost fixată până la limita est a zonei neutre, dar guvernele aliate sunt de acord să ceară României ca acțiunea sa să fie strict limitată la protecția conaționalilor săi și ca ea să nu ia o dezvoltare inutilă”. Vezi: Dumitru Preda, Vasile Alexandrescu, Costică Prodan, *În apărarea României Mari. Campania armatei române din 1918-1919*, cuvânt-înainte de Liviu Maior, Editura Enciclopedică, București, 1994, p. 219.
- ²⁵ G.D. Mărdărescu, *Campania pentru desrobirea Ardealului și ocuparea Budapestei (1918-1920)*, Editura Cartea Românească, Tipografia Carol Göbl, București, 1922, p. 37.
- ²⁶ Ion Stanciu, *Un nou document privitor la acțiunea politică și militară a României în aprilie 1919*, în „Revista Istorică”, serie nouă, nr. 2/1990, pp. 189-190.
- ²⁷ *Marele Cartier General al Armatei Române. Documente 1916-1920*, coordonator Dumitru Cioflină, Marele Cartier General, doc. nr. 115, Editura Machiavelli, București, 1996, pp. 259-260.
- ²⁸ G.D. Mărdărescu, *Op.cit.*, pp. 66-67; Ioan Tepelea, *1919-1920. O campanie pentru liniștea Europei. Bilanțuri paradoxale*, Editura Dacia, Cluj-Napoca, 1996, pp. 35-36; Idem, *1919. O Campanie pentru liniștea Europei*, Editura Dacia, Cluj, 1995, p. 128.
- ²⁹ *Desăvârșirea unității național-statale a poporului român. Recunoașterea ei internațională. 1918. Documente interne și externe august 1918-iunie 1919*, vol. III, colectiv de coordonare: Ion Ardeleanu, Vasile Arimia, Mircea Mușat. Referenți științifici: Vasile Alexandrescu, Vasile Vesa, Editura Enciclopedică și Științifică, București, 1986, doc. nr. 597, *Propuneri de armistițiu făcute trupelor române de către colonelul Semis Worth, comandantul trupelor de Szolnok, 30 aprilie 1919*, p. 336.
- ³⁰ G.D. Mărdărescu, *Op.cit.*, pp. 74-75; Dumitru Preda, Vasile Alexandrescu, Costică Prodan, *În apărarea României Mari...*, p. 243.
- ³¹ *Ibidem*, pp. 77-80; Frederic C. Nanu, *Politica externă a României 1918-1933*, traducere de Liliana Roșca și Emanuela Ungureanu, Ediție îngrijită de Valeriu Florin Dobrinescu și Ion Pătroiu, Institutul European pentru Cooperare Cultural-Științifică, Iași, 1993, p. 70.
- ³² Dumitru Preda, Vasile Alexandrescu, Costică Prodan, *În apărarea României Mari...*, p. 213.
- ³³ Nicolae Mihăescu, *Amintiri și învățăminte din războiul de întregire a neamului 1916-1919*, Editura ziarului Universul, București, 1936, p. 118; Constantin I. Stan, *Generalul Traian Moșoiu-ostașul și omul politic (1868-1932)*, Editura Casei Corpului Didactic „I.Gh.Dumitrașcu”, Buzău, 2003, p. 129.
- ³⁴ Radu Cosmin, *Românii la Budapesta. Desrobitorii*, Editura Librăriei Stănciulescu, București, 1920, pp. 127-131; Idem, *Românii la Budapesta*, vol. II. *Românii în capitala lui Bela Kun*, Editura Librăriei Stănciulescu, București, 1920, p. 24; G.D. Mărdărescu, *Op.cit.*, pp. 101-102; Nicolae Mihăescu, *Op.cit.*, pp. 121-123; Dumitru Preda, Vasile Alexandrescu, Costică Prodan, *În apărarea României Mari...*, p. 271.
- ³⁵ Asupra acestei situații, colonelul Toma Dumitrescu reproducea, într-o radiogramă din 10 octombrie 1919, concluziile referatului întocmit de sir George Clerk, trimis în misiune la Budapesta de Consiliul Suprem. Vezi: Valeriu Florin Dobrinescu, *România și sistemul tratatelor de pace de la Paris (1919-1923)*, Institutul European, Iași, 1993, p. 83; Cornel C. Mărculescu, *Generalul Toma Dumitrescu (1877-1936). Personalitatea, cariera militară și activitatea diplomatică*, Editura Cetatea de Scaun, Târgoviște, 2022, p. 102.

³⁶ G.D. Mărdărescu, *Op.cit.*, pp. 138-139; Dumitru Preda, Vasile Alexandrescu, Costică Prodan, *În apărarea României Mari...*, p. 282; *Marele Cartier General al Armatei Române. Documente...*, Marele Cartier General, doc. nr. 120, p. 264.

³⁷ Radu Cosmin, *Românii la Budapesta. Desrobitorii...*, pp. 104-111; 152; Ioan Țepelea, 1919. *O campanie pentru liniștea Europei...*, pp. 209-210; Idem, 1919-1920. *O campanie pentru liniștea Europei...*, pp. 123-125.

³⁸ G.D. Mărdărescu, *Op.cit.*, p. 158; Dumitru Preda, Vasile Alexandrescu, Costică Prodan, *În apărarea României Mari...*, p. 290.

³⁹ Frederic C. Nanu, *Politica externă a României 1918-1933...*, p. 72.

⁴⁰ Iuliu I. Mezei-Câmpeanu, *Luptători români ardeleni*, cuvânt introductiv de Alexandru Vaida Voevod și Liviu Cigăreanu, Editată de Zoe Mezei Câmpeanu, Tipografia Minerva, Cluj, 1940, pp. 182-184; Alin Spânu, *Informații, propagandă și contraspionaj în Transilvania, Ungaria și Banat (1918-1920)*, Editura Militară, București, 2020, p. 252.

⁴¹ Iuliu I. Mezei-Câmpeanu, *Luptători români ardeleni...*, p. 185; Alin Spânu, *Informații, propagandă și contraspionaj în Transilvania, Ungaria și Banat (1918-1920)...*, p. 253.

⁴² Serviciul Județean al Arhivelor Naționale Dâmbovița (în continuare, S.J.A.N. Dâmbovița), Fond General Gheorghe Rusescu, dosar 8/1897, Album de fotografii, ff. 11, 15 și 16.

⁴³ Iosif Nădejde, *Budapesta sub ocupație*, în ziarul „Izbânda”, Anul I, nr. 274, duminică 24 august 1919, p. 1.

⁴⁴ Alexandru Ciurcu a urmat liceul la Brașov, iar ulterior studii în drept la Universitatea din Viena, între anii 1873-1876. La finalizarea cursurilor, s-a stabilit la București, unde a lucrat ca jurnalist și a avut șansa să-i cunoască foarte bine pe Mihai Eminescu și Ion Luca Caragiale. A participat la Războiul de Independență din 1877-1878 în calitate de corespondent de război, ocazie cu care se întâlnește și leagă o prietenie cu Nicolae Grigorescu, dar și cu Just Buisson (1843-1886), un jurnalist francez, corespondentul Agenției de Presă Havas la București. În anul 1882, Alexandru Ciurcu, alături de Just Buisson, au conceput pentru prima oară proiectul unui motor cu reacție. Însă, datorită criticilor aduse guvernului liberal, Alexandru Ciurcu a fost expulzat în 1885 de guvernul condus de Ion I.C. Brătianu, reușind să se stabilească în localitatea Asnieres, lângă Paris, cu sprijinul prietenului Just Buisson. Alături de acesta, a proiectat un motor cu reacție, bazat pe forța de propulsie generată de combustia unor gaze într-o cameră de combustie de mici proporții, obținând un prim brevet cu nr. 179001 din 12 octombrie 1896 în Franța, pentru invenția „Ambarcațiune cu reacție – Motor cu reacție”, motor experimentat la 13 august 1886, când a fost montat pe o barcă ce a navigat pe fluviul Sena

în contra curentului. Ulterior, invenția celor doi a fost brevetată și în Germania cu nr. 39946/1886, în Anglia cu nr. 8182/1887, în Belgia cu nr. 77755/1887, în Italia cu nr. 21863/1887, chiar și în S.U.A. în anul 1888. În anul 1890, Alexandru Ciurcu a revenit la București, reluându-și activitatea de ziarist, fiind numit director al ziarului „Timpul” (1890-1900); a deținut funcția de președinte al Sindicatului Ziariștilor. A decedat la București în ziua de 22 ianuarie 1922. Vezi: Nicolae Uszkai, *Alexandru Ciurcu, inventator și publicist, inventatorul bărcii cu motor*, în vol. *Jurnal cu oameni și povești*, Editura Creator, Brașov, 2023, pp. 226-232.

⁴⁵ Alexandru Ciurcu, *Note biografice*, în *Adevărul*, Anul XXXV, nr. 11602, marți 31 ianuarie 1922, p. 3.

⁴⁶ Idem, *Controversă. Când a fost ocupată Budapesta*, în *Adevărul*, Anul XXXV, nr. 11602, marți 31 ianuarie 1922, pp. 1-2.

⁴⁷ S.J.A.N. Dâmbovița, loc.cit., Presă, *A zecea aniversare a ocupării Budapestei. Cine a ocupat Budapesta. Acte și documente. O pagină glorioasă a cavaleriei române. Istoricul operațiunilor Brigăzii IV Roșiori în Ungaria pentru ocuparea Budapestei. Ziua de 3 august 1919*, în ziarul „Țara”, Anul I, nr. 151, luni 4 august 1930.

⁴⁸ Idem, Cezar Cocorăscu, *Acțiunea Brigăzii 4-a Roșiori*, în ziarul „Țara”, Anul I, nr. 151, luni 4 august 1930.

⁴⁹ Alin Spânu, *Informații, propagandă și contraspionaj în Transilvania, Ungaria și Banat (1918-1920)...*, p. 250.

⁵⁰ Cornel C. Mărculescu, *Generalul Toma Dumitrescu (1877-1936). Personalitatea, cariera militară și activitatea diplomatică...*, p. 103.

⁵¹ G.D. Mărdărescu, *Campania pentru desrobirea Ardealului și ocuparea Budapestei (1918-1920)*, Editura Cartea Românească, Tipografia Carol Göbl, București, 1922.

⁵² Alin Spânu, *Informații, propagandă și contraspionaj în Transilvania, Ungaria și Banat (1918-1920)...*, p. 250; Nicolae Uszkai, *Generalul Gheorghe Mărdărescu, cuceritorul Budapestei*, în vol. *Jurnal cu oameni și povești*, Editura Creator, Brașov, 2023, p. 259.

⁵³ Nicolae Uszkai, *Generalul Gheorghe Mărdărescu, cuceritorul Budapestei...*, p. 259.

⁵⁴ Constantin Kirițescu, *Istoria războiului pentru întregirea României 1916-1919*, vol. II, Tipografia „România Nouă” Teodor I. Voinea, București, 1924, pp. 608-610; Alin Spânu, *Informații, propagandă și contraspionaj în Transilvania, Ungaria și Banat (1918-1920)...*, p. 252.

⁵⁵ A.M.R., loc. cit., f. 60.



INIȚIATIVE ȘI MANIFESTĂRI OMAGIALE ȘI FESTIVE CU PARTICIPARE MILITARĂ ÎN BUCOVINA (1924)

Dr. George UNGUREANU¹

Denumirea de „Bucovina”, provenită de la cuvântul *buk* (fag, în limbile slave) s-a impus, *post factum*, pentru a desemna teritoriul din cadrul vechiului stat medieval românesc al Moldovei, intrat în anul 1775 sub stăpânirea Imperiului Habsburgic. Acest teritoriu, de circa 10.500 de km², bogat în păduri, nu

alcătuisese niciodată până atunci o unitate politică, administrativă sau geografică distinctă. După transformarea Imperiului Austriac (Habsburgic) în Imperiul Austro-Ungar, ca urmare a *Ausgleich*-ului din 5/17 februarie 1867, Bucovina, spre deosebire de Transilvania, Banat, Crișana și Maramureș, intrate sub jurisdicția Ungariei, a rămas pe mai departe sub administrația Vienei, până la destrămarea monarhiei bicefale, în toamna lui 1918.

Stăpânirea austriacă în Bucovina a îmbrăcat anumite forme specifice, inclusiv după 1867, urmările dominației austriece fiind complexe², mai ales pe plan etno-demografic.

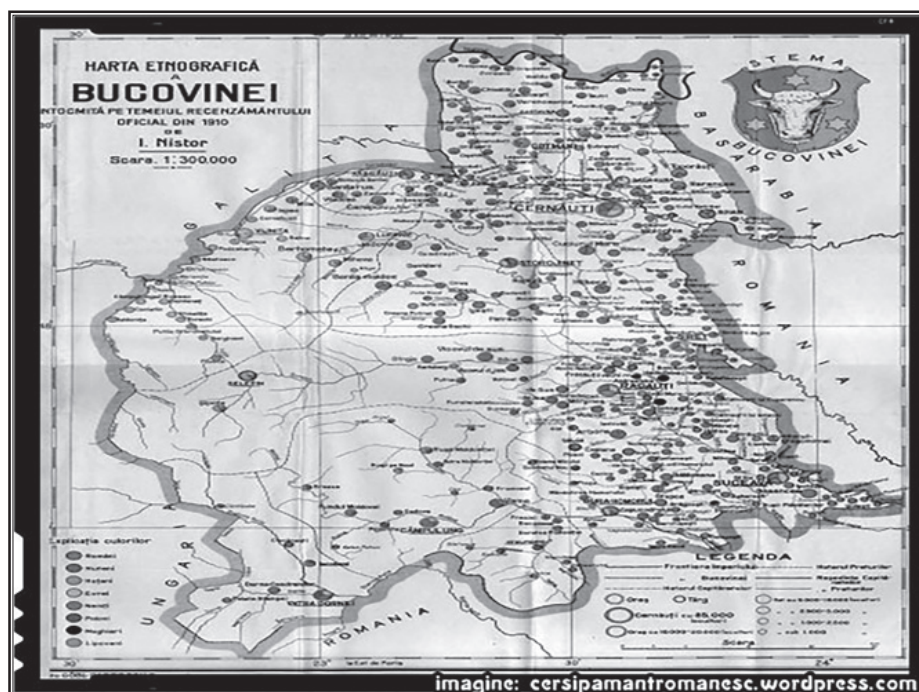
Curtea de la Viena a promovat o politică de germanizare, catolicizare și centralizare, inițiind acțiuni de colonizare și favorizând imigrările dinspre Galiția. Astfel, ponderea populației române băștinașe a scăzut, în favoarea rutenilor (ucrainenilor) în zonele rurale din nordul provinciei, iar orașele, care au cunoscut o anumită dezvoltare în cursul dinamicului secol al XIX-lea, au ajuns să fie populate, într-o proporție substanțială, de germani, evrei și polonezi. În număr mai mic, în provincie mai viețuiau sau au imigrat și locuitori de alte

origini: ruși, maghiari, slovaci, armeni, romi etc.

Totuși, regimul aplicat populației românești băștinașe era unul mai puțin represiv, comparativ cu provinciile aflate după 1867 sub administrația Ungariei și, mai ales, comparativ

cu Basarabia, aflată sub dominația Rusiei țariste. Românii de aici au putut beneficia de o serie de drepturi și libertăți inerente modernității și modernizării, iar viața economico-socială de aici a fost impulsionată într-o oarecare măsură de legăturile cu spațiul central-european.

În anul 1871, după doi ani de amânări și tot soiul de șicane, au fost organizate faimoasele serbări de la Putna. Înființarea Universității din Cernăuți, în anul 1875, care includea și o catedră în limba română, sub conducerea lui Ioan Gh. Sbiera, respectiv introducerea votului universal pentru bărbații majori, în anul 1907, au avut un impact pozitiv asupra Bucovinei. Ideologia națională modernă românească a pătruns și în această provincie, spre deosebire netă de partea răsăriteană a vechii Moldove, Basarabia. Un element de vulnerabilitate al mișcării naționale românești era reprezentat de fragmentarea elitei politice locale, situație coroborată cu atitudinea pasivă a clerului creștin-ortodox românesc din zonă. Elita românească locală era reprezentată, în primul rând, de câteva familii vechi boierești locale: Hurmuzaki, Flondor, Grigorcea, Bodnărescu, Nandriș, Sbiera etc.



1910. Harta etnografică a Bucovinei

Stăpânirea austriacă a căutat să se prezinte ca un garant al diversității etnice și confesionale din Bucovina, în opoziție cu ideologiile naționale concurente (în speță, română și ruteană/ucraineană), considerate exclusiviste și generatoare de conflicte³.

Izbucnirea Primului Război Mondial a transformat Bucovina, pe de o parte, în câmp de luptă între armatele austro-ungare și rusești, iar pe de altă parte, în obiect de negociere mai ales între România și Puterile Antantei, dar și între Puterile Centrale și România, ambele tabere beligerante arătându-se dispuse să ofere statului român partea de sud a provinciei, cu majoritate etnică românească; în paralel, autoritățile austriece au trecut la măsuri drastice împotriva etnicilor români și ruteni din provincie, considerați suspecti, mai ales după intrarea României în război, la 14/27 august 1916, împotriva Austro-Ungariei⁴. Înfrângerile categorice înregistrate în vara și toamna anului 1918, de coaliția formată din Germania, Austro-Ungaria, Imperiul Otoman și Bulgaria, au dat semnalul disoluției imperiului multinațional bicefal din centrul Europei, iar Bucovina, după eșecul ultimelor planuri de reorganizare a imperiului, respectiv al unor tentative de divizare a provinciei pe baze etnice, s-a unit cu statul român⁵.

Lupta națională românească din Bucovina a fost condusă, în toamna anului 1918, de personalități precum Iancu Flondor, Dionisie Bejan, Sextil Pușcariu (transilvănean), Max Hacman, Isidor Bodea (bănățean stabilit la Cernăuți), Vasile Bodnărescu, Alecu Procopovici, Gheorghe Șandru etc. În Parlamentul de la Viena au acționat Constantin Isopescu-Grecul, George Grigorovici (socialist), Teofil Semionovici și George Sârbu, în timp ce alți notabili români bucovineni (Ion Nistor, Ilie Torouțiu) se refugiaseră în România, în contextul Războiului de Întregire Națională.

Principalele momente care au jalonat parcursul unionist al Bucovinei au fost reprezentate de formarea Adunării Constituante provinciale, sub conducerea lui Dionisie Bejan, la 14/27 octombrie 1918, adoptarea Legii fundamentale a Bucovinei, la 12/25 noiembrie, iar în final, la data de 15/28 noiembrie 1918, adoptarea declarației de „unire necondiționată și pe veci cu Regatul României” de către Congresul General al Bucovinei, condus de Iancu Flondor și alcătuit din 100 de membri (74 de români, 13 ruteni/ucraineni, șapte germani și șase polonezi).

În condițiile disoluției monarhiei austro-ungare, au ieșit la suprafață o serie de divergențe între mișcările naționale activizate de pe cuprinsul muribundului imperiu, unele teritorii multietnice sau de mare importanță economică sau strategică devenind obiect



Generalul Iacob Zadik

sau teren de litigiu acut. Bucovina intrase încă de pe la jumătatea secolului al XIX-lea în raza de interes a mișcării naționale ucrainene cu centrul în Galiția de Est. Confrunțați cu revendicările rutenilor, unele notabilități românești din Bucovina (în primul rând, Aurel Onciul, dar și, pentru scurt timp, Constantin Isopescu-Grecul sau Alexandru Hurmuzaki)

au adoptat o atitudine conciliantă, arătându-se dispuși să accepte și să negocieze un compromis politico-teritorial româno-rutean, pe baze etnice. Pătrunderea trupelor române în provincie avea să pună însă capăt acestor planuri.

La finele guvernării Marghiloman, în ziua de 24 octombrie/6 noiembrie 1918, efectivele restrânse ale Diviziei a VIII-a Infanterie (circa 4.000 de oameni), sub comanda generalului de origine etnică armeană Iacob Zadik, și-au început înaintarea în Bucovina, dând curs apelurilor lansate de către reprezentanții populației românești din provincie, care începea să-și manifeste aspirațiile naționale. Înaintarea diviziei a determinat retragerea fără luptă din nordul Bucovinei a unor forțe paramilitare ucrainene⁶. De altfel, statul național ucrainean, proclamat în 1918, nu avea să reziste contextului dramatic al anilor imediat următori. Ca efect al războiului polono-sovietic (1919-1921), Galiția de Est (cu Lvovul) și alte regiuni majoritar ucrainene din punct de vedere etnic au fost incluse în Republica Polonă, iar în Ucraina de Est (cu Kievul și Harkovul) a triumfat puterea sovietică. Bucovina a reprezentat, astfel, în perioada martie 1921-septembrie 1939, o provincie de graniță atât cu Republica Sovietică Socialistă Ucraineană (proclamată în 1919 și devenită parte a URSS, în decembrie 1922), cât și cu Polonia⁷.

Conform recensământului din anul 1930, provincia avea o populație de peste 800.000 de locuitori, cu o majoritate relativă românească (44,5%); dintre ne-români, cei mai numeroși erau rutenii (ucrainenii), cu 27,7%, urmați de evrei (10,8%), germani (8,9%) și polonezi (3,6%); în mediul urban, ponderea etnicilor români era mai scăzută (33%), evreii (30%), germanii (15%) și polonezii înregistrând ponderi superioare mediei generale⁸. Potrivit datelor aceleiași recensământ,

orașul Cernăuți avea o populație de 112.127 de locuitori, dintre care: evrei 38%, români 26%, germani 15%, ruteni/ucraineni 10%, polonezi 8%⁹. În mediul rural, românii erau net majoritari la sud de Cernăuți, iar rutenii, la nord, mai ales în zonele Vășcăuți, Vijnița, Coțmani și Zastavna¹⁰.

După Marea Unire, ca și în cazul Basarabiei sau al Transilvaniei, și în Bucovina au apărut diferențe și divergențe în interiorul elitei naționale românești, consensul din 1918 lăsând locul pluralismului de idei și confruntărilor politice. În Bucovina, primele luni ale anului 1919 au consemnat ruptura dintre Iancu Flondor și Ion Nistor. Astfel, Iancu Flondor se arăta nemulțumit de radicalismul și de rapiditatea inițiativelor în sens centralist și reformist, considerate drept inadecvate și generatoare de dificultăți interne și externe, în timp ce Ion Nistor împărtășea viziunea autoritarului om politic Ion I.C. Brătianu, acuzându-l pe Flondor, principalul artizan al actului din 15/28 noiembrie 1918, de atitudine autonomistă și reacționară, motivată de interese personale¹¹. De asemenea, Ion Nistor, care se refugiase în Vechiul Regat încă din 1916, critica violent ideea de *homo bucovinensis* și pe adepții reali sau potențiali ai acesteia¹².

La 15 septembrie 1919, majoritatea fruntașilor politici ai românilor bucovineni au pus bazele Partidului Democrat al Unirii din Bucovina, sub conducerea lui Ion Nistor. Programul acestui partid regional prevedea unificarea administrativă deplină, efectuarea reformei agrare, garantarea drepturilor sociale pentru muncitori și consolidarea prestigiului extern al României. La alegerile din noiembrie 1919, primele desfășurate la scara României întregite și totodată primele desfășurate pe baza sufragiului universal masculin, partidul a obținut 20 de mandate în Adunarea Deputaților și 7 la Senat, ceea ce i-a permis să participe la guvernarea de 100 de zile a „Blocului Parlamentar” (1 decembrie 1919-12 martie 1920)¹³.

După căderea guvernului eterogen condus de Al. Vaida-Voevod și ascensiunea la guvernare a Ligii Poporului, conduse de generalul Al. Averescu, Partidul Democrat al Unirii din Bucovina a intrat într-un proces de disoluție, paralel cu cel de unificare a vieții politice românești. Astfel, în luna aprilie 1920, o facțiune condusă de către Dorimedont Popovici a fuzionat cu noua formațiune politică de guvernământ, care, absorbind și alte grupări politice regionale, a luat denumirea de Partidul Poporului. Două luni mai târziu, sub conducerea lui Vasile Bodnărescu, o altă facțiune părăsea partidul condus de Ion Nistor, formând Partidul Țărănesc din Bucovina, care, în luna iunie 1922,

avea să fuzioneze cu Partidul Țărănesc, condus de Ion Mihalache. Nucleul rămas sub conducerea lui Ion Nistor avea să fuzioneze cu Partidul Național Liberal, condus de Ion I.C. Brătianu, în luna ianuarie 1923, la exact un an după încheierea unui cartel electoral cu acest mare partid, care tocmai revenise la guvernarea țării¹⁴.

În jurul lui Iancu Flondor s-a coagulat o grupare politică de mai mică anvergură, numită Partidul Național al Unirii din Bucovina, care a cochetat un timp cu Partidul Poporului¹⁵, în timp ce George Grigorovici și Iacob Pistiner s-au remarcat printre liderii mișcării socialiste democratice și naționale (necomuniste) din România interbelică¹⁶.

În rândurile populației rutene din Bucovina interbelică și-au desfășurat activitatea mai multe grupări subversive ucrainene, având centrul de comandă în Galiția de Est, care urmăreau crearea unui stat național ucrainean independent și ne-sovietic; în lipsa unui sprijin statal extern direct, această organizație nu s-a dovedit una periculoasă pentru autoritățile românești. Ulterior, elita politică ruteană din Bucovina avea să se organizeze în mai multe partide politice, dintre care cel mai important a fost Partidul (Țărănesc) Ucrainean din Bucovina dispus să încheie înțelegeri electorale și politice cu partidele românești cu vocație guvernamentală, iar cel mai radical, Partidul Național Ucrainean, care avea să fie interzis de autoritățile românești¹⁷.

După Marea Unire, și în Bucovina au apărut asociații având ca scopuri principale cinstirea memoriei eroilor și luptătorilor pentru întregirea națională, respectiv a victimelor războiului și persecuțiilor, precum și ajutorarea supraviețuitorilor.

Într-o dare de seamă, pe anul 1923, întocmită la nivelul Comitetului Regional Cernăuți al Oficiului Național pentru Cultul Eroilor, se arăta că în metropola Bucovinei nu existase, până atunci, un cimitir special destinat celor incluși în categoria eroilor, deși în oraș și în jurul său existau circa 14.000 de morminte, majoritatea, în cadrul Cimitirului Central, separate însă pe confesiuni și pe etnii. Comandantul Diviziei a VIII-a



Generalul Ludovic Mircescu

Infanterie, care fusese cantonată în regiune începând din noiembrie 1918, generalul Ludovic Mircescu a luat inițiativa reunirii acestor monumente funerare, ca un semn de reconciliere și de unitate în diversitate, fiind demarate și realizate o serie de lucrări; fusese constituit chiar și un comitet de execuție, sub conducerea lui Ștefan Scarlat. Fondurile destinate materializării acestui proiect ambițios proveneau îndeosebi din donații. Printre realizările concrete erau menționate: împrejmuirea Cimitirului Central lărgit pe o lungime de peste 2.000 de metri, construirea unui trotuar de 4 metri lățime în fața Cimitirului Eroilor, montarea unei instalații electrice funcționale pentru tot cimitirul, instalarea unei conducte de apă, construirea unei case a portarului și a unei fântăni publice, reconstruirea locuinței grădinarului și a grădinii de flori, prelungirea conductei de apă în Cimitirul Evreiesc, respectiv despărțirea Cimitirului Eroilor de restul Cimitirului Central printr-un gard viu. Totuși, deficitul de fonduri ajunsese la circa 200.000 de lei, la data de 20 martie 1924. Totodată, documentul menționa existența unor comitete județene și comunale cu scopuri similare, în afara orașului Cernăuți, fără a face însă o enumerare exhaustivă sau selectivă a acestora¹⁸.

În anul 1924, Biserica Ortodoxă Română a acceptat, finalmente, trecerea la calendarul gregorian, anul menționat fiind, din acest punct de vedere, unul de tranziție, ceea ce s-a repercutat și asupra calendarului unor manifestări religioase cu participare militară.

Astfel, sub comanda colonelului Dumitrescu, militarii din Regimentul 17 Obuziere, regiment încadrat în Divizia a VIII-a Infanterie, au luat parte la parada și la procesiunea religioasă desfășurată la Catedrala din Cernăuți în ziua de 19 ianuarie 1924, când Biserica Ortodoxă a prăznuit Botezul Domnului (popular Boboteaza)¹⁹. De asemenea, militarii din cadrul Diviziei a VIII-a Infanterie au luat parte la manifestările religioase pascale, începând din seara de joi, 24 aprilie, până în Duminica Învierii Domnului (27 aprilie)²⁰.

O conotație aparte o avea praznicul creștin-ortodox al Înălțării Domnului, marcat la 40 de zile după marea sărbătoare a Învierii și care, potrivit unei tradiții reluate după 1989, servea și ca dată de omagiere a eroilor.

Conform programului manifestărilor specifice organizate la Cernăuți, în ziua de joi, 5 iunie 1924, acestea urmau să deuteze la ora 10, printr-o adunare în piața Vasile Alecsandri. Cu acest prilej, preotul confesor al garnizoanei, în colaborare cu reprezentanții Primăriei, trebuia să verifice prezența în piață a reprezentanților tuturor confesiunilor religioase, astfel încât amvoanele corespunzătoare să fie instalate din timp în sectoarele de cimitir ale fiecărei confesiuni. La solemnități urmau

să ia parte câte un batalion din Regimentele 8 Vânători, 3 Vânători, 4 Pionieri, 10 Jandarmi, un divizion din Regimentul 17 Obuziere și a două divizioane din Regimentul 11 Roșiori, cu muzică, drapel și armament de război. Conducerea paradei a revenit colonelului Georman, comandantul Regimentului 11 Roșiori. La ora 10.15 era programată sosirea ministrului de resort (generalul Gheorghe Mărdărescu, nenominalizat explicit), însoțit de generalul Ludovic Mircescu. După intonarea imnului național (regal) și efectuarea unor rugăciuni, timp de 10 minute, urma procesiunea spre Cimitirul Eroilor, unde avea să fie oficiată o slujbă religioasă, urmată de alocuțiuni, depuneri de coroane de flori și defilarea. În vederea unei bune desfășurări a manifestării, a tuturor etapelor acesteia, erau formulate o serie de „prescripțiuni”²¹.

Uneori, reprezentanții unor asociații solicitau intervenția comandanților militari, pe lângă alte structuri și instituții, în vederea acordării unor facilități, pentru desfășurarea corespunzătoare a unor manifestări. Astfel, la finele lunii decembrie 1923, Cercul Studentesc „Arboroasa” adresa comandantului Diviziei a VIII-a Infanterie rugămintea de a interveni pe lângă conducerea Regionalei C.F.R., în vederea acordării gratuite a 20 de bilete de călătorie pe ruta Cernăuți-Rădăuți, pentru participanți la serbările organizate de către cercul respectiv la finele primei decade a lunii ianuarie din noul an²². Se cuvine precizat faptul că zilele de 8 și 9 ianuarie erau, de fapt, potrivit calendarului gregorian aflat încă în uzul Bisericii Ortodoxe Române, datele de sărbătorire a celei de-a doua, respectiv, a celei de-a treia zile ale Crăciunului. În același context, o solicitare similară înainta și Societatea Academică „Junimea”, sub semnătura lui Gh. Grigorovici²³. Tot o solicitare de acest gen era făcută, câteva săptămâni mai târziu de către Fundația Culturală „Principele Carol” și Societatea de Muzică „Armonia”, care au organizat, în colaborare, „un turneu artistic, în scopuri naționale și culturale”, la Suceava și Rădăuți, la jumătatea lunii februarie²⁴. În general, solicitările de acest tip primeau răspunsuri cel puțin, în esență, favorabile.

O altă asociație culturală românească din capitala provinciei Bucovina, anume Societatea Academică „Dacia”, care, la 6 mai (Sărbătoarea Sf. Mare Mucenic Gheorghe, conform calendarului gregorian), aniversa un sfert de secol de existență și activitate, solicita, în acest context, concursul comandantului Diviziei a VIII-a Infanterie, în sensul de asigurare a muzicii militare, pentru festivitățile proiectate; generalul L. Mircescu a soluționat în mod favorabil această cerere²⁵.

O solicitare complexă adresa, la 21 mai 1924, conducerea filialei Cernăuți a Societății Invalizilor de Război (președinte: Ion Carpiuc, secretar: Mihai Cijovschi). Această societate organiza o „serbare populară” în scop caritabil specific (ajutorarea invalizilor de război), programată pentru data de 8 iunie, în băile „Mamaia” și „Populară”, din proximitatea Prutului. Pentru buna desfășurare a acestei manifestări, era solicitată nu doar prezența fanfarei militare, ci și ajutor bănesc, realizarea unui pod de pontoane peste cursul râului Prut sau confecționarea unor obiecte decorative; o parte dintre aceste solicitări (prezența fanfarei militare, respectiv a unui detașament de jandarmi, care să asigure ordinea), au fost aprobate²⁶.

Tot la 8 iunie 1924 (duminică imediat următoare Înălțării Domnului/Zilei Eroilor), corpul sergenților și al agenților de poliție din Cernăuți programase o manifestare asemănătoare, însă în sprijinul văduvelor și al orfanilor de război, pe colina Göbel, și în acest caz fiind solicitat concursul fanfarei militare²⁷.

La 5 septembrie 1924, garnizoana Cernăuți a primit vizita atașărilor militari britanic și nord-american, cărora le-a fost oferită, începând cu ora 20.30, o masă festivă, cu participarea comandanților următoarelor unități militare: Brigada 6 Roșiori, Regimentul 3 Grăniceri, Regimentul 8 Vânători, Regimentul 17 Obuziere, Regimentul 11 Roșiori, Regimentul 4 Pionieri, Regimentul 10 Jandarmi, precum și comandantul Pieței Cernăuți²⁸.

În toamna anului 1924, sub egida Casei Regale a României și sub conducerea mareșalului, era pregătită o manifestare festivă, programată a se desfășura chiar la Palatul Regal, în ziua de 8 noiembrie 1924, de sărbătoarea

creștin-ortodoxă a Sfinților Arhangheli Mihail și Gavriil, anume un prânz de gală pentru cavalerii Ordinului „Mihai Viteazul”²⁹. Întâmplător sau nu, atunci era și ziua onomastică a nepotului cuplului regal Ferdinand I-Maria, care primise la botez numele Mihai.



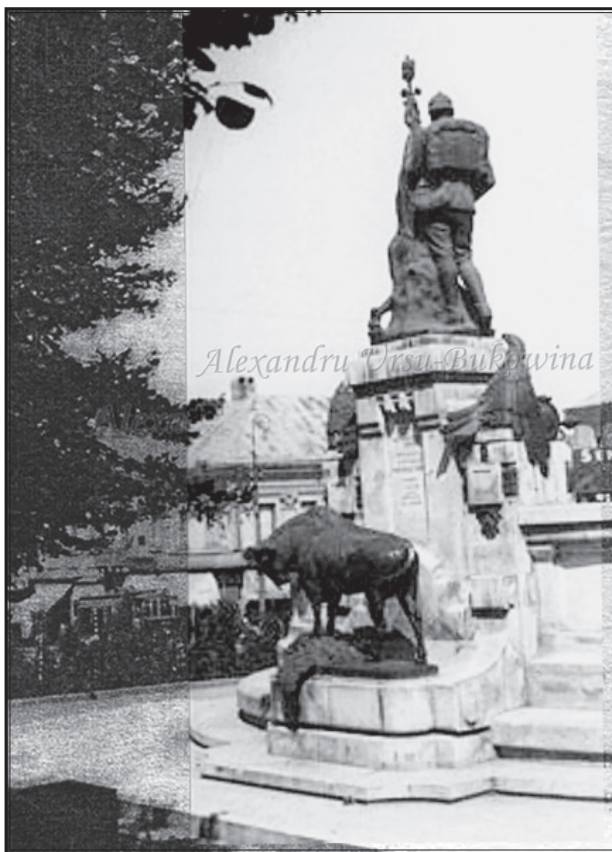
Nicolae (Nicu) Gh. Flondor

Ziua de naștere a reginei Maria (29 octombrie) a fost și ea marcată, la Cernăuți, de anumite manifestări, inclusiv un *Te-Deum* la Catedrala din oraș, începând cu ora 11.00. La *Te-Deum*-ul respectiv a luat parte și o campanie de onoare, însoțită de fanfară și drapel; ofițerii primiseră ordinul de a fi prezenți *in corpore*, în ținută de ceremonie și cu manta, în fața Catedralei, la ora 10.45, urmând să aștepte sosirea comandantului, generalul Ludovic Mircescu³⁰.

Cea mai importantă manifestare omagială, deopotrivă festivă și comemorativă, din Bucovina anului 1924, a constat în solemnitatea dezvelirii Monumentului Unirii din Cernăuți, la data de 11 noiembrie, când se împlineau șase ani de când trupele Diviziei a VIII-a Infanterie intraseră în capitala Bucovinei³¹. La această solemnitate au luat parte numeroase personalități de



Cernăuți. Monumentul Unirii



Cernăuți. Monumentul Unirii

anvergură națională, începând cu familia regală, reprezentată atât de către cuplul regal Ferdinand I - Maria, cât și de către cuplul princiar Carol-Elena, care avea să se destrame în anii imediat următori. Printre ceilalți participanți de prestigiu, pot fi amintiți: Ion I.C. Brătianu (președintele Consiliului de Miniștri), generalul Artur Văitoianu, I.Gh. Duca, Ion Nistor, Ion Inculeț, Al. Lapedatu (miniștrii), înalții prelați Miron Cristea (viitor patriarh) și Vladimir de Herța, generalii Constantin Prezan, Iacob Zadik, Constantin Coandă (tatăl savantului Henri Coandă), Dumitru Stratilescu, Constantin Ștefănescu-Amza și Ludovic Mircescu.

La acea dată, funcția de primar al orașului Cernăuți era Nicolae (Nicu) Gh. Flondor, fratele mai mic al lui Iancu Flondor, care, spre deosebire de acesta din urmă, aderase la Partidul Național Liberal.

Monumentul era opera comună a mai multor artiști, sub coordonarea sculptorului Teodor Burcă, secondat de arhitectul Viorel Ștefănescu și de sculptorul Spiridon Georgescu. Fondurile necesare fuseseră colectate de către un comitet de inițiativă, prezidat de către principele moștenitor Carol, ajutat îndeaproape de către Ion Nistor (devenit, după Marea Unire, academician), generalul Ludovic Mircescu și doctorul Ion Jianu. Printre problemele apărute pe parcursul preparativelor pentru realizarea proiectului a fost și

cea privind amplasamentul, ideea inițială întâmpinând obiecții din partea comunității catolice din Cernăuți, căreia îi aparținea marea majoritate a etnicilor germani și polonezi din provincie (evreii aparțineau religiei mozaice, iar o mică parte a rutenilor erau greco-catolici). După depășirea tuturor problemelor și dificultăților, monumentul, amplasat în Piața Unirii, a putut fi inaugurat la data menționată.

Monumentul avea trei elemente principale, anume chipul din bronz al unui soldat român (eliberator), o față în genunchi, reprezentând Bucovina recunoscătoare armatei române și, respectiv un zimbru de bronz, care strivea cu copita vulturul bicefal austriac, scenă sculptată de către Spiridon Georgescu. În jurul monumentului, se aflau o serie basoreliefuri, ilustrând scene din istoria statului medieval românesc al Moldovei, de la Ștefan cel Mare la Grigore al III-lea Ghica (domnitor fanariot ucis, după ce protestase împotriva răpirii viitoarei Bucovine, la 1775), respectiv din istoria statului național-unitar modern român, până la Războiul de Întregire Națională din 1916-1919.

Festivitățile din ziua de 11 noiembrie 1924 au ținut aproape 12 ore, debutând la ora 10.00, cu sosirea în Gara Cernăuți a oficialităților de la București. De acolo, grupul de oficiali, îmbarcat într-un cortegiu format din trei automobile și flancat de militarii din două plutoane

ale Regimentului 11 Roșiori, s-a îndreptat către Mitropolie, unde a fost oficiată o slujbă religioasă, iar apoi, spre Piața Unirii, unde s-a desfășurat solemnitatea propriu-zisă a dezvelirii monumentului, anunțată cu 25 de salve de tun. Un cor alcătuit din nu mai puțin de 1.000 de elevi a intonat un imn compus *ad-hoc* de către Al. Zavulovici, pe versuri de N. Tcaciuc, după care au fost rostite mai multe discursuri. Următorul moment al solemnității a fost reprezentat de o defilare, la care au luat parte grupuri (detașamente) de elevi-cercetași, veterani de război, membri ai „societăților de arcași”, delegați ai județelor din Bucovina (în frunte cu prefectii), studenți și militari din 11 unități. La ora 14.00, familia regală, membrii guvernului și alte înalte oficialități prezente au luat masa festivă, alături de reprezentanții diferitelor confesiuni religioase și alte notabilități locale. La ora 16.00, manifestarea s-a mutat la Cimitirul Eroilor, unde regina Maria a dat curs, personal, îndemnului din cunoscuta poezie patriotică „Imnul eroilor”, presărând pe mormintele celor căzuți, flori, purtate în coșulețe, de către fetețe îmbrăcate în costume naționale. Manifestările festive s-au încheiat cu un spectacol de gală, găzduit de către Cercul Militat Cernăuți și organizat sub îndrumarea directă a generalului Ludovic Mircescu, respectiv, cu retragerea cu torțe a militarilor din garnizoană.

Organizarea tuturor acestor acțiuni festive și comemorative a căzut în sarcina Diviziei a VIII-a Infanterie, care, conform celor relatate de sursele vremii, s-a achitat foarte bine de misiunea primită. Ordinul de întocmire a programului pentru ziua festivă de 11 noiembrie 1924 fusese dat de către comandantul diviziei încă de la 2 octombrie, iar programul fusese definitivat cu patru zile înaintea desfășurării solemnităților; tuturor celor implicați le fusese adusă la cunoștință obligația de a se prezenta cel târziu la ora 9.00 în locurile stabilite³². Militarii din Divizia a VIII-a Infanterie au făcut și donații bănești, pentru monumentul ce avea să fie dezvelit la 11 noiembrie 1924. Cuantumul acestor donații, conform unor documente militare de arhivă, a variat, în primul rând, în funcție de gradul, implicit, de veniturile fiecărui militar, de la 10 lei (soldat), până la 200 de lei (colonel și locotenent-colonel), în timp ce mai mulți căpitani au contribuit cu sume între 150 și 160 de lei³³. Concursul unei fanfare militare, care să acompanieze, timp de două minute, corul celor 1.000 de elevi, fusese cerut la data de 4 noiembrie, de către inspectorul școlar șef al județului Cernăuți; o repetiție generală a corului în cauză fusese stabilită pentru data de sâmbătă, 8 noiembrie, începând cu ora 15.00, în sala de gimnastică a Liceului „Aron Pumnul”³⁴.

În urmă cu trei săptămâni, mai precis în ziua de duminică, 19 octombrie 1924, după ce se retrăsese la moșia sa de la Storojineț, abandonând activitatea politică, a încetat din viață Iancu Flondor. În semn de grațitudine pentru contribuția acestuia la unirea Bucovinei cu statul român, guvernul liberal condus de către Ion I.C. Brătianu a decis să-i organizeze marelui dispărut funeralii oficiale de stat, desfășurate în localitatea Storojineț, în ziua de 23 octombrie.

Conform unei relatări din ziarul „Glasul Bucovinei”³⁵, la ceremonialul funerar, care a durat câteva ore, au fost prezente, practic, toate oficialitățile civile și militare ale județului, în frunte cu prefectul Bocancea. Serviciul religios a fost oficiat în biserica parohială de la Storojineț de către un sobor de 40 de preoți, sub conducerea arhiepiscopului Ipolit, cu participarea unui cor al studenților teologi; preotul Vască a rostit o alocuțiune în memoria marelui dispărut. Cortegiul funerar s-a oprit, în drum spre cimitir, în fața primăriei locale, unde viceprimarul Gherman a ținut un discurs omagial. Pe tot parcursul deplasării, fanfara militară a Regimentului 10 Jandarmi a intonat marșuri funebre, iar o companie cu Drapel a dat onorul la catafalcul fostului lider politic al românilor din Bucovina. De altfel, la funeralii, prințul moștenitor Carol a fost reprezentat tot de un ofițer, în persoana colonelului Nicolae Condeescu. La coborârea sicriului în criptă, au fost trase salve de pușcă. De asemenea, Regimentul 10 Jandarmi are meritul de a fi asigurat ordinea pe toată durata ceremonialului funerar destul de lung și complex. Printre cei care au susținut discursuri la mormântul lui Iancu Flondor, s-au numărat arhiepiscopul Bucovinei, Ipolit, Dorimedont Popovici, Ștefan Cicio-Pop, Aurel Țurcan, Cezar Scarlat, reprezentanți ai studenților, dar și Ion Nistor, din partea guvernului. În cuvântul său, acesta a elogiat personalitatea și contribuția lui Flondor la actul unirii din 1918, fără să mai menționeze conflictul avut cu defunctul în prima jumătate a lui 1919.

În concluzie, putem aprecia că Divizia a VIII-a Infanterie a fost implicată, în mod direct sau indirect, într-o serie de manifestări omagiale, festive sau comemorative, desfășurate la Cernăuți sau în alte localități din Bucovina anului 1924, culminând cu festivitățile prilejuite de inaugurarea Monumentului Unirii, la data de 11 noiembrie. Modul în care ofițerii și alte cadre ale diviziei amintite au înțeles să se implice în asemenea manifestări dovedește nu doar dorința de afirmare a suveranității și autorității statului român într-o provincie de curând reunită cu Țara, ci și o anumită preocupare pentru promovarea toleranței și armoniei între locuitorii unei provincii caracterizate printr-o destul de mare diversitate etno-lingvistică și confesională.

Festive and commemorative Initiatives and Events with Military Participation in Bukovina (1924) - George Ungureanu, Ph.D.

Abstract: Among the historical Romanian provinces reunited with the Motherland in 1918 was Bukovina, after almost a century and a half of Austrian rule. The effects of this domination were felt in all areas of social life in the province, but first and foremost in the ethnic and confessional structure of the population. This article presents, briefly and selectively, some aspects of military involvement in a series of commemorative and festive events organized in Bukovina during 1924, in the broader context of the aftermath of the War for National Unification and the achievement of Greater Romania. The sources of the article consist of several published contributions, plus four archive files from the fund created by the Division 8 Infantry.

Keywords: Chernivtsi, ceremony, association, subscription, heroes, victims.

NOTE

¹ Depozitul Central de Arhivă „General Grigore Constandache” Pitești.

² Despre coordonatele evoluției Bucovinei sub dominația habsburgică, a se vedea: Nicolae Ciachir, *Din istoria Bucovinei (1775-1944)*, București, Editura Didactică și Pedagogică, 1993, pp. 39-90; Florin Constantiniu, *O istorie sinceră a poporului român*, ediția a III-a revăzută și adăugită, București, Editura Univers Enciclopedic, 2002, pp. 248-251; Keith Hitchins, *România (1866-1947)*, ediția a III-a revăzută și adăugită, traducere de George G. Potra și Delia Răzdolescu, București, Editura Humanitas, 2004, pp. 234-241.

³ Irina Livezeanu, *Cultură și nationalism în România Mare (1918-1930)*, traducere din limba engleză de Vlad Russo, București, Editura Humanitas, 1998, pp. 76-77.

⁴ N. Ciachir, *op.cit.*, pp. 73-90.

⁵ Despre contextul, etapele și principalele aspecte ale unirii Bucovinei cu statul român, a se vedea: Radu Economu, *Unirea Bucovinei-1918*, București, Editura Fundației culturale Române, 1994, pp. 1-41; Petru Rușșindilar, *George Grigorovici și social-democrația în Bucovina*, București, Editura Fundației Constantin Titel Petrescu, 1998, pp. 85-113.

⁶ N. Ciachir, *Op.cit.*, pp. 91-92.

⁷ Norman Davies, *Istoria Poloniei. Terenul de joacă al lui Dumnezeu*, vol. II, *Din 1795 până în prezent*, traducere de Carmen Barti, Iași, Editura Polirom, 2014, pp. 321-327, 403-408; Serhii Plokhyy, *La porțile Europei. O istorie a Ucrainei*, traducere din limba engleză de Smaranda Câmpeanu, București, Editura Trei, 2018, pp. 247-260.

⁸ *Apud* Lucian Boia, *România-țară de frontieră a Europei*, București, Editura Humanitas, 2002, p.18.

⁹ *Apud* N. Ciachir, *Op.cit.*, p. 109.

¹⁰ *Minoritățile naționale din România (1918-1925). Documente*, coord. Ioan Scurtu, Liviu Boar, București, Arhivele Naționale ale României, 1995, doc.24, p. 185.

¹¹ Radu Economu, *Op.cit.*, pp. 52-59.

¹² I. Livezeanu, *Op.cit.*, p. 63.

¹³ Mircea Mușat, Ion Ardeleanu, *România după Marea Unire*, vol. II, partea I (1918-1933), București, Editura Științifică și Enciclopedică, 1986, p. 147.

¹⁴ *Ibidem*, pp. 147-148.

¹⁵ *Ibidem*, p. 239.

¹⁶ Petru Rușșindilar, *Op.cit.*, pp. 115-165.

¹⁷ Depozitul central de arhivă „General Grigore Constandache” din Pitești (în continuare, se va cita Dp.C.A.), Fond Ministerul de Război, Cabinetul Ministrului, dosar nr. crt. 227/1939, ff. 146-156.

¹⁸ Idem, Fond Divizia a VIII-a Infanterie, dosar nr. crt. 1.063/1924, f. 153.

¹⁹ *Ibidem*, ff. 70-71.

²⁰ *Ibidem*, ff. 262-264.

²¹ *Ibidem*, f. 305.

²² *Ibidem*, dosar nr. crt. 1.064/1924, f. 22.

²³ *Ibidem*, f. 6.

²⁴ *Ibidem*, f. 107.

²⁵ *Ibidem*, f. 72.

²⁶ *Ibidem*, f. 81.

²⁷ *Ibidem*, f. 82.

²⁸ *Ibidem*, dosar nr. crt. 1.063/1924, f. 397.

²⁹ *Ibidem*, dosar nr. crt. 1070/1924, *passim*.

³⁰ *Ibidem*, ff. 32-38.

³¹ Mihai Aurelian Căruntu, *Un eveniment din viața Cernăuților de odinioară: serbările prilejuite de dezvelirea Monumentului Unirii (11 noiembrie 1924). Documente*, în „Suceava. Anuarul Complexului Muzeal Bucovina”, XXIX-XXX, vol II, Suceava, 2004, pp. 315-345.

³² Dp.C.A., Fond Divizia a VIII-a Infanterie, dosar nr. crt. 1.070/1924, ff. 60-62.

³³ *Ibidem*, dosar nr. crt. 1.063/1924, ff. 425-489.

³⁴ *Ibidem*, dosar nr. crt. 1.070/1924, ff. 50-51.

³⁵ „Glasul Bucovinei”, VII, nr. 1674, Cernăuți, duminică, 26 octombrie 1924, pp. 1-2.

UN MOMENT EMOȚIONANT DIN ISTORIA REGIMENTULUI 38 INFANTERIE – SOLEMNITATEA DIN 8 OCTOMBRIE 1931

Marinela DUMITRESCU¹

Ionela NICOLAE²

Anii 1929-1933 au însemnat, pentru întreaga omenire, o perioadă de mari greutăți materiale, lipsuri și privațiuni subsumate Marii Crize declanșate în Statele Unite ale Americii, la finele lunii octombrie 1929. Consecințele crizei de supra-producție au depășit domeniul strict economic, acestea făcându-se simțite și în plan social, politic și al relațiilor internaționale. România nu a fost ocolită de acest cataclism economic și de efectele acestuia. Economia națională a fost grav afectată, salariile funcționarilor de stat au cunoscut reduceri semnificative („curbele de sacrificiu”), iar finanțele țării au ajuns sub monitorizare străină (Charles Rist)³.

Perioada dificilă prin care trecea țara a facilitat actul restaurației de la 8 iunie 1930, recte anularea deciziei adoptate de Parlament, la 4 ianuarie 1926, prin care Principele Carol, fiul Regelui Ferdinand și al Reginei Maria, fusese exclus de la succesiunea dinastică, în favoarea nepotului direct al cuplului regal, micuțul Mihai, născut la 25 octombrie 1921, care avea să devină monarh la frageda vârstă de nici șase ani, tutelat de o regență tripartită. Revenit în țară la 6 iunie 1930 și proclamat rege, sub numele de Carol al II-lea, două zile mai târziu, de către Parlamentul dominat de reprezentanții Partidului Național Țărănesc, noul suveran și-a propus consolidarea poziției instituției monarhice în cadrul statului român și depășirea rolului tradițional al acesteia. Ambițiosul și autoritarul monarh și-a camuflat scopurile sub un discurs axat pe ideea unității naționale, căutând să slăbească și să discrediteze partidele politice, iar pe termen mai lung, să compromită însăși ideea de pluralism politic⁴.

După încurajarea lui Alexandru Vaida-Voevod în detrimentul președintelui Iuliu Maniu, în cadrul Partidului Național Țărănesc, aflat la guvernare de la finele anului 1928, Regele Carol al II-lea a inițiat, la jumătatea lui aprilie 1931, un prim experiment al „guvernării peste partide”, investindu-l ca președinte al Consiliului de Miniștri pe savantul Nicolae Iorga, secondat neoficial de abilul și experimentatul politician Constantin Argetoianu. Așa-numita guvernare Iorga-Argetoianu avea să dureze până la finele lunii mai a anului următor, trebuind să se confrunte cu apogeul urmărilor crizei economice mondiale asupra României⁵.

În pofida situației economice foarte grele, noua guvernare a continuat să patroneze o serie de manifestări festive și omagiale, cu o importantă componentă militară și cu participarea monarhului, iubitor de asemenea evenimente, care îi sporeau vizibilitatea printre români, începând cu membrii corpului ofițeresc.

Dintre manifestările festive și omagiale desfășurate în această perioadă, ne-am oprit asupra celei desfășurate la Brăila, în ziua de 8 octombrie 1931, când a fost organizată solemnitatea dezvelirii Monumentului Eroilor Regimentului 38 Infanterie „Neagoe Basarab”.

Regimentul menționat a luat ființă la 1 octombrie 1911, în bază Înaltele Decrete Regale nr. 1245, 2125 și 2425, având reședința în garnizoana Brăila, iar drept circumscripție de recrutare și mobilizare județul omonim⁶.

În această veche așezare de pe malul stâng al Dunării a fost ridicat, încă din anul 1927, în cinstea eroilor căzuți pe câmpul de onoare în Războiul pentru Întregire Națională (1916-1919), un monument executat de către sculptorul Ion G. Dimitriu-Bârlad, ca urmare a solicitării din partea regimentului⁷.

Statuia a fost gata în același an, iar la 16 mai 1931 a fost pusă piatra de temelie a monumentului. În fundație a fost depus un pergament, pe care l-au semnat toți reprezentanții autorităților și toți ofițerii: „Purcesu-s-au a se nălța acest falnic Monument în vremea Măriei Sale Regelui Carol al II-lea, în primul său an de domnie și sub oblăduirea înaltului dregător al Țării, marele învățat N. Iorga, pentru slăvirea și prea mărirea eroilor Regimentelor de brăileni 38 și 78 de Infanterie ce și-au jertfit viața pentru întregirea neamului în Războiul cel mare din anii 1916-1919”⁸.

Solemnitatea dezvelirii Monumentului Eroilor Regimentului 38 Infanterie a avut loc la 8 octombrie 1931, o zi frumoasă de toamnă, în prezența Regelui Carol al II-lea, a suitei Casei Regale, a primului ministru al țării, Nicolae Iorga, a ministrului Armatei, generalul Constantin Ștefănescu, a unei asistențe numeroase, alcătuite din foștii combatanți și cetățeni anunțați de eveniment, precum și în prezența tuturor ofițerilor activi din garnizoană, a trupei Regimentului 38 Infanterie și a delegațiilor de trupă de la toate corpurile din garnizoană.



Gheorghe Avramescu,
aici în grad de colonel

Programul
serbării s-a
desfășurat
începând
cu orele
15.30, când
suveranul și
suita sa au
descins din
trenul regal
în gara Brăila.
Aici, au fost
întâmpinați
de autoritățile
civile, de
comandantul

garnizoanei, de toți ofițerii superiori din
garnizoană și de o companie de onoare.
După îndeplinirea formalităților proto-
colare, Regele și suita sa au pornit spre sediul
regimentului.

În curtea acestuia, au fost întâmpinați
de comandantul regimentului, colonelul
Gheorghe Avramescu, numit în funcție prin
Înaltul Decret nr. 3237 din 1 octombrie 1929.
Acest ofițer (viitor general și comandant al
Armatei a IV-a în anii celui de-Al Doilea
Război Mondial) era și cel care urma să dea
raportul în moment ce muzica intona „Imnul
Regal”.

După primirea raportului, a fost trecută
în revistă trupa, iar ostașii și mulțimea au
aclamat cu strigăte și urale. După trecerea în revistă
a trupei, monarhul și suita sa au fost conduși de către

— Cinstind și pea mândră și pe acei care au ieșit totuși pentru patrie, am
credința noastră multă că sufletele eroilor s'au coborât și din sferile albastre și sunt
printre noi; ele se bucură de cinstirea ce le facem, înviuie lor este cu atât mai mare cu-
cât hazestatea Voastră a bine voit a onora această sărbătoare de înălțare sufletească.

— Cuvânt și trecutul glorios al Regimentelor Brăilene de Infanterie, în pre-
supus pe hazestatea Voastră să-mi lăgăduie ca în putine cuvinte și atât cori-
buză Regimentelor Brăilene la făurirea României noi.

— Regimentele Brăilene de Infanterie i-au parte la operațiunile grele de pe cele 3
teatre de operațiuni: Dobrogea, Neaslav și Mărășești.

— Bozul de sânge îl primise în ziua de 31 August 1916 în luptele de la Colibaș, Pasa-
chiri. La 4 și 5 Septembrie 1916 la Tulcea și Hăbeș, la 6, 7, 8, 9 Octombrie la Veneț,
Austrian și lăsată Constanța, Regimentele Brăilene s'au sacrificat pentru apărarea patri-
ntului Dobrogean. Din 8 Batalioane abia se mai pot reconstitui 4 Batalioane care
iau parte la luptele deperate de la Mezlov.

— La 17, 18 și 19 Noiembrie 1916 Regimentele Brăilene atacă și cuceresc la Bălăneș, Bulba-
cea, Steinești și Ghereni pe dușmanul care invadase Muntenia. Refăcut în Tulcea
după suferințe grozave Regimentele Brăilene la 6 și 10 August 1917, la Mărășești, se
acoperă de glorie. Moldova este salvată, comarași și ieșit răsunat.

— Trăgându-l Regimentului de Infanterie este aprobat în numele Stejerei României cu
panglăa de Viteze Militare iar Batalionul III/78 Infanterie, citat pei ordii de
3 pe Divizia 15.

— Regimentele Brăilene ferise pe altarul patriei; 54 ofițeri și neogospodari 139. Septem-
brii 1917 soldați. Patria recunoaștează nu-i în uită.

— Când pleacă fetele marelui ale foștilor camarazi, pe care li cinstim și, luând pildă
pe Majestatea Voastră care atunci când țara va chema, înfruntă moartea
a-5 Coborât din vâzduh luând în mână frâiele conducerii, ofițeri și ostași Regimen-
tului de Infanterie activi și de rezervă, asigură pe Majestatea Voastră de cel mai
profund devotament, gata fiind de a ieși în viață cu cinste atunci când țara
și Majestatea Voastră ne va chema.

— Rugându-se Dumnezeu să dăruiască Majestatei Voastre și Augustei Familiei
Regale mulți ani, pentru a desăvârși opera de Majestatea Voastră a început-a
fericirea și înălțarea poporului român, ofițeri și ostași activi și de rezervă, cu
întruaga asistență, vă dăruie din tot sufletul:

„Să Trăiești Majestate”

— Ura —

comandantul regimentului la tribuna regală, unde au stat
tot timpul cât a fost oficiat serviciul divin, după care a
avut loc dezvelirea monumentului⁹.

După serviciul
divin, colonelul
Avramescu s-a
adresat Regelui,
ofițerilor și ostașilor
activi și de rezervă
din subordine.

Una dintre
unitățile
participante la
solemnitatea
a fost Brigada 3
Grăniceri, care,
în ziua de 8
octombrie 1931,
la ora 15.15, când
urma să sosească,

Majestate.

— Ofițeri și ostași activi și de rezervă ai Regimentelor 38 și 78 Infanterie, stăpânind
de sentimente profunde de pietate, recunoștință și admirație pentru foștii lor cama-
rași, care și-au ieșit viața pentru făurirea României noi, s'au oferit și
cu obolul binevoitorilor, cetățeni ai Brăilei, au ridicat acest monument care se
înălțează astăzi Majestatei Voastre;

— Simbol al feriei supreme, mărturie neperitoare al îndărzirii puse pentru
apărarea patriei și a Tronului.

— S'a înălțat acest monument aci, pentru a se da posibilitate generațiilor
viitoare, care vor veni să lucreze meseria armelor, privind acest simbol să
primească în sângele lor și în sufletul lor uideumul faștelor mărețe ale
foștilor lor camarazi.

în garnizoana Brăila, Regele Carol al II-lea, a fost desemnată să ia parte la întâmpinarea acestuia, în conformitate cu art. 335-350 din „Regulamentul Serviciului în Garnizoană”, cu Ordinul Circular al ministrului Armatei nr. 3154 din 11 decembrie 1923 și cu Ordinul Ministerului Armatei nr. 4301/1931.

La festivitate au mai luat parte și prim-ministrul Nicolae Iorga, ministrul Armatei, generalul Constantin Ștefănescu-Amza, Inspectorul de Armată, precum și comandanții Corpului 2 Armată, Comandamentului 2 Teritorial, Diviziei 10 Infanterie, Corpului de Grăniceri, Brigăzii 10 Infanterie, Brigăzii 3 Grăniceri, Brigăzii 10 Artilerie și cel al Flotei 8 Aviație Galați. Alături au fost toți ofițerii superiori din garnizoana Brăila, dar și reprezentanți precum prefectul, primarul, chestorii, Corpul Consular și alte oficialități locale.

Au fost stabilite reguli și în ceea ce privește ținuta, aceasta fiind de „ceremonie nr. 2” pentru ofițerii superiori, fără epolet de ceremonie (onoare rezervată exclusiv generalilor). Ținuta includea: șapcă, veston kaki, guler alb, pantalon lung kaki, ghete de lac, mănuși albe de piele, sabie, cingătoare de fier, placă cu decorații în mărime naturală, precum și toate decorațiile naționale și străine în mărime naturală.

Compania de Onoare cu Drapel și muzică a fost asigurată de către militari din cadrul Regimentului 5 Grăniceri.

Un moment important al acestui eveniment a fost sosirea Regelui Carol al II-lea, care a coborât din vagonul regal la ora 15.15 și a fost salutat de către reprezentanții autorităților civile și militare, în ordinea următoare: prefectul județului; primarul orașului (care a oferit pâinea și sarea tradiționale), comandantul garnizoanei (care a dat raportul), după care a avut loc trecerea în revistă a Companiei de Onoare. Au fost urmați de reprezentanții autorităților locale, de generalii și superiorii din garnizoană.

A fost intonat „Imnul Regal” la sosirea trenului regal în gară, atunci când reprezentantul guvernului (prefectul) l-a salutat pe suveran, muzica a încetat pentru moment, reîncepând atunci când comandantul garnizoanei a dat raportul.

Flotila 3 Aviație Galați a întâmpinat trenul regal în Gara Făurei, la ora 14.40, cu o escadrilă de 15 avioane, de unde a însoțit pe monarh pe tot parcursul, până la începerea serviciului religios prevăzut la solemnitatea de la Regimentul 38 Infanterie (ora 15.50).

Aceeași escadrilă l-a însoțit pe Rege din momentul plecării de la Parcul Sportiv (ora 17.00) și până la trecerea trenului prin Gara Făurei, în jurul orei 18.00, după care cele 15 avioane s-au înapoiat pe terenul de aterizare.

Deplasarea de la gară la cazarma Regimentului 38 Infanterie s-a desfășurat pe următorul itinerar: strada Victoriei, strada Gării, bulevardul Cuza, pe partea dreaptă, strada Regală, Piața Sfinții Arhangheli, pe partea dinspre Cercul Militar, strada Călărași, Regimentul 38 Infanterie.

Cortegiul a fost deschis de chestorul municipiului, urmat imediat de automobilul cu Regele, respectiv de automobilele cu miniștrii, generalii și ceilalți ofițerii.

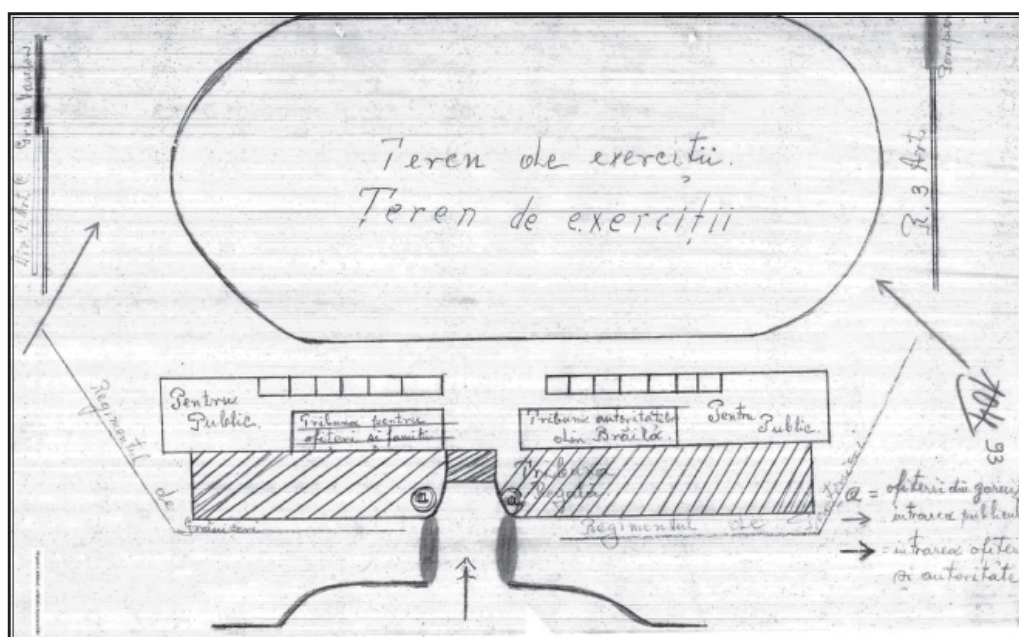
Ofițerii superiori au plecat din gară cu automobile puse la dispoziție de Chestura Municipiului, direct la cazarma Regimentului 38 Infanterie pe itinerarul: gară, strada Victoriei, strada Plevnei, strada Călărași, Regimentul 38 Infanterie, adaptând viteza astfel încât să devanseze cu cel puțin 10 minute Cortegiul Regal. Pe tot acest itinerar, școlile au fost special decorate prin grija autorităților locale de profil. Regimentul 3 Artilerie, Spitalul Militar Brăila, Regimentul de Pontonieri și Regimentul 5 Grăniceri, pe lângă care trecea suveranul, au scos garda, iar cornistul a dat onorul.

Poliția și Comenduirea Pieței au luat măsuri pentru formarea cordoanelor de siguranță și de asigurare a circulației în gară, pe timpul manifestărilor.

Solemnitatea de la Regimentul 38 Infanterie s-a desfășurat după programul următor: sosirea Regelui la Regimentul 38 Infanterie: 15.45; raportul comandantului Regimentului 38 Infanterie și revista trupelor: 15.45-15.55; Serviciul Divin: 15.55-16.05; cuvântarea comandantului Regimentului 38 Infanterie: 16.05-16.10; defilarea: 16.10-16.20; parcursul de la Regimentul 38 Infanterie la Parcul Sportiv: 16.30-17.00; înapoierea la gară a Suveranului cu ceremonialul de la venirea și până la plecarea trenului regal din gară: 17.00-17.30.

La solemnitate au luat parte următoarele delegații de la corpurile de trupă din garnizoană: un pluton din Regimentul 5 Grăniceri; un pluton din Regimentul Pontonieri; o secție din Regimentul 3 Artilerie; o secție din Divizia 4 Artilerie Călăreață și un pluton din Grupul Vaselor Grăniceri. Aceste detașamente se aflau la Regimentul 38 Infanterie la ora 14.30 și au ocupat locurile indicate de către comandantul Regimentului 38 Infanterie. Ținuta de ceremonie nr. 1 a fost cu cizmă și fără mantale.

Toți ofițerii, care au asistat la solemnitate, au defilat cu sabia scoasă din teacă, sub comanda colonelului Barbarino. Ofițerii fără trupă, cu excepția celor din Regimentul 38 Infanterie, imediat după defilare, au mers direct și pe drumul cel mai scurt la Parcul Sportiv, unde trebuiau să ajungă înainte de sosirea regelui.



Regimentul 5 Grăniceri a delegat două plutoane și patru ofițeri pentru cordoane și alte servicii. Trupa a fost în ținută de serviciu. După plecarea Regelui la Parcul Sportiv, fanfara Regimentului 38 Infanterie a fost transportată și ea cu două camioane puse la dispoziție de Chestura Municipiului, astfel ca la sosirea Regelui în Parcul Sportiv să cânte „Imnul Regal”. Compania de onoare și muzica Regimentului 5 Grăniceri au rămas în gară de la sosirea și până la plecarea trenului regal.

Serbarea de la Parcul Sportiv a început îndată ce Regele a luat loc în tribuna oficială și s-a desfășurat conform programului prestabilit. Ofițerii fără trupă, care au plecat imediat după defilare la Parcul Sportiv,

laturi ale șoselei spre parc.

Înapoierea Regelui la gară și plecarea au fost efectuate cu același ceremonial ca la sosire. Ofițerii superiori, cu aceleași mijloace de transport și pe același itinerar au mers la gară devansând cortegiul regal, după ce acesta a trecut de strada Plevnei¹⁰.

Organizate într-o perioadă grea pentru România - vârful crizei economice din 1929-1933 - solemnitățile desfășurate la Brăila, în ziua de 8 octombrie 1931, au reprezentat un moment onorant și emoționant pentru militarii și civilii participanți, precum și un omagiu adus eroilor brăileni din Războiul pentru Întregire Națională (1916-1919).

A solemn Moment in the History of Regiment 38 Infantry - the Ceremony of October 8, 1931 Marinela Dumitrescu, Ionela Nicolae

Abstract: On October 8, 1931, in Brăila garrison, the inauguration ceremony of a monument dedicated to the heroes that participated in the First World War took place. The celebration was honored by the participation of King Charles II, members of the government, as well as local civil and military authorities. The proper conduct of the activity was ensured by Regiment 38 Infantry, with the support of other military units in the area of responsibility.

Keywords: monument, First World War, ceremony, 1931, Regiment 38 Infantry.

NOTE

¹ Depozitul Central de Arhivă „General Grigore Constandache” Pitești.

² Depozitul Central de Arhivă „General Grigore Constandache” Pitești.

³ *Istoria României în date*, coordonator acad. Dinu C. Giurescu, București, Editura Enciclopedică, 2003, pp. 409-427.

⁴ *Istoria românilor* (tratat academic), vol. VIII-România întregită (1918-1940), coordonator prof. univ. dr. Ioan Scurtu, secretar dr. Petre Otu, București, Editura Enciclopedică, 2003, pp. 280-298.

⁵ *Ibidem*, pp. 298-306.

⁶ Depozitul Central de Arhivă (în continuare Dp.C.A.), Colecția Registre Istorice și Jurnale de Operații-I, dosar nr. crt. 3500, f. 1.

⁷ *Ibidem*, dosar nr. crt. 3501, f. 98.

⁸ *Ibidem*, dosar nr. crt. 3500, f. 84.

⁹ *Ibidem*, f. 85.

¹⁰ *Idem*, Fond Brigada 3 Grăniceri, dosar nr. crt. 6, ff. 101-103.

RELAȚIILE POLITICE ȘI MILITARE DINTRE ROMÂNIA ȘI POLONIA ȘI EVALUAREA AVIONULUI DE VÂNĂTOARE-BOMBARDAMENT IAR-93

Locotenent-colonel (r) Dr. Petre OPRÎȘ'

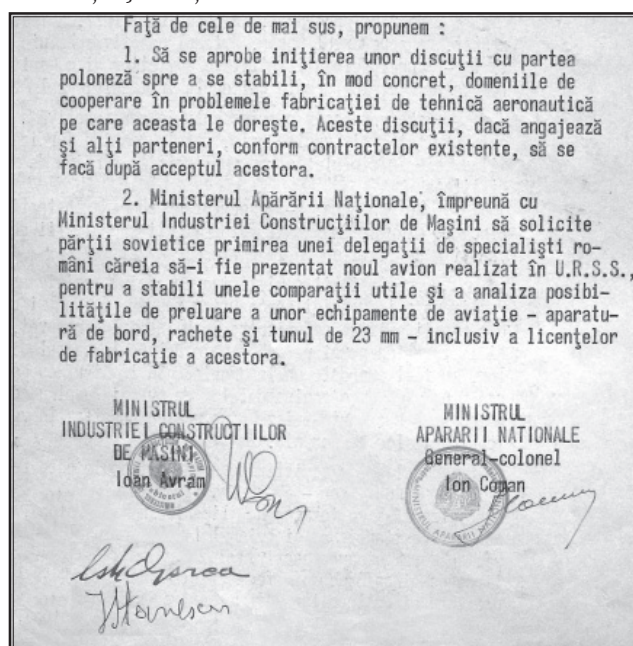
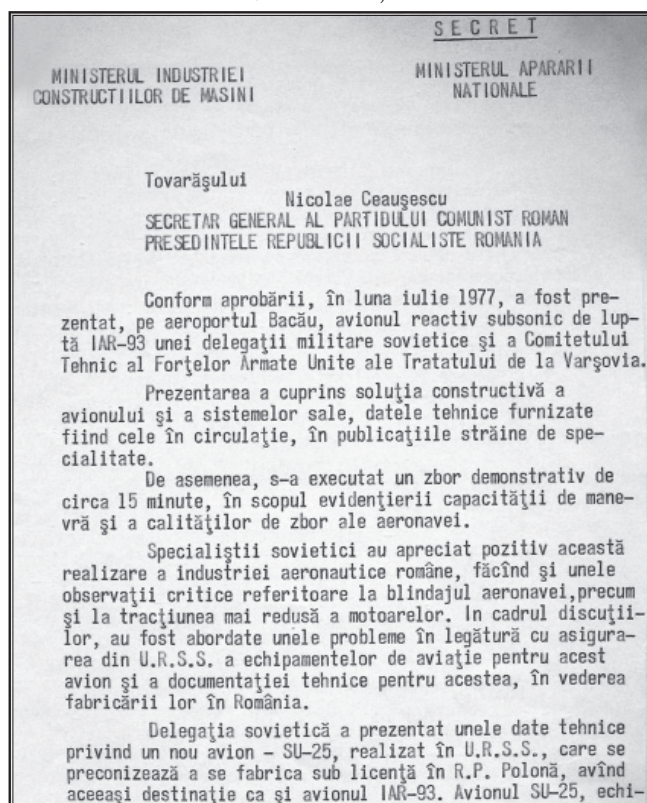
Anul 2024 a fost deosebit de important în relațiile excelente dintre România și Republica Polonă, fundamentate pe Parteneriatul Strategic bilateral. Astfel, în luna ianuarie s-au aniversat 105 ani de la stabilirea relațiilor diplomatice dintre cele două state, precum și 15 ani de Parteneriat Strategic, iar la 3 martie a fost sărbătorită pentru prima dată „Ziua solidarității româno-polone”. Data de 3 martie are un simbolism aparte în planul relației bilaterale, prin evocarea semnării la București, la 3 martie 1921, a „Convenției de alianță defensivă între Regatul României și Republica Polonă”, de către cei doi miniștri ai Afacerilor Externe de la acea vreme, Take Ionescu, respectiv Eustachy Sapieha.

Un alt eveniment extrem de important în relațiile româno-polone, care se derulează în 2024 și în prima jumătate a anului 2025 este sezonul cultural România-Polonia, agreeat de prim-miniștrii român și polon cu ocazia celei de-a patra runde de consultări interguvernamentale din cadrul Parteneriatului Strategic bilateral, care a avut loc la 28 martie 2023, la București.

Tot în anul 2024 se împlinesște o jumătate de secol de la primul zbor efectuat cu prototipul avionului de vânătoare-bombardament IAR-93. La 31 octombrie 1974, ora 12.08, locotenent-colonelul Gheorghe Stănică a decolat cu acel aparat de pe aeroportul militar de la Bacău și a zburat 21 de minute cu prima aeronavă echipată cu motoare cu reacție realizată de România în colaborare cu RSF Iugoslavia².

După aproape doi ani, acel model de avion a fost prezentat unei delegații sovietice și Comitetului Tehnic al Forțelor Armate Unite ale Organizației Tratatului de la Varșovia. Sfaturile oferite atunci de specialiștii militari sovietici au fost în sensul stabilirii unei înțelegeri româno-polone în privința realizării sub licență a avionului sovietic de vânătoare-bombardament Suhoi-25 și, implicit, renunțarea de către România la proiectul privind fabricarea în producție de serie a avionului de vânătoare-bombardament IAR-93.

În rândurile care urmează, ne-am propus să explicăm cu ajutorul unor documente păstrate în arhiva Comitetului Central al PCR cum s-a ajuns în situația respectivă, care au fost principalele probleme sesizate de oaspeții sovietici sosiți pe aeroportul de la Bacău, în iulie 1977 și ce fel de relații de colaborare au existat până atunci și ulterior între regimurile comuniste de la București și Varșovia.



Politica externă românească din perioada național-comunistă poate fi explicată cu ajutorul unei glume care circula atunci în România. Nixon, Brejnev și Ceaușescu se deplasau pe o șosea, fiecare cu mașina sa. La o intersecție, Nixon semnalizează la dreapta și virează la dreapta. Brejnev semnalizează la stânga și virează la stânga. Ceaușescu semnalizează la dreapta și virează la... stânga.

Pentru a înțelege sensul acelei glume, ne vom referi la avionul de vânătoare-bombardament IAR-93. Acesta a fost fabricat în cooperare, în România și Iugoslavia și a fost echipat cu două motoare „Rolls Royce Viper”. Pare surprinzător faptul că România, stat membru al Organizației Tratatului de la Varșovia, a cumpărat la începutul anilor '70 licența de fabricație a celui motor din Marea Britanie, stat membru al NATO.

În luna iulie 1977, la Bacău, avionul IAR-93 a fost prezentat pentru prima dată unei delegații sovietice și Comitetului Tehnic al Forțelor Armate Unite ale Organizației Tratatului de la Varșovia. După ce au văzut aparatul la sol și în zbor (15 minute), membrii delegației sovietice au subliniat faptul că avionul respectiv nu avea blindaj pentru executarea în siguranță a misiunilor de atac la sol, iar motoarele britanice nu ofereau o putere suficientă pentru îndeplinirea cu succes a misiunilor de luptă³.

Totodată, membrii delegației sovietice au dorit să afle detalii despre tehnologiile de fabricație ale companiei „Rolls-Royce” și au sugerat să se inițieze o cooperare româno-sovietică în domeniul fabricării de motoare pentru Suhoi-25 (probabil în schimbul tehnologiei obținute de români din Marea Britanie) și să fie stabilită o înțelegere româno-polonă în privința realizării sub licență a avionului sovietic de vânătoare-bombardament Suhoi-25⁴.

Situația a fost analizată la Ministerul român al Apărării Naționale și la Ministerul Industriei Construcțiilor de Mașini și miniștrii de resort au propus lui Nicolae Ceaușescu să se discute cu autoritățile

poloneze despre modul de cooperare în industria aeronautică⁵.

Autoritățile sovietice au propus și la începutul anilor '60 stabilirea unei colaborări militare directe între România și Polonia. Astfel, pentru dotarea cu tehnică a armatei române în perioada 1960-1965, autoritățile de la București au acceptat, în anul 1960, să cumpere mijloace militare de tracțiune și 423 tancuri T-54 A din Polonia. Acel plan nu s-a materializat deoarece autoritățile de la Varșovia nu aveau nici pentru armata polonă suficiente mijloace de tracțiune și tancuri T-54 în acea perioadă. În plus, în 1964 s-a renunțat la fabricarea modelului T-54 A în Polonia deoarece era deja uzat moral, iar autoritățile române au primit din URSS primele tancuri T-55.

În aceeași perioadă s-a inițiat un proiect economic româno-polon care a avut succes. Acesta a început cu testarea în anul 1963, în Polonia, a două locomotive Diesel-electrice fabricate la Craiova. Același model de locomotivă a fost prezentat, în luna iunie 1964, la Târgul Internațional de la Poznań – unde s-a semnat un contract privind livrarea în anul 1965, în Polonia, a 30 de locomotive românești. Prima dintre acestea a fost utilizată pentru a tracta vagoane de pasageri pe itinerarul Kluczbork – Ostrów Wielkopolskie – Poznań – Krzyż – Szczecin, începând din luna martie 1965⁶.

Autoritățile de la Moscova au fost surprinse de opțiunea românilor de a fabrica locomotive sub o licență elvețiană și de a le exporta în țări precum Polonia. În acea perioadă existau deja în URSS trei uzine în care se fabricau locomotive Diesel-electrice, iar sovieticii nu erau obișnuiți să piardă o piață de desfacere pentru produsele lor dintr-un stat aflat în sfera lor de influență. Nemulțumirea a devenit evidentă în timpul vizitei pe care Nikita Hrușciov a efectuat-o la Uzina de Locomotive din Craiova (19 iunie 1962).

Ulterior, au fost trimise în RP Polonă și alte loturi de locomotive 060-DA, iar autoritățile comuniste de la București au anunțat, la 22 iulie 1967, despre fabricarea în șapte ani a 500 de locomotive 060-DA

Articolul 1

Guvernul Republicii Populare Polone acordă guvernului Republicii Socialiste România ajutor nerambursabil constând în construirea în Republica Socialistă România, în municipiul București, în anii 1978-1982, a următoarelor obiective în valoare totală de până la 17 mil. ruble transferabile :

- un spital de pediatrie cu 500 paturi avînd un volum total de 64.500 m.c.;
- un liceu industrial cu profil mecanic pentru 720 elevi, inclusiv 2 internate cu un total de 624 locuri, o cantină pentru 600 elevi, sală de gimnastică și ateliere școlare, avînd un volum total de circa 45.000 m.c.

Artykuł 1

Rząd Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej udziela Rządowi Socjalistycznej Republiki Rumunii bezwrotnej pomocy polegającej na budowie w Socjalistycznej Republice Rumunii, w mieście Bukareszt, w latach 1978 - 1982 następujących obiektów łącznej wartości nie przekraczającej 17 mln rubl transferowych:

- szpitala pediatrycznego na 500 łóżek o łącznej kubaturze 64.500 m³;
- liceum przemysłowe o profilu mechanicznym dla 720 uczniów, z dwoma internatami na 624 miejsca, stołówką dla 600 uczniów, salą gimnastyczną i warsztatami szkolnymi o łącznej kubaturze około 45.000 m³.

(până la 10 iunie 1967⁷, din care 125 de unități au fost expediate în alte state) și despre finalizarea și scoaterea din hala de montaj a Uzinei „Electroputere” din Craiova a primei locomotive electrice suedeze asamblate în România (la 21 iulie 1967). Remorcată de o locomotivă 060-DA până la Ploiești, aceasta a intrat în probe de parcurs pe linia ferată electrificată Ploiești – Brașov, unica linie de acest fel existentă în acel moment în România⁸.

Până în anul 1978, inclusiv, s-au livrat 422 locomotive românești pentru „Polskie Koleje Państwowe”, iar „Căile Ferate Române” au primit 1.484 locomotive Diesel-electrice până în anul 1981.

De asemenea, se cuvine să menționăm și despre sprijinul umanitar acordat de autoritățile poloneze după cutremurul de pământ care a avut loc la 4 martie 1977, în România. Potrivit unor documente găsite de prof. dr. hab. Karina P. Marczuk în Arhiva digitală de tratate a Ministerului polonez al Afacerilor Externe, autoritățile de la Varșovia au încheiat o convenție guvernamentală cu autoritățile române în scopul acordării de către partea polonă a unui ajutor nerambursabil în valoare de 17 milioane de ruble transferabile (București, 25

martie 1978). Concret, era vorba despre construirea la București, cu fonduri poloneze, a unui spital de pediatrie cu 500 de paturi⁹ și a unui liceu cu profil mecanic, în perioada 1978-1982¹⁰.

În altă ordine de idei, la sfârșitul anului 1977, a avut loc la Belgrad o întâlnire de lucru româno-iugoslavă la care au participat generalul Ion Coman (ministru al Apărării Naționale), Ioan Avram (ministru al Industriei Constructoare de Mașini) și generalul de armată Nikola Ljubičić (secretarul federal pentru apărarea națională al Republicii Socialiste Federative Iugoslavia). În cursul ședințelor, desfășurate în perioada 23-24 decembrie 1977, s-a hotărât continuarea programului de fabricare a avionului IAR-93 și a motoarelor „Rolls-Royce Viper” cu care era echipat acesta.

Potrivit unui document întocmit după întâlnirea de la Belgrad, autoritățile de la București doreau să realizeze 200 de aparate IAR-93, 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” cu postcombustie, adică modelul Mk 633-47)¹¹.



Spitalul Clinic de Urgență pentru copii „Maria Skłodowska Curie” din București, înainte de inaugurarea sa în aprilie 1984. Pe gardul din fața construcției care se realiza de către compania poloneză BUDIMEX erau afișate două mesaje, scrise cu litere mari: „Ajutorul poporului polonez pentru poporul român” și „Polonia” (Arhivele Naționale ale României, Fototeca online a comunismului românesc, cota 294/f.a., fotografia #KA294)

Din păcate, Nicolae și Elena Ceaușescu au uitat despre ajutorul umanitar polonez oferit României în anul 1978. Astfel, imediat după instaurarea legii marțiale în Polonia (13 decembrie 1981), generalul Wojciech Jaruzelski a solicitat țărilor socialiste un ajutor economic de urgență – în mod special benzină, motorină, alimente și medicamente. Comentând situația de criză din Polonia, Nicolae Ceaușescu a spus la 17 decembrie 1981 că polonezii „nu au nicio rezervă; nici de 3 zile, nici de 2 zile, nici de 5 zile!”¹². Soția sa a propus să se ceară bani pentru ajutorul solicitat deoarece polonezii „S-au îmbolnăvit stând!”¹³ și „Nu suntem noi țara să-i ajutăm pe polonezi, care au materii prime mai multe”¹⁴.

În cele din urmă, Nicolae și Elena Ceaușescu au aprobat să se trimită rapid în Polonia grâu, făină, carne, ulei de floarea soarelui și medicamente, iar partea poloneză trebuia să achite produsele respective cu cărbune și cocs metalurgic. Cuplul prezidențial român nu credea în umanismul socialist pe care îl clama în discursurile publice, chiar și atunci când era vorba despre acordarea de ajutoare pentru partidele comuniste străine aflate în dificultate.

Revenind la avionul Suhoi-25, acesta a fost fabricat în final numai la Uzina nr. 31 din Tbilisi (RSS Georgiană), începând din anul 1978. Autoritățile de la Varșovia nu au mai achiziționat licența de fabricație a celui aparat modern, mulțumindu-se cu cele 27 de avioane de vânătoare-bombardament Suhoi-20 primite din URSS în perioada 1974-1976 – ultimul fiind oferit gratuit, în compensație pentru un alt Suhoi primit de armata poloneză, distrus într-un accident din vina producătorului sovietic. La rândul lor, autoritățile române au continuat programul de fabricare a avionului IAR-93 împreună cu RSF Iugoslavia.

În anul 1984, autoritățile de la Varșovia au încheiat un contract de cumpărare din URSS a 90 de avioane noi de vânătoare-bombardament Suhoi-22 M-4 și 20 de aparate noi Suhoi 22 UM-3 (biloc), în scopul înlocuirii avioanelor uzate moral Lim-6, Lim-6 bis (versiuni poloneze ale MiG-ului 17) și Suhoi-20 din patru unități: Regimentele 6, 8 și 40 Aviație de Vânătoare-Bombardament, precum și Regimentul 7 Aviație de Vânătoare-Bombardament și Recunoaștere, amplasate la Piła, Mirosławiec, Świdwin Smardzko, respectiv Powidz.

Autoritățile române nu au renunțat la ideea sugerată de oaspeții sovietici în iulie 1977, privind implicarea în fabricarea avionului de luptă Suhoi-25 și, în timpul vizitei efectuate de o delegație condusă de A.S. Sîștov, ministrul Industriei de Aviație al URSS (București, 23-27 iunie 1986), chestiunea a fost abordată de reprezentantul Ministerului Industriei Construcțiilor

de Mașini. Atunci s-a convenit ca sovieticii să trimită concluziile lor în România până la sfârșitul anului, referitoare la „organizarea fabricației în RSR a unor ansamble și agregate ale avionului militar Su-25 K (aripa, ampenajele, elemente din instalația hidraulică și aparate de bord)”¹⁵.

Producerea în serie a celui aparat respectiv a început, în anul 1984, tot la Uzina nr. 31 din Tbilisi, fără implicarea Poloniei și României, iar până în 1989 au fost realizate 180 de exemplare. Totodată, reprezentantul Ministerului Industriei Construcțiilor de Mașini a anunțat, în cursul tratativelor din luna iunie 1986, că partea română renunță la cererea trimisă, la 23 decembrie 1982, Direcției Generale a Inginerilor din cadrul Comitetului de Stat pentru Relații Economice din URSS (GIU/GSK), referitoare la acordarea pentru România a licenței de fabricație a motorului R-29-300, utilizat de avionul de vânătoare MiG-23. În schimb, autoritățile de la București au solicitat acordul sovieticilor pentru a participa la fabricarea aparatului de vânătoare MiG-29, precum și la realizarea în România, sub licență sovietică, a motorului RD-33 și a radiolocatorului de bord, instalate pe MiG-29. Ministrul Industriei de Aviație al URSS a respins pe loc cererile respective, considerându-le inoportune, însă a acceptat să fie analizate posibilitățile de fabricare în România a unor ansamble din motorul RD-33, urmând ca o propunere în acel sens să fie formulată de către sovietici și trimisă la București până la sfârșitul anului 1986¹⁶.

Situația s-a blocat la acel stadiu și nu a fost materializată nicio propunere a autorităților de la București privind implicarea uzinelor din România în procesul de fabricație a avioanelor de luptă MiG-29 și Suhoi-25 K – inițiala provenind de la cuvântul rusesc „Коммерческий” („Comercial”), care indica o versiune pentru export a Su-25, diferită de cea furnizată armatei sovietice.

La fel se întâmplase cu trei ani înainte, după întâlnirea româno-sovietică din 16-20 mai 1983, în cursul căreia specialiștii români au discutat cu reprezentanții autorităților de la Moscova despre acordul de transmitere a licenței motorului R-29-300 (montat pe MiG-23), în scopul utilizării sale la proiectul românesc al avionului IAR-95. În a doua parte a anilor '70, acesta a fost conceput ca un bimotor supersonic, de vânătoare-bombardament și s-a dorit inițial achiziționarea din Marea Britanie sau China a licenței motorului „Rolls Royce Spey RB 168” (variante militară Mk 202, cu postcombustie). Autoritățile de la Beijing aveau licența respectivă din anul 1975, însă nu au

transmis-o României în 1977 și nici ulterior, respectând prevederile contractului încheiat cu compania „Rolls Royce”. În plus, acel model de motor nu oferea singur o putere suficientă pentru ca IAR-95 să atingă pragul de 2 Mach. De aceea, colectivul, condus din anul 1974 de inginerul Dumitru Badea, și-a propus ca avionul românesc să fie echipat cu două propulsoare „Rolls Royce Spey RB 168”, cu care să se ajungă la viteza de 2,5 Mach.

Proiectul de realizare a supersonicului IAR-95 a fost reluat în anul 1982 sub conducerea inginerului Constantin Roșca, după două întâlniri ale Comitetului Tehnic Mixt Româno-Iugoslav, în iulie 1981 (Timișoara) și ianuarie 1982 (Belgrad). Atunci s-a analizat din nou posibilitatea de a fabrica avionul respectiv în comun. Partea română a propus ca aparatul să fie echipat cu un motor R-29-300 (existent deja la MiG-23), în timp ce iugoslavii au dorit achiziționarea licenței unui motor puternic din Franța, SUA sau Marea Britanie, 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 un schimb al temelor de cercetare pe care le-au realizat, iar colaborarea româno-iugoslavă pentru fabricarea IAR-95 s-a oprit la acel stadiu.

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, teoretic prevăzut cu motorul sovietic menționat), precum și încheierea tuturor activităților care aveau ca scop proiectarea completă în țară a unui avion militar supersonic (1 august 1985). Limitele tehnologice ale industriei românești de apărare erau evidente la mijlocul anilor '80, proiectul aparatului IAR-95 având probleme atât cu propulsia, cât și cu materialele de construcție a fuzelajului, 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 extrem de mare (cauzat de orientarea politică a autorităților de la București față de statele dezvoltate din Occident, începând din 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 SUA, Marea Britanie, Franța, URSS, Cehoslovacia, Polonia și RP Chineză.

Din păcate, până în prezent nu am reușit să găsim în arhivele din România o explicație de la factorii de decizie de la acea vreme cu privire la modul în care se puneau în practică (teoretic, în condiții de rentabilitate economică) cel puțin zece programe aeronautice: IAR-93, IAR-99, IAR-95, BAC 1-11 (așa-numitul ROMBAC), BN-2 „Islander”, IAK-52, SA-316 B „Alouette III” (IAR-316 B), SA-330 „Puma” (IAR-330 L), Suhoi 25 K și Ka-126. De unde urmau să fie obținute sumele necesare pentru realizarea modelelor de avioane și de elicoptere respective, în condițiile în care Nicolae și Elena Ceaușescu hotărâseră să fie achitată datoria externă a țării, în mod anticipat și în întregime? Finanțarea tuturor programelor aeronautice românești a fost realizată cu ajutorul creditelor obținute din Occident, respectiv din Uniunea Sovietică și, din păcate, doar avioanele BN-2 „Islander” și IAK-52 au avut asigurate niște piețe de desfacere în străinătate, care respectau sintagma „producție-marfă vândută și încasată”. Pe hârtie, IAR-99 trebuia realizat în 50 de exemplare pentru ca proiectul să fie considerat eficient din punct de vedere economic (o rentabilitate de 14,7% estimată în anul 1986, la fel ca la IAR-93 cu dublă comandă, fără vânzarea în străinătate a avioanelor respective)¹⁷, nu în 24 de exemplare, câte s-au fabricat în cele din urmă.

Ceea ce cunoaștem până în prezent este faptul că exportul total de produse românești realizat în anul 1985 a fost evaluat chiar de autoritățile de la București, în luna iunie 1986, la 3.951 de milioane de ruble și 4.634 de milioane de dolari¹⁸. Sumele respective erau insuficiente pentru a se plăti în mod accelerat datoria externă și acesta ar putea să fie unul dintre motivele pentru care Nicolae Ceaușescu a hotărât ca o parte importantă din rezerva de aur a Băncii Naționale a României să fie vândută pe piața internațională în ultima parte a anului 1986 și în primele trei luni ale următorului an (în total, 80.871,1 kg de aur fin, încasându-se pentru cantitatea respectivă circa 1.040 de milioane de dolari¹⁹).

În ce măsură industria aeronautică românească a fost implicată în consumarea resurselor valutare ale statului pentru niște proiecte care ar fi trebuit să aducă beneficii României, inclusiv în balanța de plăți externe a țării? Aceasta este una dintre întrebările extrem de dificile la care nu au răspuns politicienii comuniști înainte de 22 decembrie 1989 și inginerii care au ajuns accidental în funcții înalte de conducere la întreprinderile aeronautice din întreaga țară începând din anul 1990.

Rezultatele catastrofale obținute în domeniul vânzării de produse aeronautice românești s-au combinat cu o autovictimizare care nu a ajutat în ultimii 80 de ani.

Este foarte puțin probabil ca William Shakespeare să se fi gândit la poporul român în momentul în care a scris comedia „Mult zgomot pentru nimic”, transformată artistic în „Bocitoarele vesele”. O atitudine de victimă permanentă nu îi ajută absolut deloc pe cei care dau faliment să înțeleagă ce anume s-a întâmplat în viața lor. Când ajungi într-o asemenea situație economică dificilă trebuie să te întrebi în primul rând ce anume puteai face

mai bine, nu ce anume puteau face alții pentru tine în situația respectivă, în condițiile în care un orgoliu mai mare decât Zidul chinezesc generează probleme în lanț dacă persoana respectivă ajunge în mod accidental în funcții de conducere și nu înțelege faptul că, din cauza caracterului său deplorabil, provoacă tensiuni între grupurile care încearcă să trăiască și să lucreze armonios la proiectele aeronautice românești.



28 iunie 1976. Raportul trimis lui Nicolae Ceaușescu de către generalul Ion Coman, ministrul Apărării Naționale, referitor la vizita pe care a efectuat-o la uzinele companiilor „BAC” și „Rolls-Royce”.

REPUBLICA SOCIALISTĂ ROMÂNIA
MINISTERUL APĂRĂRII NAȚIONALE
Ministrul

Nr. S/M. 3055 din 28.06.1976

[Consemnare manu:]3434/1.7.1976

Arhiva Comitetului Politic Executiv al C.C. al P.C.R.
Nr. 1959 2 VII 1976

[Consemnare manu:]V[ăzut].

Secret de serviciu
Exemplarul nr. 1

Tovarășului Nicolae Ceaușescu
Secretar general al Partidului Comunist Român
Președintele Republicii Socialiste România

Conform aprobării, în perioada 22-26 iunie a.c., însoțit de o delegație militară, am efectuat o vizită oficială în Anglia, la invitația transmisă, în numele guvernului britanic, de ministrul apărării, Roy Mason.

Programul vizitei a cuprins, în principal, convorbiri la Ministerul Apărării și Ministerul de Externe, vizitarea de unități și instituții militare de învățământ, a unei uzine pentru construcții de avioane și unei uzine pentru motoare de aviație, aparținând companiilor „BAC” și „Rolls-Royce”. Am avut, de asemenea, o întrevedere cu ministrul de externe Anthony Crosland (a doua persoană în guvern după primul ministru), la care a participat și ambasadorul țării noastre în Marea Britanie.

În convorbirile cu personalitățile militare și civile britanice a fost evidențiată politica externă activă promovată de țara noastră, de Dumneavoastră personal, pentru dezvoltarea relațiilor de prietenie și colaborare cu toate țările, indiferent de orânduirea socială.

S-a relevat cursul pozitiv ale relațiilor româno-britanice, subliniindu-se rolul determinat pe care l-au avut vizita Dumneavoastră din anul 1975, în timpul unei

escale, la Londra și vizita primului ministru al Angliei la București în extinderea și diversificarea raporturilor bilaterale de cooperare și colaborare.

S-a menționat că înțelegerile realizate au creat cadrul favorabil pentru intensificarea relațiilor dintre armatele celor două țări. În acest context, s-a arătat că sunt posibilități ca armate ale unor țări care fac parte din blocuri militare diferite să colaboreze în mod independent, în domenii ce prezintă interes reciproc.

În discuțiile purtate cu persoane din conducerea firmelor „Rolls-Royce” și „BAC” au rezultat următoarele:

- au fost depășite dificultățile apărute în procesul de realizare a motorului Viper, ceea ce creează condiții pentru o mai bună cooperare pe linia fabricării în România, pe bază de licență, a acestui motor care va echipa avionul de luptă IAR-93;

- în vederea satisfacerii cererilor noastre, partea britanică este de acord să ofere tehnologia de fabricație a pieselor turnate pentru motoarele de aviație și să livreze materiile prime și materialele necesare producției de avioane prevăzută pentru acest an;

- uzinele britanice sunt dornice să extindă cooperarea și în alte domenii, fiind în măsură să discute cu specialiștii români condițiile de asigurare a motoarelor pentru avionul scurt-curier, prevăzut a fi fabricat în țara noastră;

- au fost înlăturate dificultățile în procesul de fabricație a avioanelor „BAC 1-11” seria 500 și s-au luat măsuri pentru recuperarea întârzierilor în livrarea acestora.

Pe timpul vizitei, delegația s-a bucurat de o atenție deosebită din partea gazdelor.

Apreciez că vizita a contribuit la o mai bună cunoaștere reciprocă, la dezvoltarea relațiilor de prietenie dintre cele două țări și armate.

MINISTRUL APĂRĂRII NAȚIONALE

General-colonel

(ss.) Ion Coman

[Pe verso:] *R.D.s./559/M/1522 din 28.06.1976*²⁰.



5 octombrie 1977. Raportul comun trimis lui Nicolae Ceaușescu de către Ioan Avram și generalul Ion Coman, referitor la prezentarea aparatului de luptă IAR-93 unei delegații militare sovietice și Comitetului Tehnic al Forțelor Armate Unite ale Organizației Tratatului de la Varșovia. Adresa trimisă de Gheorghe Oprea lui Ion Stănescu, privind aprobarea de către Nicolae Ceaușescu a prezentării respective.

SECRET

MINISTERUL INDUSTRIEI
CONSTRUCȚIILOR DE MAȘINI

MINISTERUL APĂRĂRII
NAȚIONALE

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

Conform aprobării, în luna iulie 1977 a fost prezentat, pe aeroportul Bacău, avionul reactiv subsonic de luptă IAR-93 unei delegații militare sovietice și Comitetului Tehnic al Forțelor Armate Unite ale Tratatului de la Varșovia.

Prezentarea a cuprins soluția constructivă a avionului și a sistemelor sale, datele tehnice furnizate fiind cele în circulație, în publicațiile străine de specialitate.

De asemenea, s-a executat un zbor demonstrativ de circa 15 minute, în scopul evidențierii capacității de manevră și a calităților de zbor ale aeronavei.

Specialiștii sovietici au apreciat pozitiv această realizare a industriei aeronautice române, făcând și unele observații critice referitoare la blindajul aeronavei, precum și la tracțiunea mai redusă a motoarelor. În cadrul discuțiilor, au fost abordate unele probleme în legătură cu asigurarea din URSS a echipamentelor de aviație pentru acest avion și a documentației tehnice pentru acestea, în vederea fabricării lor în România.

Delegația sovietică a prezentat unele date tehnice privind un nou avion – Su-25, realizat în URSS, care se preconizează a se fabrica sub licență în RP Polonă, având aceeași destinație ca și avionul IAR-93. Avionul Su-25, echipat cu două motoare reactive ce realizează o forță de tracțiune de circa 8.200 kgf, face parte dintr-o altă clasă de greutate și de tracțiune, fiind conceput special pentru transportul unei cantități de armament și muniție mai mari. În prezent, prototipul este omologat și cu pregătirea de fabricație încheiată, urmând a fi recomandat pentru înzestrarea armatelor statelor participante la Tratatul de la Varșovia.

Specialiștii sovietici au avansat ideea ca, la fabricarea motoarelor ce vor echipa avionul Su-25, să se coopereze cu RS România, manifestând un interes deosebit pentru tehnologiile de proveniență Rolls-Royce. De asemenea, au sugerat ca indicat să se analizeze posibilitatea unei cooperări cu RP Polonă în fabricarea avionului Su-25.

Față de cele de mai sus, propunem:

1. Să se aprobe inițierea unor discuții cu partea poloneză spre a se stabili, în mod concret, domeniile de cooperare în problemele fabricației de tehnică aeronautică pe care aceasta le dorește. Aceste discuții, dacă angajează și alți parteneri, conform contractelor existente, să se facă după acceptul acestora.

2. Ministerul Apărării Naționale, împreună cu Ministerul Industriei Construcțiilor de Mașini să solicite părții sovietice primirea unei delegații de specialiști români căreia să-i fie prezentat noul avion realizat în URSS, pentru a stabili unele comparații utile și a analiza posibilitățile de preluare a unor echipamente de aviație – aparatură de bord, rachete și tunul de 23 mm – inclusiv a licențelor de fabricație a acestora.

MINISTRUL INDUSTRIEI CONSTRUCȚIILOR
DE MAȘINI

(ss.) Ioan Avram

MINISTRUL APĂRĂRII NAȚIONALE

General-colonel

(ss.) Ion Coman

ss. Gheorghe Oprea

ss. Ion Stănescu

[Consemnare manu:] *Gh[eorghe]. O[prea] – Nr. 01540*



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

Nr. 05095 7.10.1977

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

Nr. 2924 / 7 XI 1977

[Consemnări manu:] [Ioan] Avram

Coman Ion

TOVARĂȘE STĂNESCU,

Tovarășul secretar general Nicolae Ceaușescu a fost de acord cu prezentarea avionului reactiv subsonic de luptă IAR-93 unei delegații militare sovietice și

Comitetului Tehnic al Forțelor Armate Unite ale Tratatului de la Varșovia.

5.X.1977

ss. Gheorghe Oprea²¹.

The Political and Military Relations between Romania and Poland and the Evaluation of IAR-93 Fighter Bomber Lieutenant-colonel (r) Petre Opriș, Ph.D.

Abstract: One of the proposals made by the authorities from Moscow in 1977 was the initiation of discussions for involving Romania and Poland in the manufacture of the Soviet Sukhoi Su-25 ground attack airplane. This idea was communicated by a Soviet military delegation that had seen the prototype of IAR-93 fighter bomber in Bacău and had mentioned the weak points of the plane jointly made in Romania and Yugoslavia.

Keywords: airplane, IAR-93, Poland, Romania, the Soviet Union, Sukhoi Su-25, Yugoslavia.

NOTE

¹ Director adjunct al Institutului Cultural Român de la Varșovia.

² ****Istoria aviației române*, Editura Științifică și Enciclopedică, București, 1984, p. 385.

³ Arhivele Naționale Istorice Centrale (în continuare A.N.I.C.), Fond C.C. al P.C.R. – Secția Administrativ-Politică, dosar nr. 7/1977, f. 103.

⁴ Ibidem.

⁵ Ibidem.

⁶ Wojciech Szwed, *Współpraca polsko-rumuńska w dziedzinie transportu kolejowego. Rumuńska lokomotywa spalinowa 060DA na polskich torach* [Colaborarea polono-română în domeniul transportului feroviar. Locomotiva românească Diesel 060DA pe liniile ferate poloneze], în *Polska i Rumunia – związki historyczne i kulturowe – przeszłość i dzień dzisiejszy. Materiały z sympozjum* [Polonia și România – legături istorice și culturale – trecut și prezent. Materialele simpozionului], Editor Uniunea Polonezilor din România, Tipografia „Grup Mușatinii”, Suceava, 2011, pp. 237-239.

⁷ V. Deleanu, *L.D.E. 500*, în „Scînteia”, anul XXXVI, nr. 7368, duminică, 11 iunie 1967, p. 1.

⁸ M. Dumitrescu, *Locomotiva electrică românească gata pentru prima cursă*, în „Scînteia tineretului”, anul XXIII, seria II, nr. 5652, sâmbătă, 22 iulie 1967, p. 5.

⁹ Spitalul Clinic de Urgență pentru copii „Maria Skłodowska Curie” din București, construit de firma poloneză BUDIMEX, a fost inaugurat în luna aprilie 1984.

¹⁰ Karina Paulina Marczuk, *A Century of Cooperation: Polish-Romanian bilateral relations, 1918-2018*, în „Arhivele Totalitarismului”, Institutul Național pentru Studiul Totalitarismului, anul XXVI, nr. 1-2 (98-99)/2018, p. 202.

¹¹ A.N.I.C., Fond C.C. al P.C.R. – Secția Administrativ-Politică, dosar nr. 8/1977, ff. 7-8.

¹² Petre Opriș, *Criza poloneză de la începutul anilor '80. Reacția conducerii Partidului Comunist Român*, Editura Universității Petrol-Gaze din Ploiești, 2008, p. 187.

¹³ Ibidem, p. 188.

¹⁴ Ibidem, p. 187.

¹⁵ A.N.I.C., Fond C.C. al P.C.R. – Secția Economică, dosar nr. 511/1986, f. 11.

¹⁶ Ibidem.

¹⁷ Petre Opriș, *Industria românească de apărare. Documente (1950-1989)*, Editura Universității Petrol-Gaze din Ploiești, 2007, pp. 327; 329-330; 333.

¹⁸ A.N.I.C., Fond C.C. al P.C.R. – Cancelarie, dosar nr. 53/1986, f. 173.

¹⁹ Mugur Isărescu (coordonator), Maria Constantinescu, Brîndușa Costache, Nadia Manea, Adriana Aloman, Elisabeta Blejan, *Evoluția stocului de aur al Băncii Naționale a României în perioada comunistă (1946-1989)*, Banca Națională a României, „Caiete de studii”, Nr. 56, mai 2021, pp. 127-128; Idem, *Evoluția stocului de aur al Băncii Naționale a României (1880-2020)*, Colecția „Biblioteca Băncii Naționale a României”, serie nouă, Curtea Veche Publishing, București, 2023, pp. 373-374. Am indicat ambele surse de informații deoarece volumul respectiv conține, printre altele, studiul publicat în luna mai 2021. Chiar și în perioada extrem de critică a pandemiei provocate de coronavirus, în România au existat specialiști care au lucrat cu extrem de multă atenție și profesionalism pentru realizarea documentării și elaborarea unei lucrări științifice foarte interesante și necesare pentru istorici și publicul larg despre evoluția stocului de aur al Băncii Naționale a României.

²⁰ A.N.I.C., Fond C.C. al P.C.R. – Secția Administrativ-Politică, dosar nr. 1/1976, ff. 77-78.

²¹ Ibidem, dosar nr. 7/1977, ff. 102-103.

PROIECTUL YUROM. COLABORAREA ROMÂNNO-IUGOSLAVĂ ÎN PROIECTAREA ȘI PRODUCEREA DE AVIOANE DE LUPȚĂ

Dr. Viorel GHEORGHE¹

Revederile Tratatului de Pace de la Paris, care au interzis României să producă anumite categorii de tehnică de luptă, printre care și avioanele, și-au încetat valabilitatea în februarie 1967. Ca urmare, conducerea comunistă a țării a luat în calcul extinderea industriei de apărare și refacerea industriei de aviație, astfel ca o parte din necesarul aviației militare să fie satisfăcut pe plan intern. Principalul motiv era acela că, după 1948, România a depins pentru importul de armament și tehnică de luptă de Uniunea Sovietică și de restul țărilor din Tratatul de la Varșovia. Uniunea Sovietică refuza să livreze tehnică de luptă de ultimă generație, iar dacă o făcea, ori nu dispunea de toate dotările aflate pe produsele similare folosite de armata sovietică, ori era livrată în cantități foarte mici. Tehnica achiziționată din celelalte țări socialiste era realizată, în mare parte, după licențe sovietice, astfel că România depindea de fapt doar de un singur furnizor de armament și tehnică militară. Prețurile practicate de sovietici erau de multe ori prohibitive și au fost situații când nu au acceptat nici măcar o eșalonare a plăților din partea României. În această situație, conducerea de la București, în mod firesc, a început să caute soluții pentru reducerea dependenței față de Uniunea Sovietică, iar una dintre acestea era refacerea industriei de aviație.

Conform ordinelor primite de la conducerea superioară a țării, în perioada 23 iunie-10 septembrie 1967, mai multe colective de specialiști de la Ministerul Forțelor Armate, Ministerul Industriei Construcțiilor de Mașini și Ministerul Transporturilor Auto, Navale și Aeriene au realizat o serie studii preliminare privitoare la oportunitatea și posibilitatea asimilării în producție proprie a avioanelor, elicopterelor și motoarelor necesare, precum și studii referitoare la construirea uzinelor respective. În acest sens au fost folosite informații diverse, începând cu experiența României în domeniul producției și reparării tehnicii de aviație, la care s-au adăugat rapoartele delegațiilor, care au vizitat uzine de profil din Franța, oferte primite cu diverse ocazii, studii tehnico-economice realizate pentru diverse obiective industriale, notițe tehnice, prospecte, periodice sau tratate de specialitate, etc.²

Pornindu-se de la perspectivele dotării cu avioane civile și militare, autorii acestor studii au ajuns la concluzia că, până în 1980, industria românească de profil trebuia să producă, anual, 50 de avioane de luptă de 14 tone, 10 avioane de transport, pentru liniile interne cu 28-32 locuri și având 11 tone, iar pentru liniile externe

cu 44-48 locuri, având 14 tone, 25 bucăți avioane școală, antrenament și legătură, 50 avioane sanitare, agricole și de turism și 25 de elicoptere. Numărul și tipurile de motoare estimate pentru a fi produse anual erau următoarele: 80 motoare turboreactoare, pentru avioane de luptă, cu o forță de tracțiune de 6.000 kgf, iar cu post-combustie de 9.500 kgf, 60 de motoare turboreactoare, pentru avioane de transport și legătură, de 1.000-2.700 kgf, 90 motoare turbopropulsoare pentru avioane de transport, de 1.100-1.500 cai putere. Autorii acestei note considerau că nu se impune construirea în țară a motoarelor clasice cu piston, necesarul de asemenea motoare urmând a fi importat³.

În continuare, autorii studiului au prezentat posibile variante de avioane și motoare pentru asimilarea în producție. În cazul avionului de luptă acesta trebuia să îndeplinească următoarele cerințe: viteza maximă în zbor orizontal de 2.500-2.600 km/h, autonomia de zbor de 3-4 ore, plafonul de zbor de minim 22.000 metri, viteza ascensională de minim 250 m/secundă, greutate totală 12-14 tone, armament artileristic de bord, puncte de acroșare pentru rachete și bombe, echipat cu motor turboreactor cu dublu flux, cu cameră de post-combustie, care să dezvolte 9.500 kgf.

În acel moment, dar fără a cunoaște noile realizări sovietice, autorii notei considerau că singurele avioane care ar corespunde acestor cerințe ar fi prototipul francez Mirage F3, propulsat de un motor TF-306 și avionul britanic Lightning FMk3 echipat cu motoare Rolls-Royce Avon 301. Se considera necesar, ca și în România, să înceapă studiile pentru proiectarea unor avioane cu viteze de peste 3.000 km/h, cu aripă cu geometrie variabilă având decolare-aterizare scurtă sau verticală⁴. Costul pentru asimilarea unui avion de luptă era estimat la aproximativ 24 milioane de lei, incluzându-se și prețul SDV-urilor și pe cel al licenței. În cazul achiziționării unor avioane Mirage, prețul pe bucată al acestora era de aproximativ 30 milioane lei. Se impunea, deci, asimilarea prin licență a avionului și motorului, iar gradul de integrare a acestora să fie cât mai mare.

Estimările privind cheltuielile necesare pentru înființarea și înzestrarea fabricilor erau de 2 miliarde de lei pentru construirea uzinelor și a echipamentelor de producție, 1,25 miliarde lei pentru achiziționarea licențelor și 720 milioane pentru SDV-urile necesare în procesele de producție. Cheltuielile pentru crearea bazei materiale, pentru activitatea de cercetare științifică,

erau separate. De asemenea, nu erau incluse cheltuielile necesare pentru obținerea și introducerea în fabricație a materialelor și materiilor prime necesare industriei de aviație, precum: oțeluri rezistente la temperaturi înalte, profile și table din aliaje de aluminiu, aliaje pe bază de titan, materiale plastice, cauciucuri speciale, lacuri și vopsele, echipament protecție și salvare personal navigant.

Asimilarea în producție a acestor aparate de zbor a impus și planuri pentru dezvoltarea fabricilor existente și construirea altora noi. Astfel, fabrica de la Bacău, urma să producă fuzelajul avionului de luptă și avionul de legătură, trenul de aterizare și echipamentele hidropneumatice, pe o suprafață productivă construită de aproximativ 25.700 metri pătrați, cu aproximativ 2.400 angajați. Fabrica de la București trebuia să realizeze avionul de transport și aripa avionului de luptă, pe o suprafață productivă de aproximativ 16.700 metri pătrați, cu circa 2.000 de angajați. Tot la București, exista și varianta construirii fabricii de motoare turboreactoare, cu o suprafață construită de 17.400 metri pătrați și cu aproximativ 2.200 salariați⁵. La Brașov, fabrica existentă trebuia să producă elicoptere, avioane ușoare și suprafețele de comandă pentru avionul de luptă. Mai exista și varianta ca producerea trenului de aterizare și a echipamentelor hidropneumatice să se facă la Sibiu, iar montajul general al avionului de luptă se preconiza a se realiza la Alexeni, într-o fabrică nouă, de aproximativ 14.000 metri pătrați, cu 1.000 de angajați. Motoarele turboreactoare și turbopropulsoare se puteau construi la Câmpulung Muscel sau la Râmnicu Vâlcea. Alte șapte uzine trebuiau extinse pentru a putea produce echipament special, iar o fabrică trebuia nouă construită, de 20.000 metri pătrați, cu 1.900 angajați, pentru fabricarea echipamentului electronic⁶.

În cazul fabricilor, care trebuiau extinse sau a celor noi, totalul investițiilor estimat se ridica la aproximativ 1,56 miliarde lei, din care 590 milioane construcții-montaj. La acestea se mai adăugau costul diferitelor licențe, adică aproximativ 1,04 miliarde lei, precum și costul SDV-urilor, estimate la 540 milioane lei. Din cauza lipsei de specialiști, autorii acestui studiu considerau că obținerea unor licențe era avantajoasă pentru România în acel moment. Se asigura astfel, dotarea rapidă a forțelor aeriene cu aparate performante, la nivelul tehnicii mondiale. În paralel cu realizarea aparatelor în licență, specialiștii români aveau timpul necesar pentru dezvoltarea unor proiecte proprii, performante. Se estima că durata proiectării și asimilării în producție a unui avion avansat era de cel puțin 10 ani. În cazul proiectării în țară a unor aparate performante era nevoie și de dezvoltarea activității de cercetare. De aceea, se impunea constituirea unei baze tehnico-științifice, care să asigure produse la nivel mondial. În acest sens era indicată înființarea unui institut de cercetări aerospațiale⁷.

Reînființarea industriei aeronautice aducea pe termen lung o serie de avantaje, printre care: înzestrarea aviației militare și civile cu aparate performante, la nivelul cerințelor reale, reducerea semnificativă a dependenței de importuri, într-un domeniu foarte sensibil, valorificarea superioară a materiilor prime autohtone, ridicarea nivelului științific și tehnic al industriei românești, accelerarea creației științifice și tehnice românești și valorificarea superioară a acesteia⁸.

Se propunea înființarea, chiar din 1968, a unei direcții generale de construcții aerospațiale, în cadrul Ministerului Industriei Constructoare de Mașini. Activitatea acesteia era coordonarea tehnică și productivă a uzinelor propuse a se înființa și a celor existente. Ulterior, această direcție trebuia încadrată într-un departament din cadrul aceluiași minister, care urma să cuprindă toate direcțiile și uzinele ce lucrau în domeniul armamentului și tehnicii de luptă.

Înființarea unui institut de cercetări aerospațiale era considerată urgentă și se cerea apariția acestuia chiar din anul 1968. O altă prioritate era începerea negocierilor pentru obținerea licențelor necesare și, în primul rând, al avionului de luptă. Aceste negocieri trebuiau realizate cu toate țările, care puteau oferi cooperarea dorită de România, inclusiv cu Uniunea Sovietică. Pe lângă licența propriu-zisă, România dorea și documentația necesară pentru construirea uzinelor, dar și școlarizarea unei părți a personalului⁹.

Industria românească era capabilă să producă, în anul 1967, toate cele 18.000 de componente pentru piesele de schimb necesare la avionul MIG-15 și două treimi din cele necesare la avioanele MIG-17 și MIG-19. O anumită experiență deci exista și se putea beneficia de ea¹⁰. Toate aceste concluzii au fost prezentate pe 27 februarie 1968 la o ședință a Comitetului Executiv al CC al PCR.

Tot în această perioadă, au fost realizate o serie de contacte cu guvernele din Franța, Anglia, Uniunea Sovietică, China și Iugoslavia, pentru identificarea unor posibilități de colaborare în producția aeronautică. Prezența Iugoslaviei în aceste demersuri nu era întâmplătoare. După 1955, relațiile cu Iugoslavia au devenit tot mai bune și cele două țări au dezvoltat o serie de proiecte economice de mare amploare, precum sistemul hidroenergetic Porțile de Fier. În acel moment, Iugoslavia avea o industrie de aviație, care producea două modele de avioane cu motoare cu reacție, folosite la antrenament și atacul la sol și anume Soko G-2 Galeb și Soko J-1 Jastreb. Acestea utilizau motoare Rolls-Royce și o serie de echipamente importate din Occident. Cele două avioane erau proiectate de ingineri iugoslavi, care astfel aveau o experiență destul de importantă în dezvoltarea și producerea unui avion de luptă.

În perioada 24-30 aprilie 1969, o delegație de specialiști români în aviație au vizitat Iugoslavia pentru

a prospecta posibilitatea colaborării în domeniul industriei aeronautice. În acel moment, specialiștii iugoslavi studiau posibilitatea construirii unui avion, cu o configurație foarte apropiată de Jaguar-ul franco-englez, echipat cu două motoare Rolls-Royce Viper 500. Inginerii români au remarcat că avionul, cu o greutate totală estimată la 9.000 de kg era sub-motorizat, pentru că motoarele produceau maxim 3.000 kgf. Iugoslavii au considerat că problema nu era una îngrijorătoare, pentru că așteptau noile motoare Viper 600, aflate în dezvoltare de către Rolls-Royce. Partea română a prezentat proiectul unui avion mult mai ușor, cu masa maximă de decolare de 6.000 kg, cu aripă mediană sus și care să fie propulsat de un singur motor¹¹.

Specialiștii din cele două țări, în urma discuțiilor, au ajuns la concluzia că trebuie examinată colaborarea româno-iugoslavă în domeniul cercetării, proiectării și producției de tehnică militară, pe baza unor planuri de colaborare pe lungă durată stabilite între cele două țări. Stabilirea obiectivelor pe fiecare etapă și urmărirea realizării acestora, urma să fie realizată de o Comisie mixtă româno-iugoslavă pentru colaborare și cooperare în domeniul tehnicii militare¹². Cele două părți au stabilit ca posibile colaborări: realizarea în concepție proprie a unor avioane, iar în prima etapă a unui avion subsonic;

construirea în licență a unor motoare reactive moderne, care să echipeze avioanele proprii; fabricarea de echipamente și aparatură de bord, de rachete antitanc dirijate și de echipamente electronice. Fiecare parte se angaja ca documentația produselor comune să fie avizate de ambele părți, producția urma să fie împărțită,

montajul final realizat de fiecare țară, iar pentru fiecare temă de cooperare se constituiau comisii mixte de lucru¹³.

Lucrurile au mers destul de repede și partea iugoslavă a solicitat, în octombrie 1969, ca generalul colonel Kucoci Ivan, adjunct al Secretarului de Stat pentru Industrie Militară, să vină în România, în fruntea unei delegații, pentru a semna înființarea comisiei mixte româno-iugoslave¹⁴. Acordul încheiat între cele două

părți, conținea în linii generale cele stabilite în primăvară de specialiștii români și iugoslavi. Valabilitatea acordului era de 10 ani și se putea prelungi la fiecare 5 ani¹⁵. Printre specialiștii români, care făceau parte din această comisie mixtă se găseau generalul maior inginer Ștefan Ispas și generalul maior Nicolae Popa¹⁶.

În urma negocierilor a fost luată decizia construirii în comun a unui avion de luptă subsonic, echipat cu două motoare din familia Rolls-Royce Viper 600. Noul avion ce trebuia dezvoltat de cele două țări se inspira puternic din avioanele SEPECAT Jaguar și PANAIA Tornado, chiar dacă ultimul era abia în faza de dezvoltare. De fapt, modelul de colaborare franco-englez de producere a avionului Jaguar a fost urmat de România și Iugoslavia în ceea ce s-a numit ulterior *Proiectul YUROM*.

La 20 mai 1971, a fost semnat acordul dintre România și Iugoslavia pentru proiectarea, execuția, încercarea prototipurilor și fabricația în serie a avionului de luptă, echipat cu două motoare turboreactoare, de 1.800 kgf la punct fix de tipul Rolls-Royce Viper 600¹⁷. Între timp au fost demarate negocierile cu firma engleză Rolls-Royce, pentru achiziționarea licenței motorului Viper Mk.632-41. Datorită embargoului țărilor occidentale față de țările din Tratatul de la Varșovia, nu se puteau

vinde sau licența către acestea motoare de avion care dezvoltau mai mult de 2.400 kgf.

Ca urmare a discuțiilor dintre specialiști, partea iugoslavă a acceptat reducerea greutății avionului, la 5.000 kg, abandonarea soluției tip „Jaguar” la fuzelajul posterior, pentru o soluție mult mai elegantă, inspirată din proiectul „Tornado”, planificarea lucrărilor

prin „Project Control System”, matematizarea geometriei suprafeței exterioare a fuzelajului. Partea română a proiectat partea anterioară a fuzelajului, până la cadrul 16, partea posterioară a fuzelajului, de la cadrul de joncțiune 33, containerul parașutei de frânare, ampenajul orizontal și vertical¹⁸.

O ședință de lucru dedicată dezvoltării industriei de aviație a fost organizată, la 11 august 1972, la Mangalia Nord, la care au participat, alături de Nicolae Ceaușescu,



Generalul-maior inginer Ștefan Ispas în fața avionului IAR-93

Ion Ioniță, Ion Avram și Ștefan Ispas. A fost analizat programul pentru construirea avionului de luptă subsonic și a motorului Viper 600¹⁹. La acestea s-au adăugat analize referitoare la construirea noilor fabrici și extinderea celor existente²⁰. În urma discuțiilor, Nicolae Ceaușescu a cerut „să se continue asimilarea avionului și motorului subsonic, conform programului și contractelor de cooperare cu R.S.F. Iugoslavia”²¹.

La 10 noiembrie 1972, Consiliul de Miniștri i-a prezentat lui Nicolae Ceaușescu înțelegerea finală, la care s-a ajuns cu firma engleză²². Motorul licențiat era varianta militară a lui Viper 600 și anume Viper Mk. 632-41. Acest tip de motor avea o tracțiune maximă la punct fix de 1.814 kgf, un consum specific de combustibil de 1,0 kg/kgf. oră, consumul de ulei de 0,7 l pe oră, o greutate de 378 kg, o resursă de 4.000 de ore, iar prima reparație capitală se executa la 1.000 ore. Specialiștii români considerau că acest motor era robust și performant, astfel că era indicată folosirea lui pe avionul de luptă românesc. Numărul de motoare necesar pentru a fi produs era de 1.000 de bucăți. Fiecare țară urma să se doteze cu 200 avioane a câte două motoare, deci patru sute pentru fiecare avion și încă 100 de motoare de schimb. Numărul mare de motoare necesare, a pieselor de schimb făcea ca producerea lor în licență să fie avantajoasă din punct de vedere economic²³.

Partenerii români și iugoslavi au fost de acord cu fabricarea în comun a motorului Viper Mk. 632-41. Motorul a fost împărțit în 10 module de fabricație. Fiecare parte executa câte patru module. Alte două, care însemnau discurile și paletele turbinei, precum și asamblarea și încercarea motorului, se făceau de fiecare țară în parte. Conform înțelegerii partea română trebuia să execute 51,03% din motor iar cea iugoslavă 48,97%. Fabricarea acestui motor urma să fie realizată progresiv de către ambele țări, între anii 1975-1979. Producția trebuia să înceapă cu asamblarea de componente livrate de către firma Rolls-Royce, urmând ca treptat motorul să fie asimilat complet²⁴. Accesoriile, care nu erau fabricate de Rolls-Royce, nu făceau parte din acordul de licență. Ca urmare, gradul de asimilare a licenței era de 72,88%. Graficul propus pentru asimilarea motorului Viper a fost următorul: 6,34% în anul 1975 pentru 5 motoare, 24,19% pentru 35 de motoare în anul 1976, 49, 12% pentru 50 de motoare în 1977, 59, 91% în anul 1978 pentru 55 motoare și 86,65% pentru 340 de motoare în anul 1979²⁵.

Contractul de licență trebuia semnat separat de fiecare țară. Firma Rolls-Royce se obliga prin contract să acorde părții române următoarele drepturi: de a fabrica, asambla și încerca motoarele licențiate, de a fabrica piese de schimb necesare, de a întreține, repara, inclusiv capital, motoarele licențiate, de a incorpora motoarele licențiate pe orice avion proiectat de România, Iugoslavia sau de ambele în colaborare, de a

vinde motoarele licențiate în orice țară, fără restricții, montate pe avion sau ca motoare de rezervă, precum și piesele de schimb aferente. Dreptul de export era cedat sub rezerva aprobării de către guvernul englez²⁶.

Firma Rolls-Royce se angaja față de statul român cu următoarele: furnizarea tuturor desenelor, documentelor tehnice, instrucțiunilor, transferul know-how-ului necesar pentru construcția, asamblarea, încercarea, întreținerea, reparația, inclusiv capitală a motoarelor licențiate, acordarea asistenței tehnice solicitate, școlarizarea în uzinele sale a personalului român necesar, detașarea în România a personalului necesar și livrarea pe toată durata de valabilitate a licenței, adică până în 1984, a motoarelor, modulelor și pieselor de schimb solicitate de partea română²⁷.

România avea dreptul prin contractul de licență să plaseze periodic comenzi pentru furnituri, iar firma Rolls-Royce era obligată să le satisfacă. De asemenea, avea dreptul să utilizeze materialele și echipamentele necesare fabricării motorului din producție proprie sau să le achiziționeze liber, condiționat însă de testele de certificare pe care Rolls-Royce se obliga să le facă în laboratoarele sale, contra cost, la cererea părții române. Guvernul englez confirma și garanta contractul de licențiere, încheiat între firma Rolls-Royce, pe de o parte, iar de cealaltă parte de guvernele României și Iugoslaviei. De asemenea, guvernul englez garanta că nu va utiliza dreptul său de a opri Rolls-Royce de la executarea acestui contract. Pentru acest contract de licență, partea română se obliga să plătească firmei engleze un milion lire sterline, în trei rate anuale și o taxă de royalty de 9,5%, plătită semestrial. La acestea se adăugau taxele de asistență tehnică care erau compuse din: 190.000 de lire sterline pentru întregul know-how necesar, plata personalului englez necesar, până la 201 lire sterline, om/lună, școlarizarea personalului român la uzinele firmei engleze de până la 276 lire sterline, om/lună²⁸.

Prețul unui motor fabricat la firma engleză era de 41.750 lire sterline, stabilit la 1 ianuarie 1971. Prețul modulelor și al pieselor componente, însumate, nu trebuie să depășească prețul stabilit pentru un motor complet. În cazul pieselor de schimb folosite la întreținerea și reparația motoarelor, până la asimilarea lor în producție, prețul urma să fie calculat prin aplicarea coeficientului de 1,65 la valoarea rezultată din descompunerea prețului de bază. Prețurile, după un an de zile de la 1 ianuarie 1971, urmau să fie calculate prin escaladarea prețurilor de bază, pe baza unei formule convenite între părți. Cu toate acestea, limita anuală a escaladării a fost fixată la 7%, calculată cumulativ. În cazul în care indicii de creștere reali din Anglia erau mai mari de 7%, diferența urma să fie suportată de Rolls-Royce. Plata de către partea română a obligațiilor sale financiare către firma Rolls-Royce se realiza astfel: 10% din valoarea furniturilor plătite în avans la emiterea comenzii, 5% din

valoarea furniturilor, plătite cu trei luni înainte de livrare, 85% din valoarea furniturilor se plătea pe creditul, care a fost contractat la 23 iunie 1972 de către Banca Română de Comerț Exterior de la National Westminster Bank Ltd²⁹. Suma pe care România trebuia să o plătească pentru cumpărarea acestei licențe era de 410.089 mii lei valută vest. La această sumă se mai adăugau 34.258 mii lei valută vest pentru achiziționarea pieselor de schimb necesare în perioada 1986-1990. Cheltuielile de investiții pentru utilaje erau estimate la 66.253 mii lei valută vest, iar dobânda la creditul contractat era de 14.200 mii lei valută vest. Cheltuielile totale se ridicau la 524.800 mii lei valută vest³⁰.

Dacă aceste motoare ar fi fost cumpărate toate de la firma Rolls-Royce, cheltuielile erau estimate la 679.221 mii lei valută vest, la care se adăugau încă 156.028 mii lei pentru achiziționarea pieselor de schimb necesare între anii 1986-1990. Prin achiziționarea licenței și fabricarea în România a motorului Viper Mk. 632-41 economia realizată de România era de 411.422 mii lei valută vest, pentru perioada 1986-1990³¹.

O altă problemă care a necesitat negocieri intense între partea română și cea britanică a fost cea a compensării cheltuielilor valutare, adică a offset-ului după terminologia folosită astăzi. În urma negocierilor firma Rolls-Royce, în mod excepțional, a acceptat să comande piese de schimb realizate în România pentru motoarele Viper, în volum de 30% din valoarea furniturilor sale.

Planul pentru cincinalul 1971-1975 aprobat prin Hotărârea Consiliului de Miniștri [H.C.M.] nr. 1433/1971 cuprindea și sumele necesare pentru construirea fabricii de motoare. În total, se estimau cheltuieli de 460.000 mii lei, din care 60.000 mii lei construcții montaj. Achiziționarea licenței și asimilarea în producției a motorului Viper Mk. 632-41 era văzută de către autoritățile epocii ca o afacere avantajoasă³². Acestea constau în realizarea unor economii de valută de circa 269.138 mii lei, iar departajarea fabricației cu Iugoslavia ducea la o productivitate crescută și implicit la un preț de cost redus, la asimilarea mai rapidă a licenței și la un efort de investiții și tehnologic mai scăzut. Alte avantaje erau diminuarea dependenței aviației militare române de un singur furnizor extern, crearea unei baze proprii de producție și formarea unui personal înalt calificat, constituirea premizelor pentru asimilarea sau dezvoltarea unor noi tipuri de motoare cu reacție, asimilarea într-un termen scurt a unor tehnologii moderne, ridicarea nivelului tehnic al economiei românești datorită necesităților de asimilare a unor materiale, echipamente și procese tehnologice noi, cu caracteristici și performanțe ridicate și valorificarea superioară a resurselor umane și materiale din economia românească³³. Toate aceste motive au fost determinante în aprobarea de către conducerea României a acestui

program, care a fost rediscutat la ședința din 13 noiembrie 1972 a Prezidiului Permanent al CC al PCR³⁴.

În anii 1973-1974, un grup de specialiști din cadrul Institutului de Mecanica Fluidelor și Construcții Aerospațiale a tradus planurile motorului Viper 632-41, reproiectat de Rolls-Royce și au făcut conversia în sistemul metric³⁵. S-a studiat începerea producției acestui motor la Întreprinderea de Reparații Aeronautice de la Bacău. O altă echipă a studiat posibilitatea construirii unei noi fabricii, precum și locul cel potrivit în acest scop. Au fost studiate patru variante: platforma I.M.G.B., zona Snagov, Târgu Jiu, Brașov. Opțiunea finală a fost pentru București³⁶.

În august 1974, a fost înființată Secția T-26, în cadrul Uzinei de Tractoare Brașov, care a pregătit fabricația pentru noile motoare cu reacție. Printre cei care au participat la acest proiect poate fi amintit și inginerul Constantin C. Gheorghiu. Cât timp a funcționat această secție, ea a asigurat prelucrarea documentației de licență constructivă a motoarelor și ansamblurilor mecanice; elaborarea tehnologiei de fabricație pentru componentele principale, cartere, arbori, pinioane; definirea fluxurilor de fabricație și asigurarea cu mașinile și utilajele necesare; identificarea mașinilor-unelte necesare și achiziționarea lor; elaborarea tehnologiei de montaj și încercare; elaborarea S.D.V.-urilor necesare, precum și a A.M.C.-urilor; definirea standurilor și a bancurilor de probă, precum și asigurarea contractelor de licențiere cu firmele străine³⁷.



Pilotul Gheorghe Stănică

Proiectarea avionului a mers destul de bine, pentru că, în 1974, în ambele țări au zburat cu succes, primele prototipuri. Ambele zboruri au avut loc pe 31 octombrie, la aceeași oră. Prototipul românesc a fost executat de către specialiștii de la Uzina de Reparat Avioane din Bacău³⁸ și a fost pilotat de către Gheorghe Stănică³⁹. A fost o realizare absolut remarcabilă, datorită timpului extrem de scurt în care s-a realizat proiectare, construirea prototipului și încercarea acestuia în zbor⁴⁰.

La începutul anului 1975, conducerile celor două armate, română și iugoslavă au avut o întâlnire unde au discutat perspectivele proiectului YUROM. Această întâlnire a avut loc în Iugoslavia, între 6 și 8 februarie, la propunerea secretarului federal pentru Apărare Națională, general de armată N. Liubici. Principala temă de discuție a fost Proiectul YUROM și anume modul de îndeplinire a acestuia, precum și identificarea posibilităților de colaborare în producția altor categorii de tehnică militară. A fost evidențiat faptul că activitățile pentru dezvoltarea avionului subsonic se desfășurau normal și se aștepta ca în cursul anului 1975 să se încheie omologarea acestuia. Cu toate acestea, trecerea la producția de serie nu se putea realiza mai devreme de anul 1977. De aceea, a fost realizat un nou grafic cu eșalonarea producției, fără a se modifica numărul total de avioane ce trebuiau construite. Importul și asimilarea în producție a motoarelor urma să se facă în concordanță cu noua planificare a producției. Până la 10 martie 1975, se spera încheierea negocierilor cu firma Rolls-Royce⁴¹. În continuarea discuțiilor s-a decis ca informarea publică despre realizarea prototipului avionului de luptă să se facă pe 15 aprilie 1975, prospectarea pieței pentru eventuale exporturi și elaborarea, încă din cursul anului 1975, a unui proiect de program pentru trecerea la proiectarea și realizarea în comun a unui avion de luptă supersonic⁴². Generalul de armată Ion Ioniță, care era ministrul Apărării Naționale, l-a informat pe Nicolae Ceaușescu despre rezultatele acestei întâlniri, în data de 10 februarie, cu Raportul nr. M. 0785⁴³.

În data de 12 aprilie 1975, activitățile de la Brașov au fost mutate la București. Aici a luat ființă în cadrul Uzinelor „23 August” o fabrică de motoare⁴⁴. Construirea viitoarei Turbomecanica a început la 17 martie 1975, iar la 21 octombrie a primit numele oficial. Bancul de probă pentru aceste motoare a fost inaugurat la 1 noiembrie 1977. Inaugurarea noii fabrici s-a făcut în data de 30 decembrie 1977. Această uzină a fost dotată cu unele dintre cele mai performante mașini-unelte din lume, multe cu comandă digitală. Altele au fost realizate în țară, după planurile specialiștilor români, la cele mai înalte standarde de calitate din acel moment.

Dacă în februarie 1975, relațiile de colaborare dintre România și Iugoslavia, în realizarea Proiectului YUROM păreau excelente, în doar câteva luni au apărut tensiuni destul de mari între specialiștii din cele două

țări. Foarte îngrijorați de această situație, iugoslavii au cerut o întâlnire de urgență cu conducerea Ministerului Apărării Naționale de la București.

În zilele de 18 și 19 iulie 1975, adjunctul secretarului federal al Apărării Naționale din Iugoslavia, generalul colonel Dušan Vujatovici, s-a întâlnit în capitala României cu generalul colonel Vasile Ionel, adjunct al ministrului Apărării, pentru a discuta această situație. Delegația iugoslavă a considerat că datorită unor dificultăți și a tergiversării rezolvării unor probleme apărute din cauza părții române, colaborarea în cadrul Proiectului YUROM era periclitată. A fost menționată atmosfera de neîncredere apărută între specialiștii din cele două țări și chiar „*teama*” pe care o aveau inginerii iugoslavi, față de rezultatele colaborării cu România⁴⁵. Ca argumente, delegația iugoslavă a prezentat „*amânarea în anul 1975 a termenelor convenite pentru ținerea ședințelor de lucru ale biroului mixt și ale consiliului tehnico-științific; prezența la întâlnirile bilaterale a specialiștilor români, fără a avea împuternicirile corespunzătoare; refuzul părții române de a contribui la cheltuielile făcute de partea iugoslavă cu diferite experimentări ale avionului; lipsa de informare cu privire la experimentarea în zbor a avioanelor prototip; neacceptarea de către partea română a cooperării în realizarea semifabricatelor turnate și forjate de precizie*”.

Partea română nu a negat aceste fapte, dar a adăugat că ele se datorează și partenerului iugoslav. Chiar dacă unele ședințe au fost amânate, reprogramarea lor s-a făcut în înțelegere cu partea iugoslavă. Au fost situații în care partea română nu a putut da răspunsuri imediate, pentru că era vorba de cheltuirea unor fonduri ce nu erau aprobate de conducerea superioară. Partea iugoslavă a efectuat anumite experimente stabilite în mod unilateral, fără anunțarea părții române, ceea ce a dus la refuzul acesteia de a contribui financiar. Până în vara anului 1975, cele două prototipuri aveau deja 50 de ore de zbor, dar niciuna dintre părți nu a comunicat celelalte rezultatul experimentelor, nu s-au realizat informări reciproce și schimburi de experiență⁴⁶.

Delegația română a acționat cu diplomatie și a reafirmat dorința de colaborare în dezvoltarea și producția avionului de luptă supersonic, dar și dezvoltarea acesteia și în alte domenii ce țineau de industria de apărare. De asemenea, au fost prezentate propuneri concrete pentru rezolvarea problemelor apărute. În finalul Raportului nr. M. 3080 din 24 iulie 1975, generalul Ioniță a cerut ca Ministerul Industriei Construcțiilor de Mașini și Electrotehnicii să inițieze măsurile de reorganizare a Grupului Aeronautic București și numirea unui adjunct, care să se ocupe exclusiv de problemele speciale⁴⁷. Abia la 5 septembrie 1975 a venit răspunsul lui Nicolae Ceaușescu la acest raport în care solicita „*să se acționeze pentru desfășurarea în bune condiții a cooperării*”⁴⁸.

Contactele între conducerile celor două armate, pe tema Proiectului YUROM au continuat și în

anul 1976. Între 28 și 29 iulie, generalul colonel Ion Coman, ministrul Apărării Naționale, a avut la Belgrad mai multe întâlniri cu secretarul federal al Apărării, generalul de armată Liubicici. În afara discuțiilor au fost vizitate și două fabrici, unde se construiau și reparau avioane. În ceea ce privește Proiectul YUROM, cei doi miniștri au constatat că el se desfășoară conform obligațiilor asumate. Au existat întârzieri în livrările reciproce de componente ale avionului, datorate unor probleme de producție, care au impus replanificarea acestora⁴⁹. În urma experiențelor, specialiștii din cele două țări au considerat că se impunea reducerea greutateii avionului și creșterea puterii motorului, prin adoptarea post-combustiei. La ordinul președintelui Tito, specialiștii iugoslavi au decis începerea negocierilor cu firma Rolls-Royce, pentru adoptarea post-combustiei la motorul Viper Mk 632-41. Începând cu avionul numărul 36, toate avioanele produse în Iugoslavia, urmau să fie echipate cu motorul cu post-combustie. Această decizie a fost luată fără consultarea partenerului român, dar, pentru că se avea în vedere și de către specialiștii români această soluție, generalul Coman a propus ca, într-o primă fază, să se realizeze un studiu, în lunile iulie-august, de către specialiștii români și iugoslavi, alături de cei de la Rolls-Royce, care să cuprindă soluția tehnică și implicațiile economice. Iugoslavii deja contactaseră firma Rolls-Royce, pentru întocmirea unui studiu-ofertă, pentru suma de 50.000 de lire sterline și erau de acord ca partea română să contribuie cu jumătate din sumă⁵⁰. Această situație i-a fost prezentată lui Nicolae Ceaușescu pe 1 august 1976, cu Raportul nr. M 03445, iar la 6 august a aprobat deciziile luate de generalul Coman⁵¹.

Pentru că planificarea inițială de producție a avioanelor nu mai era de actualitate, la 19 mai 1977 a fost semnat un nou contract, unde au fost din nou precizate obligațiile părților⁵².

În toamna anului 1977, un prototip al avionului de luptă IAR-93 a fost prezentat unei delegații militare sovietice și Comitetului Tehnic al Forțelor Armate Unite ale Tratatului de la Varșovia⁵³.



Prototipul avionului IAR-93 cu seria 001

O nouă întâlnire dedicată Proiectului YUROM a avut loc în zilele de 23 și 24 decembrie 1977, la Belgrad, unde au participat miniștrii apărării și construcțiilor de mașini din România și secretarul federal pentru apărare națională din RSF Iugoslavia. Principala temă de discuție a fost continuarea producției avionului IAR-93/Soko J-22 Orao și a motorului Viper⁵⁴. Cele două părți au discutat câteva aspecte legate de producția avionului de luptă subsonic IAR-93. De comun acord s-a hotărât îmbunătățirea de către ambele părți a standardelor de calitate a produselor ce se livrau, dar și a contactelor dintre cele două echipe de specialiști, prin realizarea unui comitet de cooperare⁵⁵.

Partea română a venit cu propunerea acceptată de către iugoslavi, ca motorul Rolls-Royce Viper Mk 632-41, atât în varianta de bază, cât și în cea cu post-combustie, să fie produs în comun. Fiecare dintre parteneri trebuia să producă 50% din componentele motorului, după o departajare clară. Realizarea sistemului de post-combustie cădea în sarcina firmei engleze, dar cu colaborarea părților române și iugoslave. Până la 31 martie 1978, contractele comerciale dintre părți urmau să fie încheiate⁵⁶.

A fost discutat și accidentul produs în România cu un avion dublu-comandă IAR-93 și s-a convenit, ca în comun, până pe 31 ianuarie 1978, să fie stabilite măsurile tehnice și constructive, pentru evitarea unor accidente similare.

Conform planului de producție pus de acord de către cele două părți, până în anul 1987, trebuiau produse 200 de avioane IAR-93, atât varianta de preserie, cât și de serie⁵⁷. În cazul motoarelor Viper, se dorea producerea a 85 motoare de bază în anii 1978-1980 și 385 motoare cu post-combustie, între anii 1980-1986⁵⁸.

Până în anul 1980 era planificată producția a 35 de avioane de preserie, din care unul în 1977, patru în 1978, 15 în 1979 și tot 15 în 1980. Producția avioanelor de serie urma să înceapă în anul 1980 cu un exemplar, șase bucăți în 1981, 16 exemplare în 1982, câte 30 de bucăți anual, între 1983-1986 și alte 22 de exemplare, în anul 1987⁵⁹.

Producția motorului era și ea defalcată tot pe ani. În 1978, erau planificate pentru producție 25 de motoare fără post-combustie (de bază), în 1979 se dorea realizarea a 50 de motoare iar în 1980, doar 10. În acest an, se preconiza începerea producției motorului cu post-combustie Viper Mk 632-47, cu 5 bucăți⁶⁰. Pentru anul 1981, se intenționa producerea a 50 de motoare, în 1982-1985 a câte 75 de motoare anual, iar în anul 1986 doar 30.

În anul 1987, acest proiect trebuia să se finalizeze prin producerea a 35 de avioane de preserie, 165 de avioane de serie, 85 de motoare de bază și 385 motoare cu post-combustie. La 27 decembrie 1977, Nicolae Ceaușescu a primit raportul despre aceste discuții și a hotărât că trebuie „să se acționeze cu toată hotărârea pentru realizarea în bune condiții a avionului și motorului”⁶¹.

În 1984, a fost semnat Acordul dintre Guvernul Republicii Socialiste România și Comitetul Executiv Federal al Adunării Republicii Socialiste Federative Iugoslavia, privind exportul avionului de luptă subsonic YUROM, pe diferite piețe⁶². În Acordul Interguvernamental semnat în 1971, de către România și Iugoslavia se preciza că exportul avionului YUROM (IAR-93/Soko J-22 Oreo) urma să se facă după încheierea unui document separat. Printre altele, în acest acord se stabilea că cedarea licenței de fabricație către alte țări sau firme să se facă în comun, fiecare parte avea dreptul de a exporta în mod independent din cele 200 de avioane proprii, dar, în cazul în care era nevoie de producția unor noi avioane, peste cele 200, acestea se produceau în comun⁶³. Conform acestui document, până în anul 1984 erau produse doar 35 de avioane de preserie, de fiecare parte, în total 70 de exemplare⁶⁴.



IAR-93 A cu dublă comandă

Pe 8 octombrie 1987, Ministerul Industriei Construcțiilor de Mașini i-a prezentat lui Nicolae Ceaușescu un raport referitor la programul special de dezvoltare a industriei de construcții aeronautice, pe perioada 1988-1990, aprobat de Comitetul Politic Executiv al CC a PCR, în ședința din 4 octombrie 1985. În acest raport este prezentată situația industriei românești de aviație din vara anului 1987⁶⁵. Astfel, în anul 1985, au fost produse 3 avioane de luptă IAR-93. În anul următor, au fost planificate 17 avioane IAR-93, dar au fost realizate 9 bucăți. Pentru anul 1987, planul era de 24 de avioane, dar până la 20 iulie au fost produse doar 6 bucăți. În anii 1988, 1989 și 1990, planul era ca anual să se producă 28 de avioane.

La producția de motoare Viper situația era relativ similară. În 1985, au fost produse 36 de motoare, în anul 1986 doar 21 de motoare, din cele 65 planificate, iar în 1987, din cele 33 planificate erau gata doar 5 bucăți. Până în anul 1990, producția era planificată astfel 64 de motoare în 1988, 74 de motoare în 1989 și 68 de motoare în 1990⁶⁶. Integrarea în fabricație a avionului IAR-93 era în plan, fiind de 87,19% față de 89,78% prevăzut. În 1987, se dorea ca integrarea

să ajungă la 95,6%. La motor, integrarea în fabricație nu era la fel de bună, de doar 43,65%, față de 74, 45% planificată⁶⁷.

Rămănerile în urmă, față de plan, nu se datorau exclusiv Fabricii de Avioane de la Craiova sau Fabricii Turbomecanica București. Multe dintre subansamblele necesare nu erau încă asimilate sau nu erau produse în cantități suficiente, precum rulmenții, alternatoarele, start-generatoarele, aparatura electrică de joasă tensiune, diferite componente electronice, bare și țevi din oțel inoxidabil, țevi din aliaj de aluminiu, table din aliaje de nichel, cobalt, titan, componente din cauciuc fluorocarbonic și fluorosiliconic, rezervoare flexibile, furtunuri flexibile etc.⁶⁸.

Pentru anul 1987, se spera livrarea către partenerul iugoslav a 10 avioane IAR-93 și 6 motoare Viper, deși, până la 20 iulie, nu era semnat niciun contract. Din

cauza aprovizionării defectuoase, nu se puteau realiza 16 avioane de luptă IAR-93 și 20 de motoare Viper⁶⁹.

În paralel cu construcția avionului IAR-93 B, industria românească a realizat și simulatorul de zbor, respectiv SIAR-93 B1, care era deja omologat în anul 1987. Avionul IAR-93 B, care era în faza de experimentare, era mai ușor cu 800 de kilograme și avea motoare cu post-combustie. Avionul, în prima sa variantă a avut o greutate mai mare decât și-au dorit inițial proiectanții. Motivul principal l-a reprezentat motoarele Viper, care, în varianta 632-41, au fost mai grele decât cele din varianta 500. În plus, inginerii



Avioane Oreo din aviația sârbă

iugoslavi au supradimensionat partea centrală și au montat rezervoare din cauciuc, în locul celor structurale. Folosirea unui tren de aterizare central, masiv, cu două roți, complexitatea constructivă a aripii și anumite echipamente de producție sovietică au îngreunat și mai mult avionul⁷⁰.

Partea iugoslavă a considerat că problemele de la avionul Soko J-22 Orao/IAR-93 se datorau exclusiv părții române, care nu avea experiență în proiectarea și construirea avioanelor de luptă moderne⁷¹. În proiectul de modernizare se dorea creșterea vitezei maxime de la 1.040 Km/h la 1.063 km/h, a vitezei ascensionale de la 32 m/s la 52m/s, a plafonului de zbor de la 12.800 metri la 13.080 metri, a încărcăturii de luptă de la 1.000 kg la 1.500 kg⁷². Ca urmare, performanțele erau superioare variantei IAR-93 A, care era echipat cu motoare de bază⁷³.

În paralel se lucra și la modernizarea simulatorului SIAR-93 B1. Varianta inițială nu avea grade de libertate, sistemul de vizualizare era alb-negru, sonorizarea era simplă, iar calculatorul era de tip hibrid. După modernizare, simulatorul trebuia să aibă șase grade de libertate, sistemul de vizualizare urma să fie color, iar calculatorul nou instalat era digital⁷⁴.

Producția avioanelor IAR-93 și IAR-99 a impus dezvoltarea și a altor componente, subansamble, echipamente și materiale. Așa au apărut scaunul de catapultare, echipamente electronice de radio-navigație, piloți automați, sisteme hidraulice, pneumatice și electrice de bord, rezervoare flexibile de combustibil⁷⁵.

Fabricile subordonate Centrului Național al Industriei Aeronautice Române au asimilat în plus, față de producția obișnuită, o serie de echipamente folosite pe avionul IAR-93. De exemplu, la Aerofina au fost produse, platforma giroscopică, bloc calcul sistem autostabilizare, sondă de incidență și derapaj și giroorizontul. La Bacău au fost realizate pompa hidraulică, radio-compassul, radio-markerul, radio-altimetru, stația de radiocomunicații⁷⁶. Cu toate acestea erau produse foarte necesare producției și care nu erau încă asimilate în producție, până în toamna anului 1989, precum rulmenții de aviație și schimbătoarele de căldură, circuitele integrate, acumulatorul de bord, super-aliaje refractare, plăci groase din aliaje de aluminiu, fibra de carbon și adezivii speciali.

La 30 septembrie 1989, gradul de integrare al avionului IAR-93 era de 96%, iar pe 31 decembrie 1989 se dorea ca acesta să ajungă la 97,5%⁷⁷.

În afara uzinelor de aviație, la realizarea avionului IAR-93 au participat și alte institute de cercetări și fabrici din țară. Centrala Industrială de Rulmenți și Organe de Asamblare Brașov a produs rulmenți, rotule și capete tije comenzi, ca urmare a unor proiecte proprii.

Întreprinderea de Utilaj Tehnologic Bistrița a produs radiatoare aer-ulei cu țevi mandrinate, care asigurau

răcirea uleiului din sistemul de lubrifiere⁷⁸. La aceeași fabrică se produceau schimbătoarele de căldură, care asigurau răcirea aerului la lagărele turbinei motorului Viper Mk 633-47.

Aerofina București furniza aparatura de bord pentru controlul zborului și a regimului de funcționare a motoarelor, centrala de presiune, care controla și transmitea informații asupra parametrilor aerodinamici pentru sistemul de auto-stabilizare, completul giro-platformă, care furniza informații aparatelor de bord, privind poziția aeronavei în zbor, elemente statice aneroide din sistemul de automată a motoarelor Viper Mk 633-47.

Institutul de Aviație București, printre altele, furniza sistemul de acționare volet de la bordul de atac al aripi, care sporea portanța la decolare, aterizare sau manevre în zbor. Întreprinderea Electronica Industrială București producea pentru IAR-93, completul radio-compass AD-851, stația de radio-comunicații TVU-741, radio-altimetru AHV-6. Electro Precizia Săcele se pregătea să introducă în producție alternatorul și start-generatorul, Institutul de Cercetări și Proiectări Electrotehnice București definitivă proiectul bobinei de aprindere, care asigura pornirea motorului, iar Institutul de Proiectări pentru Automatizări București era implicat în realizarea convertizorului static, care asigura alimentarea echipamentelor cu tensiune alternativă. Întreprinderea Electroaparataj București omologase contactul disjunctor generator, care asigura cuplarea și decuplarea generatorului de bord. La Întreprinderea de Aparare Electromagnetice Timișoara erau produse ampermetre și voltmetre de curent continuu și alternativ, în timp ce ELBA pregătea producția de acumulatori cadmiu-nichel. Elemente de comutare și protecție electrică, care asigurau automatizarea instalației electrice de bord trebuiau produse, după 1990, la Electroaparataj, Electromagnetica și CONECT București, dar și la Electromureș Târgu Mureș. Conductorii electrici erau fabricați la Electromureș, Întreprinderea de Cabluri și Materiale Electroizolante București și Institutul de Cercetări Electrotehnice București, circuitele integrate, componente electronice pasive și active se produceau la Întreprinderea de Piese Radio și Semiconductori Băneasa, Microelectronica București, Electroarges Curtea de Argeș, Tehnoton Iași și CCSIT-CE București.

Super-aliajele de nichel și cobalt, dar și aliajele de titan urmau să fie produse la Institutul de Cercetări Metalurgice București. Oțelurile refractare și inoxidabile urmau să fie furnizate de către Institutul de Cercetări Metalurgice București, Combinatul de Oțeluri Speciale Târgoviște, Întreprinderea Laminorul de Tablă Galați, Întreprinderea Oțel Inox Târgoviște, Întreprinderea de Țevi Republica București, Combinatul Metalurgic Câmpia Turzii. Oțelurile speciale aliate erau produse

la Combinatul Siderurgic Hunedoara, Combinatul Siderurgic Reșița, Combinatul Metalurgic Câmpia Turzii și la Întreprinderea Laminorul de Tablă Galați. Aliajele de aluminiu erau produse la Întreprinderea de Prelucrare a Aluminiului Slatina.

Oroglas 55 pentru cupole și parbrizul blindat urma să fie realizat la Întreprinderea Chimică Fălticeni, rășinile, pastele de etanșare, lacurile și vopselele poliamidice și siliconice, rezistente la coroziune și temperaturi ridicate la Institutul Central de Chimie - Centrul de Cercetări pentru Acoperiri de Protecție, Lacuri și Vopsele București. Uleiurile, vaselinele, unsoarele și produsele siliconice folosite la lubrifierea și protecția motorului Viper Mk 633-47 erau în curs de realizare la Institutul de Cercetări și Inginerie Tehnologică, Petrol și Rafinării din Ploiești⁷⁹.

În perioada 1986-1988, planul de producție stabilit a fost de 65 de avioane IAR-93 B. Întârzierile în asimilarea diferitelor subansamble și componente, dar și lipsa valutei necesare pentru importul acestora a dus la fabricarea a 35 de avioane IAR-93 B, la care s-au adăugat alte 7 exemplare, produse până pe 30 septembrie 1989. Situația a fost similară și la motoarele Viper 632-41 și 633-47, în sensul că au fost produse mai puține exemplare, decât era planificat. În anii 1986-1988 a fost planificată producția a 162 de motoare, dar au fost realizate 92. La 30 septembrie 1989, din cele 58 de motoare planificate au fost produse doar 35⁸⁰.

La dorința lui Nicolae Ceaușescu s-a încercat asimilarea a cât mai multe echipamente și subansamble, necesare echipării avionului IAR-93. În unele situații, inginerii români au reușit să realizeze produse comparabile cu cele de import, cum au fost scaunele de catapultare SC-HV-0. Chiar dacă au folosit ca modele de referință scaunul de catapultare britanic Martin-Baker și scaunele de producție sovietică, aflate pe avioanele de luptă din dotarea Aviației Militare a României a rezultat un produs distinct, performant, la nivelul tehnicii anilor 1980. În aceea perioadă scaune de catapultare erau construite doar de englezi, americani, sovietici și chinezi. Pentru testarea scaunelor de catapultare românești a fost folosit avionul în dublă comandă IAR-93 cu numărul 600 și al doilea prototip al avionului IAR-99 cu numărul S-002⁸¹.

Achiziția licenței motoarelor Rolls-Royce Viper Mk.632-41 și 633-47 a fost o altă provocare pentru industria românească. În ciuda a ceea ce cred unii, aceste motoare, în varianta lor militară, au fost foarte performante, fiind considerate în anii 1970-1980, printre cele mai bune la nivel mondial pentru avioanele de școală-antrenament și atac la sol. Este adevărat, motorul Viper a apărut ca o variantă a motorului Adder pentru a fi folosit pe drona-țintă australiană GAF Jindvik. Datorită performanțelor foarte bune,

în 1953, a fost reproiectat pentru a deveni un motor cu durată de viață extinsă, pentru a dota avioane cu echipaj. A fost folosit pe avioane precum Saunders-Roe SR 53, Dassault MD 550 Mystere-Delta, Bell X-14, Aermacchi MB-326 și MB-339, Avro Shackleton, BAC Jet Provost, BAC Strikemaster, Atlas Impala, Embraer AT-26 Xavante, Piaggio PD 808, prototipul lui Aero L-29 Delfin etc. În afară de Rolls-Royce, familia de motoare Viper a mai fost construită, în licență, de către Dassault Aviation, Piaggio, Turbomecanica București⁸² și Oraj Sarajevo. Dintre toate variantele de motoare Viper, cea mai avansată și performantă a fost 633-47, dezvoltată în comun cu România și Iugoslavia.⁸³ Similar cu motorul Viper este motorul General Electric J 85, apărut în aceeași perioadă și care este și astăzi în fabricație. Se pare că se intenționează producția acestui motor până în anul 2040⁸⁴. Motorul Viper s-a dovedit foarte fiabil în exploatare, prima reparație capitală având loc la 1.000 de ore de funcționare, în timp ce durata de viață era de minim 4.000 de ore de zbor. Comparativ, cele mai performante motoare sovietice din anii 1970-1980, aveau nevoie de reparații capitale după 300 de ore de funcționare, iar durata de viață nu trecea de 3.000 de ore. Într-o durată de viață similară, motorul Viper avea nevoie de 3 reparații capitale, în timp ce un motor sovietic trecea prin cel puțin 10 reparații capitale, cu toate consecințele care rezultau, precum cheltuieli foarte mari de exploatare, indisponibilitatea motoarelor pe perioade lungi de timp, achiziționarea unui număr mare de motoare de rezervă.

Avionul IAR-93 a avut de suferit datorită calității unor echipamente și subansamble realizate de industria românească. Încă din 1988 era evident că din cauza lipsei de materii prime și a utilajelor necesare, industria chimică românească nu putea livra furtunuri de înaltă presiune și conducte flexibile, iar industria electronică nu reușea să producă, la calitate necesară, semiconductori, circuite integrate sau diverse echipamente electronice. De aceea, conducerea Ministerului Industriei Constructoare de Mașini i-a cerut lui Nicolae Ceaușescu să accepte importul acestora de la firme consacrate din Occident, lucru care nu s-a întâmplat din cauza lipsei de valută. Evident că după revoluție, din cauza situației economice catastrofale, nu s-a mai reușit acest import de completare, iar cele aproape 70 de avioane IAR-93 A și B, ce se găseau în dotarea aviației militare, la regimentele de la Ianca și Craiova au devenit cu timpul neoperaționale.

Din păcate, avionul IAR-93 nu s-a bucurat de apreciere din partea piloților aviației militare, nici înainte de 1989. Construirea de către România a unui avion de luptă, cu tehnologie occidentală, nu a fost deloc agreată de către sovietici, care au făcut tot posibilul, ca prin mijloace specifice să creeze o imagine negativă despre avionul românesc și să sporească neîncrederea piloților români în acesta. După decembrie

1989, noul regim nu a mai continuat proiectul YUROM. Conform noilor concepții economice ale acelui moment, industria de aviație, la fel ca restul industriei românești a fost spartă în zeci de societăți comerciale, fără a mai exista o colaborare sau coordonare a acestora. Rezultatul a fost previzibil, toate fabricile de avioane și de componente au intrat în criză, neavând fonduri, comenzi sau planuri realiste de dezvoltare⁸⁵. Războiul din Iugoslavia și embargoul impus de ONU față de această țară au pus punct final producției avioanelor IAR-93 în anul 1992⁸⁶.

În perioada în care avionul IAR-93 a fost în dotarea aviației militare au existat, din păcate, și o serie de accidente. În ziua de 24 noiembrie 1977, avionul de preserie 003, care era și primul biloc construit a fost pierdut din cauza flutterului, iar cei doi piloți, coloneii Gheorghe Stănică⁸⁷ și Paul Ailieșei au catapultat în siguranță. Specialiștii iugoslavi știau de această problemă, dar nu au comunicat-o și colegilor români, motiv de tensiune între cele două părți, după acest accident. Avionul 004 a fost pierdut pe 20 februarie 1978, în timpul unei demonstrație de acrobație pe aeroportul din Craiova. Pilotul, căpitanul inginer Dobre Stan, nu a reușit să se catapulteze și și-a pierdut viața. Prototipul 001 s-a prăbușit pe 20 septembrie 1979, din cauza opririi motoarelor în timpul zborului. Pilotul avionului, colonelul Ilie P. Botea a catapultat cu succes. La 8 martie 1983, avionul 113 s-a prăbușit la aterizare, se pare ca urmare a unei erori de pilotaj. Maiorul Ion Tănase, pilotul avionului a catapultat în siguranță. În ziua de 25 august 1992, dubla 602 a fost pierdută, dar cei doi piloți, maiorul Dan C. Cosăceanu și căpitanul Traian Neagoe au catapultat cu succes⁸⁸. Avionul cu numărul 200 s-a prăbușit la 26 noiembrie 1996, în timpul unui zbor de probă. Pilotul căpitan-comandorul Matei Constantin a catapultat în siguranță. Ultimul accident de zbor a avut loc pe 9 aprilie 1998, la Ghercești, lângă Craiova, cu avionul 219. Trenul de aterizare nu a ieșit, după un zbor de probă, iar pilotul, comandorul Ion Mărculescu a catapultat⁸⁹.

La 9 iulie 1997 a avut loc una dintre cele mai mari tragedii din istoria aviației militare române, pe aerodromul de la Craiova. În acea zi, la Regimentul 67 Aviație Vânătoare și Bombardament era planificată omologarea unui lansator de submuniții, produs de Uzina Mecanică Mija, pentru dotarea avionului IAR-93. După două zboruri, în care s-au folosit muniție de exercițiu, trebuia efectuat și un zbor cu muniție de război. Din motive care nici astăzi nu sunt clare, un lansator s-a desprins de pe aripă și a explodat la impactul cu solul. Imediat, celelalte bombe, dar și avionul, care avea rezervoarele pline cu kerosen, au explodat, provocând moartea a 16 persoane, 5 din cadrul regimentului, 6 specialiști de la fabrica de avioane și 5 de la uzina din Mija.



Linie de avioane Soko-J-22-Orao-2 din aviația sârbă

Acest accident cumplit a contribuit la scoaterea avionului IAR-93 din înzestrarea aviației militare, în cursul anului 1998⁹⁰. Puținele exemplare care au reușit să supraviețuiască se găsesc în diferite muzee, inclusiv într-unul din străinătate⁹¹ sau ca modele statice prin bazele aeriene. Niciunul dintre acestea nu este, din păcate, în stare de zbor. Scoaterea din înzestrare a avionului IAR-93, în mod paradoxal, a oferit o șansă avionului de școală și antrenament IAR-99. Acesta avea același motor Viper 632-41⁹², dar și multe alte echipamente comune cu IAR-93, printre care scaunele de catapultare, aparatura de bord și cea de comunicații. Ca urmare s-a constituit un stoc consistent de motoare și alte echipamente, care au permis avionului IAR-99 un nivel operațional ridicat.

După cum am văzut, Proiectul YUROM a fost unul comun, româno-iugoslav⁹³. Povestea avionului Soko J-22 Orao este mult diferită de cea a omologului său român. Din motive politice, nu a fost adoptat un nume comun pentru avionul dezvoltat de cele două țări. Tot din motive politice, primul zbor al prototipului iugoslav a avut loc în aceeași zi, 31 octombrie 1974, cu cel românesc. Acesta a decolat de pe baza aeriană Batajnica, de lângă Belgrad și a fost pilotat de către maiorul Vladislav Slavujević⁹⁴. Primul avion cu dublă comandă, care era a treia aeronavă construită, a zburat la 4 iulie 1977. După doar un an, acest exemplar a fost pierdut în urma unui accident. Se pare că a fost singurul avion din seria de pre-producție pierdut de iugoslavi, cauza fiind fenomenul de flutter. Partea iugoslavă nu a informat din timp partea română despre apariția acestui fenomen în zborul transonic, ceea ce a dus și la pierderea unui avion românesc din aceeași cauză. În octombrie 1983 a zburat primul avion Soko J-22 Orao dotat cu motoare cu post-combustie Viper 633-47, iar pe 22 noiembrie 1984, pilotul de încercare Marjan Jelen, la bordul avionului cu numărul 25.101 a spart bariera sonică, într-un picaj de 25 de grade, deasupra Belgradului⁹⁵. Varianta iugoslavă a avut în plus față de varianta românească un vizor Thompson CSF



Soko-NJ-22-Orao-2 biloc din aviația iugoslavă

VE-120T HUD pentru executarea focului și controlul armelor, un sistem defensiv RWR Iskra SO-1, trei lansatoare de capcane în infraroșu, un sistem de bruiaj P10-65-13 și un sistem de navigație Honeywell SGP 500.⁹⁶ Diferențe erau și la armamentul folosit, printre care bombe ghidate AGM-65 Maverick, bombe anti-pistă Matra Durendal și bombe cu dispersie⁹⁷.

Prima unitate a aviației iugoslave care a primit în dotare avionul Soko J-22 Orao a fost Escadrila 351 recunoaștere a Brigăzii 82 Aviație, dislocată pe baza aeriană Cerkjle, din Slovenia de astăzi. În anul 1991, în momentul declanșării seriei de războaie care au pus capăt Iugoslaviei, erau în dotare trei escadrile complet echipate cu Soko J-22 Orao și NJ-22 (variante biloc). Acestea erau Escadrila 238 Vânătoare-Bombardament din cadrul Brigăzii 82 Aviație, Escadrila 241 Vânătoare-Bombardament aparținând Brigăzii 98 Aviație și Escadrila 242 a Regimentului 127 Bombardament. La acestea se mai adăugau alte trei escadrile care aveau în dotare câteva avioane J-22 Orao.

De pe baza aeriană Cerkjle au decolat primele avioane Soko J-22 Orao în misiuni de război. Primele bombardamente au fost efectuate, în cursul anului 1991, asupra unor ținte din Croația. În urma războiului din Slovenia, acestea au fost retrase în august 1991 pe un aerodrom de lângă Banja-Luka. La 27 mai 1992 au intrat în dotarea aviației militare a Republicii Srpska. În data de 9 ianuarie 1992, etnicii sârbi din Bosnia-Herțegovina au decis formarea propriului stat, denumit Republica Srpska, ceea ce s-a întâmplat la 12 mai 1992. Aceasta a preluat și o parte din echipamentele armatei naționale iugoslave (JNA), precum Brigada 82 Aviație, care avea o escadrilă de vânătoare-bombardament dotată cu Soko J-22 Orao și o escadrilă de recunoaștere care avea și avioane J-22 și IJ-22 Orao. În timpul războiului din Bosnia-Herțegovina au fost pierdute în operațiuni de luptă cinci avioane Soko J-22 Orao. În anul 2006, în urma formării

armatei Federației Bosnia-Herțegovina⁹⁸, aviația Republicii Srpska a fost desființată, iar șapte avioane Soko J-22 Orao au fost depozitate⁹⁹. Alte două avioane Soko J-22 Orao au fost folosite, până în 1995 de către armata Republicii Sârbe Krajina, apărută în zonele locuite de sârbi din cadrul Croației¹⁰⁰.

În cursul anului 1999, avioane Soko J-22 au fost folosite în misiuni de luptă, în timpul războiului din Kosovo, unde au efectuat cel puțin 36 de misiuni. Un avion s-a prăbușit, din cauze neclare, în martie 1999¹⁰¹, iar alte unsprezece au fost distruse la sol, pe baza aeriană Ponikve, de un bombardament aerian efectuat de forțe NATO.

În perioada războaielor din fosta Iugoslavie au fost pierdute mai multe avioane în timpul misiunilor de luptă. În ziua de 19 septembrie 1991, avionul Soko NJ-22 Orao cu numărul 25.508, pilotat de locotenent-colonelul Begic Muse a fost doborât în Croația, lângă localitatea Ferkusevac, cu o rachetă portabilă Strela 2 M. Pilotul a fost capturat¹⁰². Un alt avion s-a prăbușit pe 16 iulie 1994, lângă localitatea Divostin din Serbia¹⁰³. În ziua de 19 noiembrie 1994, un avion Soko J-22 Orao, cu numărul 25.201 aparținând de Forțele Aeriene ale Republicii Srpska, a fost doborât în timpul luptelor. Pilotul avionului nu a supraviețuit¹⁰⁴. Tot în timpul luptelor a fost doborât un avion Soko J-22 Orao al aviației iugoslave, lângă localitatea croată Pakrac, în ziua de 7 august 1995¹⁰⁵. După doar câteva săptămâni, în ziua de 26 septembrie 1995 un alt avion s-a prăbușit la Kargujevac, iar pilotul a murit¹⁰⁶. Tot în 1995, o dublă Soko NJ-22 Orao, care a decolat de pe aeroportul Ladevici a avut o problemă la motoare, iar cei doi piloți s-au catapultat cu succes¹⁰⁷. În ziua de 14 august 1997, un avion Soko NJ-22 Orao, cu numărul 25.504 care aparține Forțelor Aeriene ale Republicii Srpska s-a prăbușit lângă Banja Luka, la 50 kilometri nord-est, în timpul unei misiuni de antrenament¹⁰⁸. În timpul intervenției NATO și anume „Operațiunea Forțele Aliate”, un avion Soko J-22 Orao s-a prăbușit în noaptea de 23 martie 1999, din cauza unei erori de pilotaj a locotenent-colonelului Zivota Djuric, care și-a pierdut și viața¹⁰⁹.

Despărțirea Muntenegrului de Serbia, în 2016, a dus la o nouă împărțire a echipamentelor militare¹¹⁰. Serbia a primit 31 de avioane Orao, formate din 14 J-22, pentru atacul la sol, 7 bilocuri NJ-22, 8 IJ-22 pentru recunoaștere și 2 bilocuri INJ-22. Trei avioane J-22 au suferit accidente, dar două au fost reparate, două J-22 au fost casate și probabil folosite pentru piese de schimb, iar două J-22, două IJ-22 și un INJ-22 au fost păstrate în rezervă. Cele trei accidente au avut loc în 2008, 2010 și 2013. În ziua de 21 mai 2008, un avion Orao cu numărul 25.114, s-a prăbușit în Voivodina, lângă Baranda. Pilotul a reușit să se catapulteze cu succes¹¹¹. Pe 3 iunie 2010, un avion, cu numărul 25.156, aparținând escadrilei 241 a

Brigăzii 98 Aviație, decolat de la baza aeriană Kraljevo-Ladecici, a aterizat forțat lângă lacul Gruza, de lângă Kragujevac¹¹². Pilotul, maiorul Slobodan Jocić a reușit să aducă avionul la sol, iar pagubele au fost minore¹¹³. Al treilea avion, cu numărul 25.155 a aterizat forțat pe o pajiște, în ziua de 15 noiembrie 2013, lângă Cacak, în timpul unei misiuni de antrenament¹¹⁴. Pilotul, maiorul Ivan Pantić, de la Brigada 98 Aviație a supraviețuit cu bine acestui accident¹¹⁵.

Între 2006 și 2014 au fost reparate opt avioane J-22. Nivelul de operativitate al avioanelor din dotarea escadrilei 241 vânătoare-bombardament a fost între două și șase aparate. Din 2006, avioanele de cercetare, adică 8 IJ-22 și două INJ-22 au fost trecute la rezervă. Avioanele Soko J-22 folosite de aviația sârbă, după 2006, au fost produse între ianuarie 1985 și mai 1992, deci variante de serie cu motoare cu post-combustie. Avioanele de cercetare IJ-22 au fost fabricate între ianuarie 1981 și iulie 1984 iar dubbele INJ-22, în aprilie 1982 și octombrie 1983, adică variante de preserie, cu motoare fără post-combustie. În exploatarea avioanelor Soko J-22 Orao, aviația militară a Serbiei a întâmpinat aceleași probleme ca și cea din România și anume lipsa pieselor de schimb. Din acest motiv, repararea avioanelor la Baza Aeriană Moma Stanojlović, durează minim trei ani. În octombrie 2012, o înaltă delegație de stat a Serbiei a făcut o vizită în Emiratele Arabe Unite, unde au propus realizarea în colaborare a unui avion avansat, transonic, de școală-antrenament, bazat pe Soko INJ-22 Orao. Discuțiile nu au avut însă nicio finalitate, deși, în mod normal, la acest proiect trebuia inclusă și România, care deține 50% din drepturile intelectuale ale proiectului avionului Soko J-22 Orao¹¹⁶.

În anul 2019 aviația militară a Serbiei avea în dotare o escadrilă de avioane Soko J-22 Orao, formată din 17 aparate¹¹⁷. Aceste avioane sunt programate să fie modernizate la standardul Orao 2 și să rămână în dotare încă mulți ani¹¹⁸. Primul demonstrator Orao 2 a fost prezentat în 2016¹¹⁹ și a fost la bază un biloc NJ-22, construit în 1988, cu numărul de înmatriculare 25.507. Acesta a prezentat câteva noutăți, printre care montarea la capătul aripilor a unor rachete aer-aer R-60MK. Pe acroșajele de sub aripi se găseau bombe ghidate laser



Avionica avionului modernizat Orao 2.0

LVB-250F, rachete nedirijate de 240 mm, VRVZ-240 EK-16, derivat din racheta similară sovietică S-24, precum și o rachetă, aparent înrudită cu racheta-țintă PRM-200. De asemenea, avionul a beneficiat și de o avionică nouă¹²⁰. Proiectul de modernizare a fost realizat de Institutul Aeronautic „Moma Stanojlović”. Interesant este că avionul folosit pentru modernizare se găsea la stocare de aproximativ 23 de ani, într-un depozit al Muzeului Aviației din Belgrad¹²¹. Acest lucru a provocat un veritabil scandal, Ministerul Apărării de la Belgrad fiind acuzat că risipește fără sens resursele bugetare. Analistul militar Aleksandar Radić a considerat că repararea și modernizarea acestor avioane stocate din 1996, ca fiind absurdă și periculoasă. Ministrul adjunct al Resurselor Materiale Nenad Miloradović a reacționat rapid și a declarat că avioanele stocate la Surčin aveau aproximativ 500 de ore de zbor, comparativ cu cele 3.000 de ore considerate a fi durata de viață a avionului, erau produse între anii 1987-1989 și aveau motoare cu post-combustie Viper 633-47. Nenad Miloradović a mai declarat că durata de viață a avioanelor Soko J-22 Orao, în urma reparării și modernizării, poate ajunge și la 48 de ani. Modernizarea acestor avioane bilocuri presupunea extinderea razei operaționale a avionului, creșterea capacității de supraviețuire pe câmpul de luptă prin folosirea unor noi sisteme de apărare activă și pasivă. Introducerea unui nou sistem integrat de navigație și atac, folosirea unor noi sisteme de rachete și bombe, transformau aceste bilocuri într-un avion de bombardament capabil să acționeze eficient în toate condițiile meteo. Cel de al doilea loc din cabină urma să fie folosit de un operator de sisteme de arme¹²².

Avionul Soko J-22 Orao s-a dovedit mult mai rezistent decât au anticipat proiectanții. În 2016, Institutul Tehnic Militar (VTI) din Serbia a stabilit că durata de viață a avionului Soko J-22 Orao, poate fi dublată, de la 3.000 ore de zbor la 6.000, în urma unei reparații capitale. Doar printr-o revizie obișnuită, avioanele au primit o extensie a resursei de zbor cu 1.000 de ore¹²³.



Orao 2 - aparat modernizat de Serbia

În 2022 a fost prezentat un al avion adus la standardul Orai 2.0. În botul avionului, care a fost ușor modificat, a fost montat un sistem opto-electronic, format dintr-o camera termică și un telemetru laser. Raza de acțiune a camerei termice, produsă de compania sârbă „Teleoptik-gyroskops” este de 30 de kilometri. Permite detectarea țintelor, ziua și noaptea, chiar și în condiții de vizibilitate redusă. Ea este conectată la un sistem de navigație de înaltă precizie și un calculator balistic. Sistemul de navigație inerțial „Sigma 95 N” produs de compania franceză Safran a fost integrat în noua avionică. Display-urile montate în cabină sunt produse de compania „Teleoptik-gyroskops”. În cabină există un sistem de vizualizare HUD, un monitor color HLD, care afișează imaginile furnizate de sistemul opto-electronic, un monitor color APM 8.0, care afișează datele de navigație și instrumentele de zbor, în format digital. În cabina din spate, la varianta biloc, pe partea stângă, există un monitor color APM 8.0, care afișează datele de navigație, instrumentele de zbor, imaginile captate de sistemul opto-electronic, imagini de la capul de auto-ghidare al rachetelor. Pe partea dreaptă există un monitor color HDD APM 5.6. Trebuie remarcat că aceste display-uri au fost poziționate într-un mod similar cu cele de pe avionul Panavia Tornado. Un stick de control, plasat în partea dreaptă a carlingii, permite controlul sistemului opto-electronic și a capului de dirijare a rachetei. În afară de acestea, avionul mai este echipat și cu un computer de misiune ARM-AE 1, care servește ca integrator de sisteme cu celelalte echipamente digitale și analogice, prin intermediul magistralei de date MIL-1553 și a ARINC, precum sistemul de navigație inerțială, comenzile HOTAS, computerul de date de zbor, echipamentele de radio-navigație. Toate aceste noi echipamente au fost montate pe un biloc, care a devenit prototipul fazei 1 A de modernizare. În 2022, acesta, cu numărul 25531, complet funcțional a fost prezentat public pe aeroportul Batajnica. Din câte se pare, sunt modernizate cu prioritate cele 6 aparate biloc NJ-22, care sunt în stare de operativitate. Planul de modernizare se referă la o escadrilă de 12 avioane, din care 9 bilocuri NJ-22. În felul acesta, aviația sârbă va avea o escadrilă de atac performantă¹²⁴.

Pentru continuarea modernizării, guvernul Serbiei a căutat sprijinul unor mari companii europene. Astfel, Ministrul Apărării din Serbia s-a întâlnit cu reprezentanții concernului Leonardo, în august 2023. Această întâlnire a venit ca urmare a încheierii în cursul anului 2021 a unui acord de colaborare militară. Spre surprinderea multora, acest acord nu a vizat achiziționarea de către Serbia a avionului de antrenament avansat M-346 „Master” produs de către compania Leonardo, ci colaborarea în producerea de echipamente pentru faza a doua de modernizare a avionului Soko J-22 Orai. Printre altele, Leonardo poate echipa avioanele cu

noi sisteme de protective. În faza a doua a modernizării avionului Orai se intenționează instalarea unei avionici noi, a unor noi sisteme de autoprotecție, capacitatea de a folosi rachete cu dirijare în infraroșu și radar, rachete infraroșu autoghidate, rachete R-60 MK, amplasate la capătul aripilor. Serbia dorește ca această colaborare să se efectueze cu implicarea industriei militare autohtone. Ca urmare, specialiștii companiei Leonardo au făcut un audit asupra industriei sârbești de apărare, pentru a putea identifica zonele de colaborare, inclusive prin producția în comun a anumitor echipamente sau muniții. Planul de modernizare a avionului Soko J-22 Orai, prevede ca până în 2025 o escadrilă să fie deja modernizată. Până în vara anului 2023 erau modernizate trei aparate, adică două bilocuri și un monoloc. Printre echipamentele furnizate de Leonardo se numără UFCP (Up Front Control Panel), display-uri multifuncționale independente, pentru instructor și pentru elev, în cazul versiunii biloc (HUD), Digital Moving Map, control HOTAS, cască HMD¹²⁵.

În exploatarea avionului Soko J-22 Orai, aviația iugoslavă și apoi cea sârbă au avut aceeași problemă cu cea română și anume lipsa pieselor de schimb. Embargoul impus asupra livrărilor de arme către fosta Iugoslavie a făcut ca importul de piese de schimb din România să fie imposibil. Bombardarea fabricii Soko din Mostar a complicat și mai mult situația, chiar dacă o parte importantă a utilajelor au fost evacuate în Serbia. Ca urmare, singura soluție a reprezentat-o canibalizarea flotei, mai ales a avioanelor din preserie și a celor echipate cu motoare fără post-combustie. În ultimii ani, cu eforturi deosebite au fost operaționalizate aproape toate dubbele echipate cu motoare cu post-combustie. Opiniile piloților iugoslavi/sârbi despre acest avion au fost împărțite. Cei care au zburat doar acest avion, l-au considerat solid și de încredere, în ciuda problemelor mari de fiabilitate cu instalația hidraulică. Piloții cu o experiență mai mare, inclusiv pe avioanele supersonice MIG-21 și MIG-29 au considerat că avionul se descurca bine în zbor, era manevrabil, dar decolarea și aterizarea se făcea pe o distanță prea mare. Pentru că avionul era sub-motorizat, motoarele consumau mai mult combustibil, raza de acțiune era de doar 300-500 km, iar cantitatea de armament transportată, relativ redusă. Alții au considerat că decolarea și aterizarea pe o distanță prea mare nu reprezenta o problemă, pentru că avionul nu era unul de vânătoare, ci de recunoaștere și atac la sol. Aviația iugoslavă și apoi cea sârbă au folosit, la decolarea avioanelor Soko J-22 Orai, rachete acceleratoare de tip JATO, care reduceau semnificativ distanța de decolare. Rachetele erau montate în partea inferioară a fuzelajului posterior, în spatele capcanelor termice. Pe de altă parte acest avion acționa doar atunci când spațiul aerian era controlat de aviația de vânătoare proprie. De exemplu, în timpul bombardamentelor

NATO, niciun avion Soko J-22 Oreo nu a decolat pentru a lupta cu aviația inamică. Se considera că era mult mai importantă capacitatea de decolare-aterizare de pe terenuri sumar amenajate, precum porțiuni de autostradă, terenuri cu iarbă etc., decât distanța prea mare de la decolare sau aterizare¹²⁶.

Astăzi, ne putem întreba dacă Proiectul YUROM a fost sau nu un succes, pentru România și pentru aviația militară. Răspunsul nu este simplu și în niciun caz tranșant. În primul rând, acest proiect a presupus, după cum am văzut, modernizarea și extinderea unor fabrici vechi, înființarea altora de la zero, constituirea unui institut de specialitate, apariția facultății de profil din cadrul Politehnicii bucureștene. Fabricile au fost înzestrate cu mașini unelte moderne, cu comandă numerică (digitală), achiziționate de la mari firme din Anglia, Franța, Suedia, Japonia și Germania. În al doilea rând, acest proiect a fost o adevărată școală pentru cei implicați în proiectarea de avioane. Această experiență a permis proiectarea unor avioane noi, cu performanțe considerate la nivel mondial, precum IAR-99. În al treilea rând a apărut o structură unicat pentru testarea și evaluarea avioanelor și a aparaturii de bord, pe baze științifice și anume Centrul de Încercări în Zbor, înființat pe 1 aprilie 1974 la Craiova¹²⁷. În al patrulea rând a fost dezvoltată o capacitate de producție pentru scaune de catapultare, poziționând România într-un club extrem de select la nivel mondial.

Pentru aviația militară, avionul IAR-93 trebuia să fie un înlocuitor al avioanelor sovietice MIG-15 și MIG-17, iar principalele misiuni erau cele de bombardament-asalt, recunoaștere și vânătoare la înălțimi mici și viteze subsonice. A fost gândit ca un avion simplu și ușor de întreținut, capabil să utilizeze aeroporturi obișnuite sau improvizate, precum bucați de autostradă sau chiar piste cu iarbă¹²⁸. Din acest motiv a avut un tren de aterizare solid, aproape supradimensionat. Pentru înarmarea acestui avion, industria de apărare a dezvoltat o serie de bombe și rachete, de calibre diferite. După cum am văzut, în exploatarea curentă, mai ales după 1990, avionul a suferit din cauza lipsei pieselor de schimb sau a calității îndoielnice a acestora. Nu doar piesele produse în România au avut probleme de calitate. Au fost situații cu componente importate din Occident, care au fost de o calitate foarte slabă, aici încadrându-se geamul cupolei (oroglas), achiziționat din Anglia. Declanșarea războaielor din Iugoslavia a făcut ca avioanele IAR-93 să nu mai beneficieze de piesele de schimb produse de către fostul partener Soko, iar embargoul impus asupra Iugoslaviei s-a răsfrânt și asupra României, pentru că nu s-au mai putut importa piese de schimb pentru IAR-93 de la firme occidentale, pentru ca acestea să nu ajungă prin contrabandă, în țara vecină. Din păcate nu există prea multe opinii ale piloților români legate de exploatarea avionului IAR-93. Se pare că în rândul

piloților au fost induse o serie de opinii subiective legate de acest avion, datorate unor echipamente și sisteme noi, moderne, cu care piloții încă nu erau obișnuiți, la care s-au adăugat pierderile de aeronave în timpul zborului și mai ales accidentul care a dus la moartea maiorului Dobre, neexplicat de autorități¹²⁹.

O părere interesantă despre modul în care aviația militară română a folosit avionul IAR-93 este a unui fost pilot iugoslav, apărută în publicația „Tango-Six”: „Vedeți, cu excepția lui Petar Marinovich¹³⁰, un sârb care a zburat în escadrila lui Guynemer¹³¹ în Primul Război Mondial și a avut 15 [alții îl acreditează cu 21 - n.n.] victorii aeriene recunoscute (din păcate, a murit), noi sârbii nu avem un as al aerului cu mai mult de 5 victorii recunoscute. În războiul din aprilie, [atacarea Iugoslaviei de către Germania în aprilie 1941 - n.n.] la fel, se crede că maiorul Žunić a avut 3 victorii aeriene obținute înainte de a fi ucis¹³². Cu românii, în Al Doilea Război Mondial, ai peste 50 de piloți ași, care au luptat împotriva sovieticilor, britanicilor, americanilor și, în final, împotriva germanilor. Ai piloți cu peste 50 de victorii aeriene! Singurii care stăpâneau tehnica zborului în această zonă [Balcanii - n.n.] în acea perioadă au fost croații (trebuie să recunoașteți asta), cu școală germană, formați pe frontul de est. Vă spun toate acestea ca să înțelegeți moștenirea pe care au avut-o piloții în România socialistă. Chiar și în cea mai mare criză, piloții lor au avut un zbor bun, cel puțin 80 de ore pe an (vă spun asta ca fost membru al JNA, treaba mea era să cunosc indexurile piloților, ce pot și ce fac în aer)... De ce românii au avut mai multe pierderi de Vulturi și piloți? Erau mai pretențioși cu Vulturul (IAR 93), se așteptau la mai mult de la el, îl zburau uneori peste posibilitățile sale”¹³³.

În ciuda acestor probleme, nimic nu justifică distrugerea întregii flote de avioane IAR-93. Această decizie a fost una comparabilă cu cea de trădare. Practic, peste 4,9 miliarde de lei, suma cheltuită de statul român doar pentru achiziționarea avioanelor IAR-93, au fost aruncate pe apa Sâmbetei¹³⁴. Cele 70 de avioane aflate în



2007. Oreo 1 la un show aviatic în Ungaria

înzestrare puteau, atunci când țara dispunea de resursele necesare, să fie modernizate și folosite cu succes încă mult timp. Exemplul cel mai bun a fost și este IAR-99, care în urma modernizării a devenit un avion fiabil și are în continuare viitor în cadrul Forțelor Aeriene Române. Avioanele IAR-93, trebuiau păstrate intacte, ca rezervă în caz de conflict militar. Războiul din Ucraina a arătat că avioane vechi, dar cu armament modern, pot deveni foarte relevante. Vechile bombardiere Su-24, considerate depășite, tehnic și moral, au renăscut datorită rachetelor de croazieră Storm Shadow și au aplicat lovituri puternice flotei ruse din Marea Neagră. Dublurile de IAR-93 puteau fi folosite ca avioane de antrenament avansat transonic, având performanțe superioare față de L-29, L-39 și IAR-99. Este păcat că nu au fost păstrate câteva exemplare în stare de zbor, pentru participarea la show-urile aviatice, din țară și străinătate¹³⁵. Cele care mai erau într-o stare cât de cât bună au fost oferite către diferite primării și instituții din țară, pentru a fi expuse static¹³⁶. Aderarea la NATO, reforma suferită de armată, prin reducerea de unități și tehnică de luptă, nu presupunea și distrugerea flotei de avioane IAR-93 și elicoptere IAR-316 B Alouette III, adică exact a aparatelor care puteau fi folosite cu succes în cazul unei agresiuni militare externe. Războiul din Ucraina a demonstrat că avioanele subsonice de atac la sol, precum Suhoi Su-25 și elicopterele multirol sunt în continuare extrem de utile, dacă sunt utilizate în mod corespunzător, fiind aproape imune la războiul electronic, datorită avionicii clasice pe care o folosesc.

Chiar dacă pare fără sens, ne putem totuși întreba dacă Proiectul YUROM mai poate fi de actualitate. Răspunsul la această întrebare a fost dat de Serbia, evident fără contribuția României, care nu pare deloc interesată de faptul că au fost cheltuite mari sume de bani pentru proiectarea și dezvoltarea acestui avion. Varianta biloc poate fi o soluție de viitor, ca avion avansat de antrenament transonic sau ca bombardier de front ori anti-navă. Sârbii au încercat să dezvolte

o variantă nouă a acestuia, dar lipsa banilor a făcut ca acest proiect să nu se materializeze, deși au încercat să obțină o finanțare externă, dar fără succes. În schimb, după cum am văzut, au decis să transforme biloc-urile existente, în avioane de bombardament, echipate cu o nouă avionică și sisteme de armament performante. Din păcate, este greu de crezut că în România de astăzi, va fi cineva interesat de reevaluarea și dezvoltarea Proiectului YUROM, din cauza lipsei de viziune, a lipsei fondurilor necesare, a neimplicării unor factori de decizie. Cel puțin după 2004, guvernul României nu a fost deloc interesat de dezvoltarea unor proiecte industriale majore, inclusiv cele dedicate apărării. Mai trist este că pe fondul războiului din Ucraina se merge mai mult pe soluția importării de tehnică de luptă, decât pe dezvoltarea propriilor capacități și proiecte. Experiența României din anii Primului Război Mondial arată cât de periculoasă este această politică de înzestrarea a armatei române, exclusiv prin importuri.

În concluzie, Proiectul YUROM, care a dus la proiectarea și construirea unui avion denumit de specialiștii occidentali „Multirolul Balcanilor”, nu poate fi considerat un eșec industrial sau tehnologic, dimpotrivă. România și Iugoslavia au reușit să creeze un program comparabil cu cele din Occident, precum SEPECAT Jaguar, PANAIA Tornado sau Apha Jet. Din anumite puncte de vedere, programul româno-iugoslav a fost mai bine articulat decât unele proiecte occidentale. Colaborarea dintre specialiști, cu toate sincopile inerente, modul în care a fost împărțită producția sunt exemple în acest sens. Doar implicarea politicului a făcut, ca uneori, colaborarea să fie dificilă. Din păcate, avionul IAR-93 a fost victima unor conjuncturi politice și economice nefaste și, mai ales, a unor oameni, militari și civili, care din prostie, neînțelegere și neimplicare au ales să facă praf și pulbere efortul făcut de România pentru proiectarea și producerea acestui avion, aruncând la coș, practic, câteva miliarde de euro.

Yurom Project. Romanian-Yugoslav Collaboration in the Design and Production of Fighter Aircraft Viorel Gheorghe, Ph.D.

Abstract. In 1967, Romania's communist leadership made the decision to develop the aviation industry to reduce dependence on the Soviet Union. One of the directions was collaboration with Yugoslavia for the production of a subsonic fighter aircraft. Yugoslavia had much more experience in building military jet aircraft. This is how the YUROM Project appeared, which led to the appearance of IAR-93/Soko J-22 Orao aircraft. In parallel, the license of the Rolls-Royce Viper 632-41 and 633-47 engine was bought. Due to this project, in Romania were built the aircraft factory in Craiova, the engine factory Turbomecanica, research institutes appeared, etc. For the first time in Romania, flight simulators controlled by digital computers, catapult seats, complex on-board equipment were built. After 1990, the project suffered from the economic situation and wars in Yugoslavia, and in 1998, for aberrant reasons, IAR-93 aircraft were removed from the Romanian military aviation and almost totally destroyed. In the former Yugoslavia, Soko J-22 Orao aircraft remain in service to this day. Serbia aims to upgrade them to the Orao 2 standard.

Keywords: industry, collaboration, licenses, destruction, crisis.

NOTE

- ¹ Comitetul Român de Istoria și Filosofia Științei și Tehnicii - Divizia de Istoria Tehnicii.
- ² Arhiva Națională Istorică Centrală (în continuare A.N.I.C.), Fond CC al PCR - Cămară, dosar 29/1968, f. 38.
- ³ Ibidem, f. 39.
- ⁴ Ibidem, f. 40.
- ⁵ Ibidem, f. 42.
- ⁶ Ibidem.
- ⁷ Ibidem.
- ⁸ Ibidem, f. 49.
- ⁹ Ibidem, f. 51.
- ¹⁰ Ibidem, f. 8.
- ¹¹ C-dor (r) Valeriu Șerbănescu, lt. c-dor ing. Dumitru Badea, *Scurtă istorie a industriei aeronautice române*, Editura Olimp, f.l., 2005, p. 144.
- ¹² A.N.I.C., Fond CC al PCR - Cămară, dosar 127/1969, f. 42.
- ¹³ Ibidem, f. 43.
- ¹⁴ Ibidem, f. 41.
- ¹⁵ Ibidem, ff. 45-49.
- ¹⁶ Ibidem, f. 50.
- ¹⁷ Ibidem, dosar 126/1972, f. 208.
- ¹⁸ C-dor (r) Valeriu Șerbănescu, lt. c-dor ing. Dumitru Badea, *Op. cit.*, p. 147.
- ¹⁹ A.N.I.C., Fond CC al PCR - Secția economică, dosar 16/1972, f. 86.
- ²⁰ Ibidem, f. 87.
- ²¹ Ibidem, f. 89.
- ²² Idem, Fond CC al PCR - Cămară, dosar 126/1972, f. 207.
- ²³ Ibidem, f. 209.
- ²⁴ Ibidem, f. 210.
- ²⁵ Ibidem, f. 211.
- ²⁶ Ibidem, f. 212.
- ²⁷ Ibidem.
- ²⁸ Ibidem, f. 214.
- ²⁹ Ibidem, f. 215.
- ³⁰ Ibidem, f. 216.
- ³¹ Ibidem.
- ³² Petre Opriș, *Licență britanică pentru motoarele avionului IAR-93 B*, <https://www.art-emis.ro/istorie/licenta-britanica-pentru-motoarele-avionului-iar-93-b>.
- ³³ A.N.I.C., Fond CC al PCR - Cămară, dosar 126/1972 f. 218.
- ³⁴ Ibidem, f. 4.
- ³⁵ Virgil Stanciu, Cristina Pavel, Adriana Miculescu, *Momente din istoria aeronauticii*, Editura Printech, București, 2006, p. 199.
- ³⁶ Costăchescu I. Traian, *Industria aeronautică română 1920-1990. Oameni și realizări*, f.ed., f.l., f.a., p.30
- ³⁷ Ibidem, p. 31.
- ³⁸ <https://www.desteptarea.ro/40-de-ani-de-la-primul-zbor-al-avionului-iar-93-la-aerostar/>
- ³⁹ <https://www.ziuaconstanta.ro/in-constantia/decese/a-executat-primul-zbor-cu-iar-93-aviatorul-gheorghe-stanica-nascut-in-judetul-constantia-a-murit-la-88-de-ani-684559.html>
- ⁴⁰ Pentru detalii despre cum s-a lucrat, printre altele, la proiectarea avionului IAR-93, vezi Mihail Calomfirescu, Și noi am construit avioane. IAR 93, 99, supersonicul 95, Editura Ștef, Iași, 2018; Lt. cdor. av. (r) Gheorghe Vaida, *IAR-93. Oameni și fapte*, Editura Global Media, Sibiu, 2016.
- ⁴¹ A.N.I.C., Fond CC al PCR - Administrativ-Politic, dosar 8/1977, f. 31.
- ⁴² Ibidem, f. 31 verso.
- ⁴³ Ibidem, f. 30.
- ⁴⁴ Detalii despre construirea fabricii Turbomecanica și a producției de motoare la General de Flotilă Aeriană (r) ing. Ion Trofin, ing. Ioan Șerban Ciorapciu, *Contribuții la istoria industriei aeronautice române. Turbomecanica 1975-2005*, f.ed., f.l., f.a.
- ⁴⁵ A.N.I.C., Fond CC al PCR - Administrativ-Politic, dosar 8/1977, f. 235.
- ⁴⁶ Ibidem, f. 236.
- ⁴⁷ Ibidem, f. 237.
- ⁴⁸ Ibidem, f. 234.
- ⁴⁹ Ibidem, dosar 6/1977, f. 140.
- ⁵⁰ Ibidem, f. 140 verso.
- ⁵¹ Ibidem, f. 139.
- ⁵² Ibidem, f. 140.
- ⁵³ Ibidem, dosar 8/1977, f. 113. Despre opinia sovieticilor la adresa avionului IAR-93 vezi Petre Opriș, *Câteva repere istorice ale proiectului avionului de vânătoare-bombardament IAR-93 (1969-1977)*. <https://www.contributors.ro/cateva-repere-istorice-ale-proiectului-avionului-de-vanatoare-bombardament-iar-93-1969-1977/>
- ⁵⁴ A.N.I.C. Fond CC al PCR - Administrativ-Politic, dosar 8/1977, f. 5.
- ⁵⁵ Ibidem, f. 5 verso.
- ⁵⁶ Ibidem, f. 6.
- ⁵⁷ Ibidem, f. 9.
- ⁵⁸ Ibidem, f. 10.
- ⁵⁹ Ibidem, f. 7.
- ⁶⁰ Ibidem, f. 8.
- ⁶¹ Ibidem, f. 2.
- ⁶² Idem, Fond CC al PCR - Economic, dosar 337/1984, f. 6.
- ⁶³ Ibidem, f. 8.
- ⁶⁴ Ibidem, f. 9.
- ⁶⁵ Ibidem, dosar 153/1987, f. 25.
- ⁶⁶ Ibidem, f. 25 verso.
- ⁶⁷ Ibidem, f. 26.
- ⁶⁸ Ibidem, f. 27 verso.
- ⁶⁹ Ibidem, f. 29.
- ⁷⁰ Detalii vezi la C-dor (r) Valeriu Șerbănescu, lt. c-dor ing. Dumitru Badea, *Op. cit.*, p. 148.
- ⁷¹ <https://www.scramble.nl/planning/orbats/serbia/serbia-armed-forces>
- ⁷² A.N.I.C., Fond CC al PCR - Secția Economică, dosar 498/1988, f. 83.
- ⁷³ Ibidem dosar 153/1987, f. 31.
- ⁷⁴ Ibidem, dosar 498/1988, f. 84.
- ⁷⁵ Ibidem, dosar 474/1989, f. 5.
- ⁷⁶ Ibidem, f. 6.
- ⁷⁷ Ibidem, f. 7.
- ⁷⁸ Ibidem, f. 124.
- ⁷⁹ Ibidem, ff. 125-135.
- ⁸⁰ Ibidem, dosar 474/1989, f. 40.
- ⁸¹ <https://iar99soim.blogspot.com/search/label/Scaun%20catapultare>
- ⁸² <https://turbomecanica.ro/en/about-us/history/>
- ⁸³ https://en.wikipedia.org/wiki/Armstrong_Siddeley_Viper; https://airandspace.si.edu/collection-objects/rolls-royce-viper-mark-601-22a-turbojet-engine/nasm_A19870001000
- ⁸⁴ https://en.wikipedia.org/wiki/General_Electric_J85 ; <https://www.flightglobal.com/t-38-engine-upgrades-set-to-extend-trainers-life-to-2040-36961.article>; https://airandspace.si.edu/collection-objects/general-electric-j85-ge-17a-turbojet-engine-cutaway/nasm_A19800072000 ; <https://www.japantimes.co.jp/country-report/2022/02/11/romania-report-2022/new-opportunities-horizon-aviation-leader-turbomecanica/>
- ⁸⁵ <https://www.digi24.ro/special/campanii-digi24/romania-furata/romania-furata-zborul-frant-al-fabricii-de-avioane-de-la-craiova-388193>
- ⁸⁶ <https://afterburner.com.pl/iar-93adc-vultur/>
- ⁸⁷ <https://www.libertatea.ro/stiri/aviatorul-gheorghe-stanica-a-murit-a-executat-primul-zbor-cu-iar-93-avionul-militar-reactiv-de-productie-romaneasca-2549916>
- ⁸⁸ <https://iar99soim.blogspot.com/2015/09/602-un-iar-93-ghinionist.html>
- ⁸⁹ <https://web.archive.org/web/20090105224207/http://www.ejection-history.org.uk/Country-By-Country/Romania.html>

- ⁹⁰ <https://iar93.ro/sfarsitul/> <https://povestide aerodrom.wordpress.com/2012/11/17/abatorul-viselor-de-dural/>
- ⁹¹ <https://turdanews.net/stefanie-si-hanga-prezenti-la-ceremonia-de-donare-a-avionului-iar-93/>
- ⁹² Motorul de pe IAR-99 avea totuși o serie de modificări dimensionale, efectuate de specialiștii de la Turbomecanica, a fost denumit Viper 632-41 M2 de către producător. Pentru detalii, vezi General de Flotilă Aeriană (r) ing. Ion Trofin, ing. Ioan Șerban Ciorapciu, *Op. cit.*, p. 70.
- ⁹³ https://www.militaryfactory.com/aircraft/detail.php?aircraft_id=1144
- ⁹⁴ <https://www.airforce-technology.com/projects/soko-j-22-orao-ground-attack-and-reconnaissance-aircraft/>
- ⁹⁵ https://en.wikipedia.org/wiki/Soko_J-22_Orao
- ⁹⁶ https://hu.wikipedia.org/wiki/J%E2%80%9322_Orao
- ⁹⁷ https://www.militaryfactory.com/aircraft/detail.php?aircraft_id=1144
- ⁹⁸ https://en.wikipedia.org/wiki/Armed_Forces_of_Bosnia_and_Herzegovina#External_links
- ⁹⁹ https://en.wikipedia.org/wiki/Republika_Srpska_Air_Force. Aceste avioane au fost dorite de către Serbia. Pentru detalii vezi <https://www.flightglobal.com/serbia-eyes-surplus-bosnian-fighters/83092.article>
- ¹⁰⁰ https://en.wikipedia.org/wiki/Serbian_Army_of_Krajina
- ¹⁰¹ <https://www.telegraf.rs/english/2945975-the-hero-of-the-serbian-sky-said-one-last-sentence-before-his-last-flight-commander-zivota-djuric-was-the-first-nato-victim-in-1999-video>
- ¹⁰² <https://aviation-safety.net/wikibase/58031>
- ¹⁰³ <https://aviation-safety.net/wikibase/58030>
- ¹⁰⁴ <https://aviation-safety.net/wikibase/58029>
- ¹⁰⁵ <https://aviation-safety.net/wikibase/58028>
- ¹⁰⁶ <https://aviation-safety.net/wikibase/58027>
- ¹⁰⁷ <https://aviation-safety.net/wikibase/231640>
- ¹⁰⁸ <https://aviation-safety.net/wikibase/58026>
- ¹⁰⁹ <https://aviation-safety.net/wikibase/58025>
- ¹¹⁰ https://www.militarytoday.com/aircraft/j22_orao.htm
- ¹¹¹ <https://aviation-safety.net/wikibase/19676>
- ¹¹² <https://aviation-safety.net/wikibase/74661>
- ¹¹³ <https://tangosix.rs/2013/15/11/srusio-se-orao-vojske-srbije-blizu-cacka-pilot-nepovreden/>
- ¹¹⁴ <https://aviation-safety.net/wikibase/162294>
- ¹¹⁵ <https://tangosix.rs/2013/15/11/srusio-se-orao-vojske-srbije-blizu-cacka-pilot-nepovreden/>
- ¹¹⁶ <https://tangosix.rs/2016/06/04/orao/>. Există însă și o altă opinie, care consideră că proprietatea intelectuală a celei avionului aparține doar României, deși documentele semnate între România și Iugoslavia vorbesc de altceva și că prin reproiectare și remotorizare se poate obține un avion supersonic performant. Pentru detalii vezi Golea Daniela Georgiana, Lucian Ștefan Cozma, Cătălin Hideg, *Zidul tăcerii. Incursiuni în știința secretă. Soluții tehnologice neconvenționale în industria de apărare*, Editura Centrului Tehnico-Editorial al Armatei, București, 2017, pp. 87-99.
- ¹¹⁷ <https://www.flightglobal.com/analysis/analysis-2019-world-air-forces-directory/130525.article>
- ¹¹⁸ <https://tangosix.rs/2016/06/04/orao/>
- ¹¹⁹ <https://www.aviatiimagazin.com/aviatie-militara/serbia-incepe-modernizarea-geamanului-lui-iar-93/>
- ¹²⁰ <https://tangosix.rs/2016/06/04/orao/>
- ¹²¹ Prin Acordul de la Dayton din 21 noiembrie 1995, care a pus capăt războiului din Bosnia-Herțegovina, aviația iugoslavă a trebuit să își depoziteze peste 30 de avioane în depozitele Muzeului Aviației din Belgrad. https://hmn.wiki.ro/Dayton_Agreement; https://peacemaker.un.org/sites/peacemaker.un.org/files/BA_951121_DaytonAgreement.pdf; <https://www.osce.org/files/f/documents/e/0/126173.pdf>. Despre acest acord și situația din Bosnia-Herțegovina vezi, printre altele, Ionela-Sorina Apetrei, *Războiul civil din Bosnia-Herțegovina. Managementul post-conflict și drumul spre integrare europeană*, în *Acta Terrae Fogarasiensis*, Tom VI, 2017, pp. 546-556; Mihai-Ștefan Dinu, *Influența factorilor etnici și religioși asupra dinamicii mediului de securitate*, Editura Universității Naționale de Apărare „Carol I”, București, 2008, pp. 12-22.
- ¹²² <https://afterburner.com.pl/eagle-2-0-the-rebirth-of-j-22/>; <https://www.globalsecurity.org/military/world/serbia/orao-2-0.htm>
- ¹²³ <https://www.flightglobal.com/fixed-wing/serbia-outlines-orao-modernisation-programme/133429.article>
- ¹²⁴ <https://tangosix.rs/2017/25/10/napredak-projekta-orao-2-0-novo-naoruzanje-oprema-modifikovan-jedan-operativni-avion-iz-sastava-rv/>
- ¹²⁵ <https://tangosix.rs/2023/23/11/nove-informacije-vezane-za-osavremenjavanje-jurisnih-aviona-orao-serijska-modernizacija-obuka-pilota-oprema-i-naoruzanje/>
- ¹²⁶ *Ibidem*.
- ¹²⁷ <https://www.acttm.ro/centrul-de-cercetare-inovare-si-incercari-in-zbor/>
- ¹²⁸ https://hu.wikipedia.org/wiki/J-22_Orao
- ¹²⁹ C-dor (r) Valeriu Șerbănescu, lt. c-dor ing. Dumitru Badea, *Op. cit.*, p. 149.
- ¹³⁰ Petar Marinovich (n. 1 august 1898, Paris – d. 2 septembrie 1919, Bruxelles) a fost un pilot francez de origine sârbă. În timpul Primului Război Mondial a obținut 21 sau 25 de victorii confirmate, devenind astfel al aviației de vânătoare franceze. Fost cel mai tânăr as al aviației militare franceze. A murit în 1919, în timpul unui spectacol aviatic. Motorul avionului s-a oprit în zbor, apoi a luat foc, la o înălțime de doar 250 metri. <https://jadovno.com/petar-marinovich-pilot-sa-najvise-vazdusnih-pobeda-u-prvom-svetskom-ratu/?lng=lat>; <https://www.militaer-wissen.de/the-1st-world-war-in-the-air-world-war-one-in-the-air/?lang=en>; <https://m.famousfix.com/list/aviators-killed-in-aviation-accidents-or-incidents-in-belgium>; <https://vidovdan.org/info/petar-marinovich-pilot-sa-najvise-vazdusnih-pobeda-u-prvom-svetskom-ratu/>
- ¹³¹ Georges Guynemer (1894-1917) a fost unul dintre cei mai faimoși piloți ai Primului Război Mondial. A avut 53 de victorii omologate și alte 30 probabile. Pentru vitejia sa a fost decorat inclusiv de România. Prin Înaltul Decret Regal nr. 247 din 22 martie 1917 a primit Ordinul „Mihai Viteazul” clasa a III-a. Cf. Ministerul de Război, *Anuarul ofițerilor și drapelelor Armatei Române cărora li s-au conferit ordinul „Mihai Viteazul”*, Atelierele grafice „Socec & Co”, București, 1930, p. 37. Detalii despre activitatea lui Guynemer la <https://www.britannica.com/biography/Georges-Marie-Guynemer>; <https://www.westernfrontassociation.com/on-this-day/11-september-1917-capt-georges-guynemer/>; https://acepilots.com/wwi/fr_guynemer.html; <https://www.historynet.com/georges-guynemer-frances-world-war-i-ace-pilot/>
- ¹³² Maiorel Žunić făcea parte din Regimentul 6 Aviație de Luptă, care avea ca misiune apărarea Belgradului. A fost ucis pe 6 aprilie 1941 în luptă aeriană. Detalii despre luptele pentru apărarea Belgradului în aprilie 1941 la <https://jadovno.com/vitezovi-beogradskog-neba-sestio-lovacki-puk/>
- ¹³³ <https://tangosix.rs/2023/23/11/nove-informacije-vezane-za-osavremenjavanje-jurisnih-aviona-orao-serijska-modernizacija-obuka-pilota-oprema-i-naoruzanje/>
- ¹³⁴ Pentru prețul avioanelor IAR-93 vezi Petre Opreș, *Avioane noi pentru Armata Română (1986-1994)*, în Contributors.ro <https://www.contributors.ro/avioane-noi-pentru-armata-romana-1986-1994/>
- ¹³⁵ Aviația sârbă a trimis de mai multe ori avioanele Orao la show-uri aeriene. De exemplu, în anii 2003 și 2007, aviația sârbă a prezentat avionul Soko J-22 Orao la Kecskemet, în cadrul Hungary Airshow. Avionul a efectuat un zbor acrobatic, foarte apreciat de cei prezenți la acest spectacol aerian. În alt an, 2004, a fost prezentat la Brno Air Show, avionul cu numărul 25207.
- ¹³⁶ <https://www.mediafax.ro/social/o-arhiepiscopie-ministere-si-consilii-locale-au-primit-de-la-guvern-avioane-mig-si-iar-dezafectate-8040112>; <https://www.viata-libera.ro/societate/93556-iar-93-de-la-balabanesti-o-epava-vandalizata>; https://www.mapn.ro/cpresa/14516_Fortele-Aeriene-Romane-doneaza-un-avion-IAR-93-Muzeului-Fortelor-Armate-din-Slovenia.html

COLONELUL ING. (RTR) NICOLAE CIOCOIU – UN ADMIRABIL TRUDITOR AL OȘTIRII

General de brigadă (r) prof. univ. Dr. Adrian STROEA

Între camarazii vrednici de admirație camaraderească pentru exprimarea profesională de excepție și moralitatea impecabilă, ce ocupă un loc aparte în memoria mea afectivă, se numără colonelul inginer (rtr) Nicolae Ciocoiu, unul dintre pionierii rachetelor terestre din Armata României. Ideea



Colonelul ing. Nicolae Ciocoiu

scrierii acestui articol despre personalitatea sa complexă s-a născut din dorința de a nu lăsa colbul uitării să se așeze peste meritosul său nume, astăzi din nefericire cvasinecunoscut purtătorilor de haină militară, în special artileriștilor și rachetiștilor aflați în activitate. Acest articol a fost scris cu ajutorul celui căruia îi este dedicat.

Venerabilul colonel inginer (rtr) Nicolae Ciocoiu s-a născut la 17 ianuarie 1932, în localitatea prahoveană Băicoi. Părinții săi, Ion și Maria Ciocoiu au fost „țărani mijlocași”, ce au muncit din greu cele 5 ha de teren deținute pentru a-și asigura existența și a-și crește cei 6 copii. Tatăl său a urmat 6 clase primare, iar pe timpul satisfacerii stagiului militar, școala de sergenți. După ce s-a căsătorit și avea deja 2 copii, a urmat o școală de maiștri sonori și a ajuns chirovnic¹. Mama sa a urmat 2 clase primare și a fost casnică. Ambii părinți au fost pricepuți, harnici și cumpătați, cu un adevărat cult al muncii. Au muncit din răspuțeri, dar cu plăcere, chibzuind cu grijă venitul obținut din muncă, pentru a putea satisface nevoile vitale ale întregii familii și pentru a realiza și economii pentru zile mai grele. Pe măsură ce au crescut, copiii li s-au alăturat la muncile din gospodărie, deprinzând pasiunea și dragostea lor pentru muncă, convingerea că numai munca este izvorul onest al bunăstării și satisfacției depline în viață. Prin pilde și sfaturi înțelepte, prin exemplul lor personal și mai ales prin muncă au izbutit să-și educe temeinic copiii și să-i orienteze pe direcții bune în viață.

Nicolae Ciocoiu a copilărit în localitatea natală până la vârsta de 13 ani și 8 luni, când a plecat de acasă pentru a deprinde o meserie. Ca și frații săi nu a avut o copilărie ușoară. Părinții nu puteau să le cumpere la toți îmbrăcăminte și încălțăminte noi. Cumpărau celui mai mare. Când se uzau sau se rupeau pe alocuri, mama le cârpea sau le bazona. Când rămâneau mici, erau date următorului frate și tot așa până nu mai rămânea nimic din ele. Din primăvară până în toamnă, toți copiii, chiar și mama, umblau desculți. Venerabilul colonel își amintea că totuși, de Paști sau de ziua lui, fiecare primea ceva nou. Jucării sau cărți nu le puteau cumpăra, oricât ar fi dorit de mult. A simțit din plin iubirea părinților, a conștientizat eforturile și sacrificiile lor. De aceea, a participat nesilit alături de ei la înfruntarea privațiunilor inerente unei familii cu atâtea copii.

A urmat 6 clase primare între anii 1939 și 1945, chiar pe timpul celui de-Al Doilea Război Mondial. A resimțit din plin condițiile precare generate de pregătirea și participarea țării la război, la care s-a adăugat și cele produse de marele cutremur din 10 noiembrie 1940, când s-a dărâmat clădirea școlii. De aceea, numai în clasa întâi a învățat în școală, în celelalte clase a învățat prin saloanele de nunți rechiziționate de la cârciumarii din comună, în condițiile lipsei manualelor școlare. Potrivit amintirilor venerabilului colonel, elevii claselor a V-a, a VI-a și a VII-a beneficiau de un singur manual de limba și literatura română „Pământ și suflet românesc” și o culegere de texte, poezii și cântece patriotice între care „Doina” lui Mihail Eminescu, „Deșteaptă-te române”, „Pe-al nostru steag e scris unire”, „Treceți batalioane române Carpații”...

În pofida condițiilor vitrege, elevul Ciocoiu Nicolae a învățat cu râvnă și cu plăcere, situându-se printre elevii buni din clasă, la aritmetică neîntrecându-l nimeni. Când se afla în casa a III-a, un inspector școlar l-a lăudat că rezolvase fără greșală exercițiile de aritmetică și i-a dăruit culegerea „1.001 probleme rezolvate, pentru candidații la admiterea în liceu” cu „Cheia rezolvărilor” și l-a îndemnat să rezolve cât mai multe probleme. Culegerea aceea l-a captivat, așa cum astăzi sunt captivați copiii de computer, tabletă și telefon mobil, căci era atractivă și, după ce rezolva o problemă,

putea să compare judecata lui cu cea din „cheie” și avea o mare satisfacție că judeca corect. Până la sfârșitul clasei a IV-a, a rezolvat aproape toate problemele din culegere și i-a prins bine, căci a început să-i placă mult matematica și și-a făcut o bună bază de pornire în studiul acestea. După ce a împlinit 13 ani, a avut șansa să fie admis la Liceul Industrial al Uzinei Astra Brașov. A fost un mare salt calitativ în pregătirea lui, întrucât Astra Brașov era una dintre cele mai moderne uzine metalurgice din țară, iar în liceul acestea se făcea un învățământ de calitate. Director acestuia, inginerul Octavian Câmpeanu, i-a fost aproape, ca un părinte. Grație prestigiului de care se bucurau uzina și liceul, cât și faptului că uzina asigura gratuit școlarizarea, cazarea la internat și hrănirea elevilor, la examenul de admitere participau anual un mare număr de candidați, chiar și 15 pe un loc. Comisia de examinare avea de unde să aleagă elevi bine dotați și dispunea de o metodă adecvată de triere. Erau admiși candidații care aveau cel mai ridicat potențial de a învăța, nu conta nivelul pregătirii anterioare ca la alte școli. Trăsăturile psihice ale candidaților, precum intuiția, inteligența, spiritul de observație, atenția, memoria și altele, erau riguros determinate/măsurate cu ajutorul unor teste și aparate psihotehnice, pentru a alege pe cei mai bine dotați din mulțimea candidaților. Disciplinele tehnice erau predate de ingineri competenți ai uzinei. Practica școlară nu era formală, era urmărită și îndrumată permanent de maiștri cu o bună pregătire tehnică și experiență didactică. În primul an, toți elevii își însușeau prelucrările manuale de bază. Atelierul avea un laborator psihotehnic care urmărea dezvoltarea trăsăturilor psihice și fizice ale fiecărui elev. Absolvenții primului an erau repartizați pe meserii, pe baza datelor psihotehnice. Absolvenții cursului inferior de 4 ani deveneau muncitori cu înaltă calificare, iar cei mai buni dintre ei continuau pregătirea în cursul superior, încă 4 ani, și ajungeau maiștri sau tehnicieni. Șeful promoției urma Politehnica ca bursier al uzinei și ajungea inginer. Perspectiva de a ajunge inginer constituia un puternic stimulent pentru toți elevii liceului, căci fiecare avea dorința firească să ajungă cât mai sus. Ca și colegii lui, Nicolae Ciocoiu a învățat cât putea de bine și s-a purtat ireproșabil. În prima parte a anului întâi ajunsese deja al 2-lea dintr-o clasă bine pregătită. În semestrul al II-lea, a suferit o infecție digestivă gravă. De durere, a părăsit școala și s-a dus acasă. A suferit mult și ajunsese la capătul puterilor, dar în cele din urmă un medic inspirat a reușit să îl salveze. Convalescența a durat mult. În total a lipsit de la școală peste 2 luni, totuși a fost reprimat, i s-au motivat absențele și a reușit să recupereze timpul pierdut. După

absolvirea anului întâi, fiind repartizat ca electrician, a lucrat în echipa de întreținere și reparații curente ale mașinilor unelte din atelierele de sculărie și prelucrări mecanice ale uzinei. A avut șansa să cunoască o mare varietate de mașini unelte de uz general, automate și speciale, inclusiv pentru prelucrarea țevelor de tun.

În anul 1948, școala, de care era strâns legat idealul lui de a ajunge inginer, a fost desființată de reforma învățământului făcută de comuniști. Mai mult, reforma învățământului a instituit o nedreaptă segregare socială. Se urmărea ca numai copiii muncitorilor și ai țăranilor săraci să parcurgă învățământul până la cel mai înalt nivel, pentru ca numai ei să ocupe ulterior funcții de conducere. Originea lor socială era considerată „sănătoasă”, ei primeau burse, erau cazați în cămine, hrăniți la cantine, și aveau multe alte avantaje. În același timp se urmărea ca fiii țăranilor mijlocași, ca și ai bogătașilor, să urmeze numai învățământul profesional, ca să devină muncitori. Originea acestora socială era considerată „nesănătoasă”, ei nu primeau burse, nu erau acceptați în cămine, nu puteau mânca la cantine. Învățământul mediu și superior le era îngăduit, iar înmatricularea la unele școli chiar interzis. Fiind fiu de țăran mijlocas, Nicolae Ciocoiu avea originea „nesănătoasă” și nu mai putea să-și continue pregătirea, întrucât nu ar fi primit bursă oricât ar fi învățat de bine, iar părinții aveau greutăți mari cu predarea cotelor de produse agricole și nu-l puteau ține în școală.

Din fericire, atât el, cât și alți elevi rămași pe drumuri, au fost salvați de inginerul Octavian Câmpeanu. Acesta, împreună cu inginerii petroliști care i s-au alăturat, au înființat, la Câmpina, o școală tehnică de utilaj petrolier, aproape la fel de bună ca și cursul superior al liceului din Brașov. Elevii muncitori, a căror origine socială era „nesănătoasă” și nu primeau bursă, erau angajați la una din unitățile petroliere din zonă, ca să se poată descurca cu forțe proprii pe timpul școlarizării. Cât timp a urmat școala de la Câmpina, Nicolae Ciocoiu a și muncit 2 ani ca electrician la Întreprinderea de Reparat Utilaj Petrolier din Poiana-Câmpina, 1 an ca pedagog la Școala Profesională de Petrol din Câmpina și 6 luni ca pedagog la școala la care era elev. Ca elev a primit o temeinică pregătire, atât tehnică, cât și la matematică. La examenul de capacitate, echivalent bacalaureatului, a obținut media 10 și a fost declarat șef de promoție.

Deși a reușit la Institutul de Petrol și Gaze din București nu a putut să-și urmeze cursurile, întrucât nu se număra printre beneficiarii de bursă, din cauza originii sociale. A avut totuși noroc, căci, în anul 1952, Facultatea de Armament din cadrul Academiei Tehnice Militare a organizat un examen extraordinar de admitere, întrucât

la cel ordinar nu se ocupaseră toate locurile. A reușit primul la examen dar, pentru că în instituțiile militare erau admiși numai cei cu originea „sănătoasă”, a fost chemat la Consiliul de Conducere al Academiei care urma să-i hotărască soarta.

La Consiliu, ca să influențeze și orienteze discuțiile, căpitanul Timofte, locțiitorul politic al șefului facultății i-a pus ostentativ prima întrebare: „–Cine vă muncește pământul, chiaburule?” Nicolae Ciocoiu i-a răspuns cu curaj: „–Nu suntem chiaburi, ci țărani mijlocași, iar pământul îl muncim noi, părinții și copiii, căci suntem mulți și harnici”. Și i-a arătat bătăturile din palme.

A avut noroc că generalul Iosif Butoi, comandantul academiei, l-a apărut, a propus consiliului să îl admită, și în final a fost admis. Dar, cât timp a urmat facultatea a fost privit din două puncte de vedere diametral opuse: ofițerii politici îl hărțuiau neconținut pentru „vina” părinților de a fi avut 5 ha de pământ pe care au muncit din răspuțeri să-și crească copiii; iar profesorii, șeful facultății și comandantul academiei îl apreciau pentru rezultatele bune obținute.

A avut parte de profesori universitari eminenți: Mihai Ghermănescu – la Matematică, Vasile Bianu – la Fizică, Nicolae Patraulea, viitor academician – la Mecanică rațională, col. ing. Aurelian Stan, viitor academician – la Construcția și proiectarea gurilor de foc, Valerian Nestorescu, un mare constructor de armament – la Calculul probabilităților și Tehnologia fabricației gurilor de foc. Acesta din urmă i-a fost și conducător la proiectul de diplomă, chiar și mentor pentru întreaga activitate.

A folosit din plin condițiile bune pe care le avea, a învățat cu responsabilitate și a obținut aproape la toate examenele calificativul foarte bine, numai la două a obținut doar bine. La proiectul de diplomă și la examenul de licență a obținut calificativul maxim. La absolvirea facultății a obținut diplomă de merit și a fost cooptat în Direcția Tehnică de Înzestrare cu Armament și Muniții din Comandamentul Artileriei Forțelor Armate, unde putea să-și valorifice pe deplin buna pregătire tehnică pe care o acumulase. Astfel a început strălucita sa carieră, în care a participat la rezolvarea unor probleme complexe și importante, alături de renumiți și devotați ingineri de armament și artileriști, precum coloneii ingineri Ion Ionescu-Moritz, Victor Florescu, Melinte Holotescu, Dumitru Ionescu, Ilie Zdroba (despre care am scris într-un articol anterior), Victor Târlea, Florian Popa, Marin Florea, Teodor Mirea, Gheorghe Gârlea; coloneii de artilerie Victor Dimitriu, Marin Șerban, Gabriel Grigorescu, Nicolae Ciucă și mulți alții.



Clipe alături de soția – Alexandra Iliescu

După absolvirea facultății s-a căsătorit cu Alexandra Iliescu. Imediat după căsătorie, aceasta a urmat cursurile Facultății de Arhitectură, iar după absolvire a lucrat la Institutul Proiect București, ajungând în scurt timp arhitect șef de proiect complex.

În anul 1970 s-a născut unicul lor fiu, Mihai. După încetarea prematură din viață, în data de 4 iulie 2001, a bunei sale soții, Nicolae Ciocoiu a rămas văduv, dar nu singur. S-a atașat de familia fiului său, Mihai.



Alături de soția Alexandra și fiul Mihai

Acesta a absolvit Facultatea de Automatică din cadrul Universității Politehnica București cu rezultate excepționale. Atât în timpul ultimilor ani de facultate, cât și pe perioada studiilor de Masterat, Mihai Ciocoiu a lucrat pe o poziție de cercetare în cadrul Institutului de Cercetare în Inteligență Artificială al Academiei Române, sub îndrumarea academicianului Dan Tușiș. După absolvirea studiilor masterale, Mihai Ciocoiu a fost admis în programele de studii doctorale ale mai multor universități americane. A optat pentru programul Universității Maryland din College Park, care i-a oferit atât o poziție de asistent universitar, cât și o bursă de merit. După obținerea titlului de doctor în știința calculatoarelor, Mihai Ciocoiu a acceptat o poziție de predare/cercetare în cadrul Centrului de Studii Avansate în Calculatoare al Universității Louisiana din Lafayette. Deși avea codiții de muncă și de viață mult mai bune decât în țară, după câțiva ani petrecuți în această poziție, Mihai Ciocoiu a ales să se reîntoarcă în țară pentru a fi mai aproape de tatăl său Nicolae, rămas între timp văduv.

În întreaga sa carieră de 35 de ani, din martie 1957 până în iunie 1992, colonelul ing. Nicolae Ciobanu și-a desfășurat activitatea numai în Direcția Tehnică de Înzestrare cu Armament și Muniții. A lucrat succesiv în Secțiile Tehnică, Reparații, Fabricații, Exploatare Armament și Exploatare Rachete, iar în ultimul an de serviciu a îndeplinit funcția de locțiitor tehnic al șefului direcției.

A fost înaintat în grad astfel: sublocotenent – 1953, locotenent – 1955, locotenent-major – 1957, căpitan – 1962, maior – 1964, locotenent-colonel – 1971 și colonel – 1978.

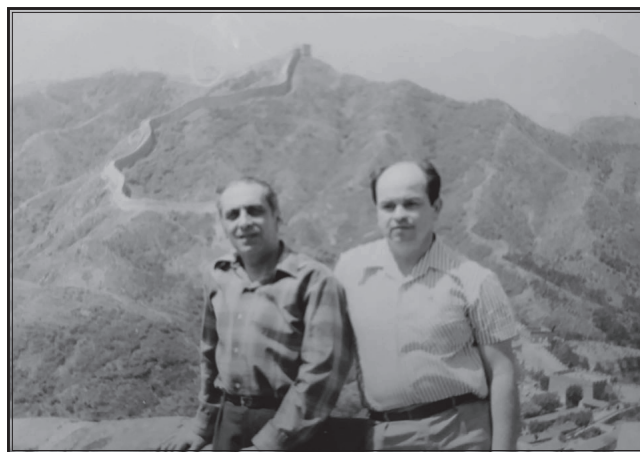
În primii 6 ani de serviciu a lucrat în domeniu asigurării tehnice de armament și muniții clasice. Ca urmare a rezultatelor excelente obținute, Consiliul Militar al Artileriei a hotărât specializarea lui în tehnica rachetelor, care era în curs de introducere pentru prima dată în înzestrarea Armatei Române.

În perioada martie-noiembrie 1963 (timp de 9 luni) a urmat un curs post-universitar de specializare

în cunoașterea și exploatarea complexelor de rachete antitanc dirijate SMEL, tactice LUNA și operativ-tactice 8K11, toate din prima generație, la Academia Tehnică de Rachete din Penza din Uniunea Sovietică. Până la sfârșitul carierei a mai urmat 2 cursuri post-universitare de perfecționare în tehnica rachetelor în URSS. De asemenea, a participat la o consultație privind fabricația armamentului, în China.



La început de carieră militară



La marele zid chinezesc.

Colonelul ing. Nicolae Ciocoiu este cel din dreapta

În perioada 1964-1992 și-a desfășurat activitatea în domeniul asigurării tehnice de rachete antitanc dirijate, tactice și operativ-tactice. Între anii 1970 și 1992, a lucrat și în cadrul Programului Unitar de Dezvoltare a Industriei Naționale de Apărare, inițiat după evenimentele din 1968 din Cehoslovacia.

Dintre activitățile semnificative la care a participat, în cadrul Direcției Tehnice de Înzestrare cu Armament și Muniții (noțiunea de „armament și muniții” include aparatura și tehnica de artilerie și rachete terestre), menționez:

- a participat la prezentări de armament și tehnică de luptă, de interes pentru dotarea Armatei Române; a făcut parte din delegația Comandamentului Artileriei care a participat în Uniunea Sovietică la prezentarea complexelor de rachete antitanc dirijate MALIUTKA, tactice LUNA-M și operativ-tactice 8K14 (toate din generația a doua), le-a analizat și a propus achiziționarea și introducerea lor în înzestrarea Armatei Române;

- a primit din import sau din producția internă, a realizat recepția tehnică și introducerea în exploatare sau depozitare a unor armamente și muniții; a recepționat personal armamentul și aparatura artileristică de pe 300 de tancuri T-34 și de pe 240



Specialiști în tehnică militară, români și chinezi. Primul din dreapta jos - col. ing. Nicolae Ciocoiu

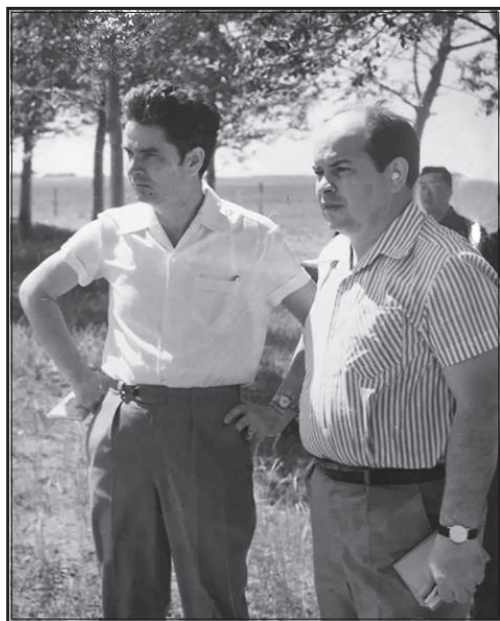
de autotunuri SU-76, primite din Uniunea Sovietică;

- a participat la asigurarea (elaborarea sau traducerea) documentației tehnice de cunoaștere, exploatare, întreținere tehnice, reparații și depozitare a armamentului și munițiilor;

- a participat la îndrumarea și controlul exploatării și depozitării armamentului și munițiilor, în întreaga armată, precum și la gărzile patriotice;

- a îndrumat și controlat activitatea tehnică a serviciilor de asigurare cu armament și muniții din armată, iar din anul 1968 și a formațiunilor de gărzii patriotice;

- a participat la îndrumarea și controlul bazelor de reparații și a depozitelor de armament și muniții, a Poligonului de Experiențe al Armatei de la Jegălia,



Colonelul ing. Nicolae Ciocoiu la activități în teren în China

dezvoltarea armamentului și munițiilor, pe plan mondial; a elaborat studii de prognoză privind dezvoltarea armamentului de infanterie, aruncătoarelor de bombe și armamentului de artilerie, care au stat la baza întocmirii „Planului tehnic” al Direcției Tehnice de Înzestrare cu Armament și Muniții;

- a elaborat teme de cercetare-proiectare și caiete de sarcini pentru noile tipuri de armament și muniții;

- a avizat soluțiile constructive și modelele experimentale, experimentarea și omologarea prototipurilor și a seriilor „zero”, introducerea în exploatare și experimentarea la trupe a noilor tipuri de armament și muniții;

- a prezentat la Consiliul de Înzestrare a noi tipuri de armament și muniții, cu propuneri de introducere a lor în înzestrarea Armatei Române;

- a prezentat la grupele temporare de lucru ale specialiștilor armatelor statelor participante la Tratatul de la Varșovia a noilor tipuri de armament și muniții realizate în țara noastră și

- a participat la analiza propunerilor de invenții, inovații și raționalizări referitoare la armament și muniții, prezentarea concluziilor la comisia de resort și luarea măsurilor de aplicare a celor admise.



Colonelul ing. Nicolae Ciocoiu la Beijing

Dintre realizările personale sau coordonate personal, de referință, menționez că:

- a pus în funcțiune aparatul de vedere pe timp de noapte PPN-1 și l-a prezentat în premieră cadrelor Comandamentului Artileriei (a fost prima sarcină importantă a sa ca ofițer inginer); aparatul PPN-1 fusese realizat în Uniunea Sovietică și era primul aparat de vedere pe timp de noapte cu radiații infraroșii de tip activ din armata română și probabil unul dintre primele din lume; a primit sarcina să prezinte aparatul și profesorilor și studenților Facultății de Armament (pe care abia o absolvise), profesorilor și elevilor Școlii Militare de Artilerie, personalului bazelor de reparații armament, a unor direcții centrale din Ministerul Apărării Naționale, chiar și ministrului și prim-ministrului;

- a coordonat transformarea mitralierelor de bord avion 7,92 mm Rheinmetall, rămase din cel de-Al Doilea Război Mondial, în mitraliere de cazemată;

- a conceput, împreună cu căpitanul. ing. Florian Popa, unificarea țevelor de schimb pentru puștile mitralieră 7,62 mm DP și DPM și mitralierele de pe tanc 7,62 mm DTM și ZTD;

- a cercetat cauzele spargerii sistematice a cutiei mecanismelor puștilor mitralieră 7,62 mm DP și DPM și a mitralierelor de pe tanc DTM și ZTD și a stabilit măsurile de prevenire a acestui incident;

- a elaborat tema de cercetare-proiectare pentru aruncătorul de grenade calibrul 40 mm adaptat la arma de asalt calibrul 7,62 mm AKM, a contribuit la elaborarea soluției constructive, a urmărit proiectarea și realizarea prototipului, a coordonat omologarea prototipului aruncătorului și a muniției aferente;

- a conceput adaptarea semiremorcii de transport rachete și a mașinii izoterme de păstrare și transport componente de luptă specifice complexului de rachete operativ-tactice 8K11, rămase disponibile după scoaterea complexului din înzestrare, pentru transportul rachetelor tactice LUNA-M și a rachetelor operativ-tactice 8K14 existente în înzestrare, respectiv a componentelor de luptă aferente;

- a adaptat un electro-convertizor, preluat din producția internă, pentru alimentarea în remiză a instalației de lansate rachete tactice LUNA-M, în scopul îmbunătățirii condițiilor de instrucție a servanților și economisirii consumului de carburanți și moto-resurse;

- a conceput 4 dispozitive TI (cu țevi introduse), destinate executării tragerilor de instrucție cu rachete tactice, cu armamentul reactiv și cu aruncătorul de grenade adaptat la arma de asalt, folosind muniție de

calibru mai mic (trageri cu proiectile reactive de 122 și 130 mm, în loc de rachete tactice LUNA și LUNA-M; trageri cu cartușe de pușcă 7,62 mm, în loc de proiectile reactive de 122 mm; trageri cu cartușe de pistol 7,62 mm, în loc de grenade de 40 mm);

- a conceput și a realizat, împreună cu ing. Nicolae Bărbuică și un colectiv de colaboratori, două componente de luptă pentru tragerile de instrucție cu rachetele tactice LUNA și LUNA-M;

- a înființat un laborator metrologic mobil și a elaborat metodologia verificărilor metrologice a aparatelor de măsură și control, precum și a încercărilor la suprasarcină a mijloacelor de ridicat și sub presiune, aferente armamentului și tehnicii de rachete din înzestrare. Ulterior, a fost înființat câte un astfel de laborator la fiecare eșalon armată;

- a coordonat neutralizarea oxidantului (un amestec foarte periculos de acid azotic și tetraoxid de azot) rămas de la complexul de rachete 8K11, scos din înzestrare;

- a condus experimentarea și omologarea seriei „zero” de rachete antitanc dirijate MALIUTKA-P;

- a condus experimentarea prototipului instalației de lansare și dirijare a rachetelor antitanc MALIUTKA-P;

- a elaborat, împreună cu col. ing. Vasile Sevacov, documentația de reparații a rachetelor antitanc dirijate MALIUTKA-M;

- a conceput un modulator de imagini pentru dirijarea semiautomată a rachetelor antitanc;

- a conceput un indicator de bruiă luminos și un dispozitiv electronic pentru determinarea momentului introducerii rachetei antitanc pe linia de atac, în scopul facilitării dirijării manuale a rachetelor antitanc;

- a conceput soluția constructivă și a realizat, împreună cu ing. Sebastian Rădulescu și doctorul Nicolae Ciaușu, două aparate psihotehnice pentru selecționarea operatorilor de dirijare manuală a rachetelor antitanc: un aparat pentru verificarea reacțiilor motorii stereotipice și un tahistoscop (aparat cu ajutorul căruia se prezintă unei persoane, pentru un timp foarte scurt, diferite desene, cuvinte, litere etc., în vederea studierii atenției, percepției, a unor procese senzoriale etc.);

- a elaborat tema de cercetare-proiectare și a conceput soluția constructivă a unui simulator (bazat pe computer universal) pentru selecționarea, antrenarea și admiterea la trageri a operatorilor de rachete antitanc dirijate și a servanților ochitori-trăgători pentru tunurile antitanc;

- a participat la consiliile de conducere și la adunările generale ale oamenilor muncii din Institutul de

Cercetare Proiectare și din întreprinderile producătoare de armament și muniții;

- a urmărit îndeplinirea planului tehnic și de producție la Întreprinderile Mecanice Reșița și Mija.

La sfârșitul anului 1976, a primit sarcina de a analiza greutățile inerente întâmpinate de noua Uzina de Tunuri din Reșița în pregătirea fabricației și realizarea seriei „zero” a tunului antitanc de calibrul 100 mm Model 1975 (primul tun realizat în țara noastră după cel de-Al Doilea Război Mondial). Pe baza raportului pe care l-a redactat, Ministerul Apărării Naționale (MAPN) și Ministerul Industriei Construcțiilor de Mașini (MICM) au hotărât luarea unor măsuri eficiente pentru urgentarea intrării uzinei în funcțiune:

a) uzina a fost subordonată Centralei Industriale de Echipament Special – CIES/MICM, care coordona uzinele de armament și muniții;

b) conducerea uzinei a fost înlocuită cu locotenent-colonelul ing. Adrian Marinescu, ca director, un inginer de armament deosebit de capabil, ofițer cu experiență în conducerea bazelor de reparații armament, detașat de MAPN, iar inginer-șef a fost numit ing. Dan Navolan, transferat de la UCM Reșița, unde obținuse rezultate remarcabile în sectorul pregătire-prognoză-execuție; totodată au fost detașați câțiva ofițeri și maiștri de armament cu experiență, care au fost încadrați la controlul de calitate, poligonul de trageri, comisia de recepție etc.;

c) a fost instituit un comandament special, compus din reprezentanți ai factorilor implicați în realizarea tunului și condus de unul din cei mai capabili și devotați ingineri români – Gheorghe Boldur adjunct al ministrului MICM, care a determinat valorificarea integrală a potențialului uzinei și al colaboratorilor; comandamentul se întrunea lunar la IM Reșița, analiza îndeplinirea sarcinilor din luna precedentă, stabilea noi sarcini pentru luna următoare și modul de îndeplinire a lor;

d) implicarea sculărilor unor uzine subordonate CIES, în pregătirea de fabricație a tunului;

e) solicitarea unei consultații tehnice și tehnologice la uzine de armament din China sau alte țări amice.

Ca urmare, în anul 1977 a fost finalizată pregătirea de fabricație a tunului calibrul 100 mm Model 1975, a fost realizată și omologată seria „zero” și au fost fabricate 24 tunuri; au fost realizate încă 2 prototipuri (al tunului antitanc calibrul 100 mm Model 1977 și al tunului pentru tancul mijlociu românesc), mult mai mult decât în ultimii doi ani (1975-76), în care a fost

realizat și omologat doar prototipul tunului de 100 mm Model 1975.

Pentru completarea dotării uzinei de tunuri și pentru clarificarea unor probleme de fabricație a tunurilor, a fost obținută o consultație în China. La această consultație, șeful Direcției Tehnice de Înzestrare cu Armament și Muniții – generalul Nicolae Negulescu s-a propus chiar pe el însuși, deși împlinise vârsta de pensionare, dar ministru Apărării Naționale a ordonat să participe inginerul implicat/pregătit în problemele respective. Așa a ajuns Nicolae Ciocoiu să consulte specialiști chinezi competenți în fabricația de tunuri, dar relațiile lui cu șeful său direct, generalul Negulescu s-au deteriorat.

A contribuit substanțial la perfecționarea tunului antitanc calibrul 100 mm Model 1975. A participat la elaborarea caietului de sarcini, a susținut să se includă verificarea preciziei tragerii directe în panou, la câte un tun prelevat din fiecare lot de fabricație și să se limiteze abaterea de justete a tragerii (abaterea punctului mediu al loviturilor trase, față de punctul de ochire). Proiectantul s-a opus însă vehement, motivând și aducând ca dovadă caiete de sarcini din care rezulta că la tragerea indirectă sunt limitate numai abaterile probabile ale punctelor de cădere ale proiectilelor față de punctul lor mediu (condiția de precizie a tunului). Colonelul ing. Nicolae Ciocoiu a demonstrat argumentat că tragerea antitanc (tragere directă) este radical diferită de tragerea indirectă. La tragerea antitanc proiectilul trebuie să lovească neapărat tancul, care are dimensiuni relativ reduse și se află adesea în mișcare. În plus, tragerea antitanc nu poate fi precedată de trageri de reglaj, precum tragerile indirecte de efect. Proiectantul a susținut că și tragerile antitanc pot fi reglate pe baza urmelor trasoare ale proiectilelor precedente. A insistat că tancul trebuie, pe cât posibil, lovit cu primul proiectil. Cu toate acestea, șeful său l-a ignorat și a avizat caietul de sarcini, deși acesta nu prevedea limitarea abaterii de justete a tragerii.

Ca problema să nu rămână nerezolvată și pentru a scoate în evidență și alte neajunsuri ale tunului, a propus, apoi a organizat și a coordonat experimentarea suplimentară la trupe, a tunurilor din seria „zero”, în perioada de garanție. La tragerile executate în cadrul experimentării, o parte din tunuri au avut abateri de justete atât de mari (peste 1,7 m) încât nu au lovit ținta-tanc, deși acordul dintre aparatul de ochire și țeava tunului fusese reglat regulamentar, pe baza șanțulețelor de la gura țevii. Cauza consta în faptul că șanțulețele de la gura țevii reprezentau „axul geometric al țevii”,

deci abaterile datorate zvâcnirii și curburii țevii nu erau corectate. Pentru a corecta aceste abateri, era necesar ca șanțulețele să fie trasate pe baza tragerii de precizie în panou, astfel încât să reprezinte „axul balistic al țevii” (direcția inițială a proiectilului, respectiv linia de vizare prin țeava tunului a punctului mediu al loviturilor), nicidecum axul geometric al țevii. Astfel, tunul este adus la „bătaia normală”, abaterea de justete tinzând către zero, loviturile grupându-se strâns în jurul punctului de ochire.

Întrucât poligonul Uzinei de Tunuri avea adâncimea limitată la 270 m, a propus și a verificat experimental derogarea ca tragerea pentru trasarea șanțulețelor să fie executată la distanța permisă de poligon, iar rezultatele obținute să fie extrapolate prin calcul la distanța loviturii directe (1.100 m, pentru tunul antitanc de calibru 100 mm), în jurul căreia se execută tragerile antitanc de efect. Astfel, a fost redusă la minim abaterea de justete la tragerea directă, o calitate deosebită a tunurilor antitanc.

După însușirea în fabricația de serie a tunului antitanc de calibru 100 mm Model 1977, a prezentat acest tun unui general de artilerie dintr-o țară arabă, în vederea încheierii contractului de export. La verificarea preciziei în panou, când a văzut loviturile grupate strâns în jurul punctului de ochire, specialistul străin a aplaudat entuziasmat. Col. dr. ing. Dumitru Coroș – proiectantul tunului, care se afla de față, i-a spus textual: „–Nae, ai avut dreptate, datorită perseverenței tale tunul nostru are o precizie atât de bună”, apoi l-a îmbrățișat și l-a sărutat pe obraji. A fost cea mai mare satisfacție pe care colonelul Nicolae Ciocoiu a avut-o ca inginer de armament.

A îndrumat cu exigență și responsabilitate ani de zile Poligonul de Experiențe al Armatei de la Jegălia și Depozitele de Rachete Mija și Mârșa. A predat un ciclu de lecții privind cunoașterea pistoalelor și revolverelor, precum și a muniției aferente, existente în depozitele armatei, la un Curs de criminalistică, organizat de Ministerul Justiției.

De-a lungul timpului a îndrumat, în calitate de conducător de proiect de diplomă, mulți absolvenți ai Facultății de Armament din Academia Militară Tehnică și a recenzat unele proiecte de diplomă. De asemenea, a analizat conținutul unor manuale tehnice în vederea editării lor la Academia Militară Tehnică;

A colaborat cu Ministerului de Război al Siriei, acordând consultații tehnice privind posibilitățile de modernizare a complexelor de rachete antitanc cu dirijare manuală existente în dotarea Armatei Siriene, în complexe de rachete antitanc cu dirijare semiautomată.

A acordat consultații și Ministerului Apărării Naționale din Moldova privind dotarea armatei cu armament și muniții, precum și valorificarea armamentului și munițiilor rămase pe teritoriul Republicii Moldova de la armata fostei Uniuni Sovietice.

Pentru moralitatea ireproșabilă a fost mult timp președinte al Consiliului de Onoare al ofițerilor cu grad inferior din Comandamentul Artileriei, marile unități, unitățile și formațiunile militare subordonate acestuia.

După decembrie 1989, a încercat să se opună decăderii industriei naționale de apărare. În anul 1990, o mulțime de firme de mijloace de luptă din străinătate au trimis la noi emisari cu oferte pentru a-și vinde marfa. Cel mai bine s-a prezentat delegația israeliană: toți membrii ei vorbeau fluent limba română și știau bine nevoile armatei române, cu ce se ocupa cercetarea românească în domeniul tehnicii militare, ce rezultate obținuse, ce greutăți întâmpina și s-au oferit să ne vândă exact ce ne trebuia. Din discuții a rezultat că firma respectivă producea „creierul electronic” al produselor respective, primea de la colaboratori aproape toate componentele, le asambla și livra produsele finite armatei israeliene și/sau le exporta. Colonelul Nicolae Ciocoiu a propus firmei israeliene o cooperare în producția de muniții, întreprinderi românești de profil urmând să livreze firmei israeliene componente de muniții clasice pe care le puteau produce și să primească în schimb „creierul electronic” al muniției „inteligente”. Evreii însă nici nu au vrut să audă de așa ceva, pe motiv că întreprinderile românești vindeau muniții statelor arabe ostile Israelului. Ulterior, evreii au invitat la ei delegații români cu putere de decizie, i-au tratat cu atenție și au încheiat cu ei contracte de livrări armament și muniții, chiar și pistoale, deși IM Cugir se oferise să producă pistoale la fel de bune și mult mai ieftine...

Deși a fost un militar disciplinat, uneori a fost nevoit să se opună superiorilor săi, fapt nepermis în armată. Un astfel de eveniment s-a produs chiar înainte de a fi pensionat. Un adjunct al directorului Romtehnica a solicitat de la armată un lot de pistoale pentru a fi exportate și a făcut presiuni să fie plătite cu prețul aprobat înainte de inflația galopantă, care a urmat evenimentelor din decembrie 1989. S-a opus cu fermitate acestei pretenții și a cerut actualizarea prețului sau ca Romtehnica să ramburseze suma obținută pe pistoale, din care să rețină comisionul convenit legal. Romtehnica nu a fost de acord cu o soluție corectă și s-a adresat prim-adjunctului ministrului Apărării Naționale și șef al Departamentului Înzestrării Armatei, generalul

Florentin Popa. Acesta, potrivit colonelului ing. (rtr) Nicolae Ciocoiu, în loc să susțină interesele legitime ale armatei și să fie de partea adevărului și a dreptății, le-a susținut pe cele ale Romtehnica. În cele din urmă, i-a indicat să prezinte raport de declasare la reformă a pistoalelor și a promis că va aproba ca pistoalele să fie date Romtehnica la prețul de fier vechi... Colonelul ing. Nicolae Ciocoiu și-a asumat răspunderea să nu execute acest ordin al superiorului său, după care a fost trecut direct în retragere, cu drept de pensie. Trist final de carieră...

După modul cum a muncit și rezultatele pe care le-a obținut în întreaga carieră, având în vedere și faptul că în ultimul an de serviciu a îndeplinit funcția de general cu rezultate foarte bune, Nicolae Ciocoiu merita ca măcar la pensionare să fie avansat la gradul de general în retragere. Alții au fost avansați, unii fără să fi exercitat funcții prevăzute cu gradul de general.

A fost un profesionist de excepție. O dovadă în acest sens o reprezintă Certificatul de inventator nr. 72501 din 13.10.1972, acordat de Oficiul de Stat pentru Invenții și Mărci, pentru lucrarea „Modulator de imagini pentru dirijarea semiautomată a rachetelor”, cele 16 certificate de inovator și 2 de raționalizator, pentru lucrări care au reprezentat noutăți pe plan național, Premiul al II-lea

pe țară, acordat de Consiliul Național pentru Știință și Tehnologie, la finala Concursului Creației Științifice și Tehnice, ediția a VI-a (1987) și, nu în ultimul rând, Mențiunea acordată de Ministerul Apărării Naționale la concursul de invenții și inovații pe armată din anul 1977.

Pentru exprimarea sa profesională de excepție a fost încadrat în întreaga carieră pe funcții superioare cu 1-2 trepte superioare gradului militar deținut. A fost înaintat de două ori în gradul următor înainte de termen. De asemenea, i-au fost acordate numeroase ordine și medalii, printre care amintesc Ordinul „Meritul Militar” clasele I-a, a II-a și a III-a, Medalia „Meritul Militar” clasele I-a și a II-a, alte medalii românești și străine.

Colonelul ing. (rtr) Nicolae Ciocoiu este pe deplin mulțumit de cum și-a trăit viața. A avut parte de părinți, soție, fiu, noră și doi nepoți buni, pe care i-a iubit și care, la rândul lor l-au iubit și i-au fost sprijin de nădejde la nevoie. La serviciu și-a făcut pe deplin datoria și a lăsat ceva în urma lui. Regretă însă că o bună parte din ce a realizat cu mari eforturi și sacrificii generația lui de ingineri și tehnicieni militari în domeniile dezvoltării industriei naționale de apărare și înzestrării armatei s-a năruit. Speră însă că generațiile viitoare vor recupera pierderile prezente, dar e trist pentru că mult mai grea construirea decât irosirea...

Colonel eng. (rtr) Nicolae Ciocoiu – An admirable Man of the Army
Brigade General (r) prof. univ. Adrian Stroe, Ph.D.

Abstract: Engineer colonel Nicolae Ciocoiu (b. January 17, 1932, Băicoi, Prahova county) is one of the pioneers of ground missiles in the Romanian Army. Coming from a family with a cult of work, he managed, despite all the difficulties imposed by the popular democracy regime, to graduate with the highest qualification from the Faculty of Armaments of the Military Technical Academy. He carried out his entire activity within the Technical Directorate of Endowment with Armament and Ammunition, specializing in missile technology. His exceptional activity was rewarded with numerous orders and medals.

Keywords: Nicolae Ciocoiu, engineer colonel, Faculty of Armaments, Technical Directorate of Endowment with Armament and Ammunition, ground missiles.

NOTĂ

¹ Chirovnic: maestru sonder șef în șantierele petroliere, însărcinat cu executarea lucrărilor de foraj sau de producție.

DEPORTAȚI SAȘI ÎN URSS. STUDIU DE CAZ IULIA MONGIER (1926-2022)

Muzeograf Dan RAMF¹

Dumbrăveni, județul Sibiu, orașul plin de vise și amintiri frumoase al copilăriei mele. Acesta era localitatea unde am făcut prietenie cu tineri de vârsta mea, sași, maghiari, români și țigani, eram cu toți încântați să fim împreună. În deceniul al optulea din secolul XX am aflat povestea de viață a comunității săsești din localitate, cei care au supraviețuit războiului



18 aprilie 2015. Dumbrăveni, jud. Sibiu. Lisbeth Bloos (1927-) și Iulia Mongier (de la stânga la dreapta)

mondial, au fost deportați în URSS, pentru ca apoi să emigreze masiv în Republica Federală Germania. Totuși, au mai rămas destule persoane în vârstă, care m-au primit în casa lor și au relatat tragedia războiului, al deportărilor și despărțirii de cei dragi. Am cunoscut-o pe doamna Mongier Iulia (1926-2022)² prin intermediul doamnei Bloos Lisbeth (1927)³, ea însăși deportată în URSS în perioada 1945-1949.

Anul acesta se împlinesc 80 de ani de la actul de la 23 august 1944, dar și începutul anilor grei de comunizare a României, a deportărilor și detenției a zeci și sute de mii dintre compatrioții noștri. Războiul nu era terminat atunci când, în luna ianuarie 1945, la ordinul autorităților sovietice, a conducătorului Iosif Vissarionovici Stalin, aproximativ șaizeci de mii de etnici germani, femei și bărbați au fost deportați la muncă de reconstrucție în URSS⁴. Din păcate deportarea sașilor a provocat exodul masiv al acestora după 1989 din spațiul transilvan către Republica Federală Germania. Despre toate aceste evenimente tragice ale istoriei naționale mi-a relatat doamna Iulia Mongier după cum urmează.

Tante Iulia era o femeie vioaie, veselă, plină de viață, optimistă, cu un dar al povestirii deosebit, cuvintele rostite de dânsa erau pline de învățăminte și de multe ori îmi aducea zâmbetul pe față. Rar mi-a fost dat să ascult povestindu-se tragedia unei generații întregi, cu ușurința, larghețea, bunăvoința manifestată de frau Iulia.

Când o ascultam, totul îmi părea mai ușor, printre cuvinte nerostite simțeam îndemnul dânsi adresat nouă: „nu vă plângeți, viața merge mai departe, trebuie să reușiți!”.

Povestea vieții sale începe la 16 septembrie 1926, la Vișeu de Sus, atunci când s-a născut Szedlak Iulia. Pe tatăl dânsi l-a chemat Szedlak Rudolf(1885-1931) și pe mama sa, Iulia(1892-1982). Mama sa a trăit

ultima perioadă a vieții la Dumbrăveni, sub ocrotirea fiicei și a nepoatei Marianne.

„La părinți am fost trei frați și trei surori. Cea mai mare era Ana, născută în anul 1910, urmată de Joseph în 1911, îi spuneam Seph, de Ida născută în 1916, de fratele Desz născut în 1919. După război s-a născut Rudolf (1924-1945), după care veneam eu în anul 1926. Tatăl nostru, Rudolf, era dulgher de meserie, mama era croitoreasă, o profesionistă în domeniul ei. Pe ea, după bunicul a chemat-o Traxler” – își amintea tante Iulia.

„Clasele primare le-am făcut la școala românească la noi, în Vișeu de Sus, acolo nu aveam școală germană. Ca să învățăm și limba maternă corect, părinții ne-au dat la ore în particular la un profesor pensionar de limba germană. După ce am făcut șase clase primare, domnul profesor s-a îmbolnăvit și nu am mai continuat școala. Noi mergeam îmbrăcați cu hainele făcute de mama și eram încălțați cu ghete. Pe atunci se scria cu stilul, pe tăbliță.

Imediat după aceea, m-am mutat la Copșa Mare, la sora mea Roth Ida, care, la 1 septembrie 1940, a născut o fetiță, care purta numele ei, iar băiețelul născut în 1942 purta numele tatălui, Friedrich. Cumnatul meu Roth Friedrich(1916-1942), era plecat pe front cu armata germană și, din păcate, el a murit în Rusia, poate la Stalingrad.

Și fratele nostru cel mai mic, Rudolf(1924-1945) a fost în război pe timpul lui Hitler cu armata



Rudolf Szedlak (1924-1945) – fratele Iuliei Mongier

germană, el a luptat în Slovacia și a fost rănit. A fost internat în spital, unde au dat rușii de ei și i-au scos afară, i-au lichidat pe toți. Mama a mers să-l caute în Slovacia, dar nu a știut nimeni locul unde a fost îngropat” – povestea cu tristețe doamna Iulia.

„Din 1940 până în ianuarie 1945 am locuit la Copșa Mare, la sora mea Ida, care avea bărbat de acolo. Acum 75 de ani erau mulți sași acolo, lumea lucra și ținea obiceiurile noastre cu fărșang, cu baluri, cu mersul la biserică. Fărșang este o sărbătoare în luna februarie, atunci când tineri și bătrâni, toate vecinătățile se adună ca să petreacă „îngroparea iernii”. Tot atunci începea pentru credincioșii catolici, Postul Paștelui. Eu am participat la patru astfel de sărbători, în anii 1941-1944. Tot acum mai bine de 70 de ani, era o zi în care veneau oamenii în turnul bisericii să taie o bucată de slănină. Aveam obiceiuri frumoase, făceam în sală câte o scenetă de teatru. De multe ori făceam baluri și petreceri, românii s-au luat după noi. Toate au fost bine până au venit rușii.

La începutul lui ianuarie 1945 a venit jandarmul la noi și mi-a zis să împachetez ceva, așa puține lucruri, după care m-a dus la școala românească. Când am ajuns acolo eram toți sașii adunați, școala era plină. A venit și săraca sora mea Ida, era trecută și ea pe listă,

era împreună cu cei doi copii care aveau trei și patru ani. Atunci a venit primarul la ea și i-a spus:

«– Doamna Roth, lăsați copiii undeva!».

«– Dacă mă duceți de aici, eu nu plec fără copiii mei, i-a răspuns sora mea. Bărbatu-meu a murit pe front, părinții lui nu mai trăiesc, nu mai are decât o mătușă bătrână, eu nu-mi las copiii acolo!» – i-a răspuns Ida. S-a tot sfătuit primarul român cu paznicul ăla rus care stătea de pază la ușă, la un moment dat i-a zis la soră-mea:

«– Ce să facem cu dumneavoastră?! Stați aici, eu mă duc afară cu paznicul ăsta rus, mai discut cu el, poate că pleacă la veceu și-n timpul ăla dumnitale dispari, dar cât poți de iute, să te ascunzi pe unde poți!».

Așa au făcut, paznicul a plecat, școala avea două uși, soră-mea a ieșit pe una din ele și a stat ascunsă cu copiii prin pod pe la vecini și prieteni vreo două luni de zile. Au mai căutat-o ei, dar era ascunsă prin fân pe la oameni, pe la mătușa Roth Regina și până la urmă a scăpat, i-au dat pace.

Pe noi, pe ceilalți care eram adunați la școală, ne-au pus în căruțe și am mers până la Sighișoara. Acolo, la școală, sus la etaj erau puse pe jos paie jur-împrejur, acolo am dormit toți. Era plin de oameni aduși din toată zona, numai din Copșa Mare în transportul nostru eram cel puțin 20 de sași. Am stat la Sighișoara două zile, după aia a venit un camion mare cu prelată, ne-au urcat în el și ne-au dus pa gară. Au tras mașina până lângă vagon, trenul era lung tare, ne-au împărțit tot câte 30 sau 35 de persoane. După noi au închis ușa și «Doamne Ajută!», nu am știut cât stăm în Rusia, ne-au zis că ne duc numai la muncă. Noi eram îmbrăcați cu ce am putut, ce aveam, ne gândeam că: «hai că ne duc undeva la lucru și după aia venim înapoi», dar a fost exact invers, că am stat aproape cinci ani” – povestea tante Iulia.

„Pe drumul către Rusia mai făcea trenul cât-o oprire că nu avea intrare, atunci îmi amintesc că mai veneau oameni la tren, care ne aruncau câte o pită. După ce am trecut Nistrul n-am mai primit nimic de la civili, dar când am înaintat cu trenul ne-au dat voie să coborâm din vagoane, să mergem să ne facem necesitățile, atunci am numărat că erau 90 de vagoane la garnitura noastră. Aici, către România nu ne-au lăsat să coborâm din vagoane că le era frică să nu fugim acasă. Am avut noroc că bărbații au făcut cu toporul o gaură în mijlocul vagonului, unde ne făceam necesitățile când trenul era în mișcare. Eram toți la grămadă, fete, femei, bărbați, ne țineam o pătură să ne ascundem goliciunea. De mâncare ne-au dat foarte puțin, am primit mai ales păstramă afumată din carne de oaie. Din cauza condițiilor din bou-vagon ne-am umplut de păduchi.

Am ajuns la Stalino, azi se numește Donetsk, acolo ne-au dat jos și ne-au numărat să vadă câți mai suntem. Noi cei din Copșa Mare eram la mijlocul trenului, așa am reușit să număr vagoanele, erau 90. În fața noastră au decuplat vagonul și prima jumătate a trenului cu oameni a plecat către Urali. În acel tren erau și Bloos Lisbeth și prietena mea Trauthe Wachsmann, ele au ajuns în Urali.

Pe cei rămași ne-au pus în coloană și ne-au pornit către lagăr. Eram plini de păduchi, după un timp ne-au dus la baie, ne-au dezbrăcat, ne-au spălat, ne-au dat pe cap cu ceva ulei contra paraziților. De la dușuri ne-au dus la un bloc, acolo nu aveam pături, paturile nu aveau saltele, o săptămână am dormit îmbrăcați. După o vreme, de la primul lagăr, ne-au mutat la altul unde a fost odată armată, acolo erau paturi suprapuse, dar saltelele erau pline de ploșnițe. Eu am avut mare noroc că nu m-au pișcat, o prietenă de-a mea, Sofia Bömell, nu putea dormi noaptea din cauza ploșnițelor. Vara dormeam afară, era mai bine. Condițiile de trai de la cazarmă au fost mai bune, a fost mai frumos, am primit pături și mâncare de la bucătărie.

Locul unde eram noi era cam la cinci kilometri de Stalino. Acesta a fost un oraș mare, cu multe fabrici, cu mine de cărbune în apropiere, era un oraș industrial. De când am ajuns până primăvara, noi am lucrat la o fabrică de cărămidă, acolo se făceau cărămizi și țigle, era viață grea. Cărămizile ieșeau din presă, le puneam în vagonet și le căram la cuptor să fie arse. După ce ieșeau din presă, le aranjam între ele să se poată usca, trecea aerul printre ele. Cărămizile erau mari, se foloseau la construirea de cuptoare pentru fabrici. Au zis rușii către noi:

«– Aici au fost zece cuptoare de topit fierul, nemții le-au stricat pe cinci, voi trebuie să construiți ce s-a dărâmat!».

Noaptea ne trimiteau jos cu vagonetul la o carieră foarte mare, acolo scormoneam pământul cu burghiul, cu picamerul ca să avem material pentru lucru. De-abia, de-abia am umplut vagonetul, era așa de frig afară, cerul era senin și noi ne gândeam: «să dea Dumnezeu să vină dimineața odată că-i tare frig».

La fabrica de cărămidă am stat până primăvara. Am avut noroc cu o rusoaică, care de vreo trei sau patru ori, ne-a adus câte o șurță plină de cartofi copti. Așa de infometate eram, că i-am mâncat cu tot cu coajă. Săraca femeie și-a făcut cruce când ne-a văzut. După ce a venit primăvara, ne-au trimis la lucru la un cuptor mare de topit fierul. Cărămizile din care era făcut cuptorul erau din șamotă, eram acolo trei fete, care ajutam doi zidari, unul se numea Vania. Colegele mele

de muncă era Ana Zander și Sofia Bömell. Făceam șlipă, asta a fost meseria mea, mai greu a fost până am învățat rusește. Am avut noroc de oameni buni, care nu au fost răi cu noi, zidarii s-au purtat tot timpul frumos cu noi. De multe ori mai rupeau un dărab de pită și ne dădeau și nouă. Pâinea acolo se făcea în niște tăvi cum îi cozonacul la noi, muncitorii ruși o puneau sub braț și veneau la lucru, din porția lor ne dădeau și nouă. La primul cuptor am lucrat toată primăvara anului 1945” – povestea tante Iulia.

Când a venit vara, atunci când se fac pepenii, ne-au dus la colhoz, acolo mi-a plăcut. Încărcam mașina cu pepeni verzi și galbeni și-i duceam la gară. Care pepene era mai fain îl tăiam cu cuțitul și-l mâncam. Cât am stat la colhoz, am început să-mi revin, eram roșie în obraz. Seara ne făceam câte o ciorbă, în ea puneam câte un pic de lapte primit de la Nadia, asta era o prietenă rusoaică, a fost foarte drăguță, avea vacă și ne aducea și nouă lapte. Ne-am făcut noi un fel de sobiță din câteva cărămizi, țigle și două table pe care am gătit toată vara. Colhozul nostru avea numărul cinci, era cel mai apropiat de lagăr.

Toamna ne-am întors la vechiul nostru loc de muncă, la fabrica de șamotă. Cărămizile din șamotă erau foarte mari și grele, puteam căra doar câte una, eram tot murdară de culoarea albastră pe haine. Noi am avut noroc cu un maestru înțelegător, care mă tot întreba:

«– Iulia, tatăl tău nu este rus? De ce te cheamă așa?».

«– Iulia este nume de fată în mai multe țări din Europa, și-n România, Germania, Ungaria» – îi răspundeam eu. «Este nume internațional!».

El credea că doar în Rusia există numele «Iulia». Maistrul avea grijă de toate cele șapte fete din echipa lui. O colegă era Müller Ana, din Mălâncrav, alta se numea Schuster Iulia, era dintr-un sat de pe lângă Mediaș, Bömell Sofia era din Șeica Mică, restul erau șvaboace din Banat.

Programul la fabrică începea la ora șapte dimineața, după ce mâncam venea un paznic după noi și în cinci minute eram la fabrică. Când veneam înapoi după-masa, de multe ori paznicul nu mai era cu noi, ne zicea doar atât: «duceți-vă», «idti» în rusă. În tot lagărul nostru eram vreo 1.500 de oameni, jumătate erau femei, restul erau bărbați. Toți eram sași sau șvabi din Banat, la parterul blocului erau cazați bărbații, iar la etaj eram noi femeile.

Din Banat erau mulți oameni, țin minte că doi bărbați de acolo au murit în lagăr. Era acolo o pivniță de unde noi luam apă caldă, în pivniță aia a fost făcut un pat unde-i puneau pe cei morți. Într-o noapte când



*Sofia Bömmel (din Șeica Mica), Iulia Mongier
și Ana Müller (din Mălâncrav)*

am mers acasă, i-am spus prietenei mele Sofia: «hai să mergem după apă». Zis și făcut, dar când am intrat în pivniță pe pat era pus un om mort. Prietena mea când l-a văzut, a luat-o la sănătoasa, eu numai atât strigam după ea: «stai aici că doar ăsta nu se scoală!». Nu s-a întors, m-a lăsat singură cu mortul» – povestea zâmbind tante Iulia.

„După ce am luat apă mi-am văzut de treabă, mie nu-mi era frică de oamenii morți. Șvabii din Banat trăiau mai bine decât noi, ardelenii. De multe ori îmi ziceau fetele de acolo: «tu, Iulia, noi câți oameni suntem într-o familie, atâția porci tăiem într-un an». Acolo, în Banat era multă bogăție, mulți aveau tractoare încă de atunci.

În general, la noi în lagăr, se făcea apel odată la câteva zile sau odată pe săptămână. Acolo când am plâns, am plâns, când am râs, am râs, ce era să facem?

Dacă aveam o zi liberă și era iarnă, ne scoteau să curățăm zăpada de pe șinele de cale ferată. Dacă nu era nici zăpadă de curățat, ne trimiteau la militari să facem curat, să ștergem pe jos. Am avut doi dolmeșteri, care s-au purtat destul de bine cu noi, ăștia erau traducători. Eu i-am întrebat:

«– Când ne dați drumul acasă?».

–Skorodomoii!– ne răspundea ei, adică «în curând».

– Când vine «skorodomoii» – îi întrebam noi. Nu mai vine odată? După vreun an de zile unul din ei mi-a zis:

– Iulia voi aici trebuie să stați cinci ani de zile, ca să rămâneți ajutor pentru ruși. Trebuie să reconstruiți ce s-a stricat în război!».

Și adevărat că ne-au dat drumul numai după ce am construit cele cinci cuptoare de topit fierul.

Vara acolo îi căldură mare, iarna a fost ger-ger! Și la noi în țară iarna era frig, dar acolo frigul ține mai mult. În baracă aveam o sobiță cu cărbune, eram câte 300 de femei într-o sală. Camerele erau mari, paturile erau etajate, la etajul nostru eram cazate 600 de femei. În fiecare vară pe fetele mai sănătoase, ne ducea la muncă la colhoz. Venea nacealnicul și cerea femei care-s mai în putere.

Am plecat șapte fete, eram cazate într-un grajd foarte lung, care avea în părțile laterale făcute niște priciuri, acolo dormeam. Dimineața plecam la muncă, seara venea înapoi. În zona aia erau mulți pepeni, noaptea mergeam la furat să avem ce mânca. Într-o noapte a venit paznicul după noi, dar am ajuns la grajd, am aruncat sacul sub pat și ne-am acoperit cu paturile așa îmbrăcate cum eram. A venit paznicul de la colhoz și i-a zis la nacealnicul nostru:

«– Au venit fetele la furat!».

«– Eu nu știu, du-te vezi, toți dorm» – i-a răspuns șeful nostru.

Când lucram de noapte mergeam la bazar. Dintr-o fustă mi-am făcut un săculeț în el puneam cărbuni și căpătam cinci ruble de la ruși. De banii ăia ne cumpăram mălai, fasole, făină sau hamsii. Pentru peștișorii ăia de multe ori nici nu mai dădeam bani, că ne cunoșteau vânzătoarele. Cel mai mult am primit de mâncare ciorbă de varză, peste care puneau un degetar de ulei. Ne bucuram când vedeam câteva mărgelile de ulei în farfurie. Felul doi era «kașa», care era făcută din arpacaș, cucuruz măcinat, fiert cu mei. Carne nu am primit de niciun fel, ne dădeau numai câte un pește mic cât o palmă de mare. Pâine primeam 600 de grame pe zi, dar nu cred că primeam atâta, o împărțeam în două bucăți, una o mâncam dimineața, una seara. Odată mi-am ascuns o bucată de pâine sub perină, dar mi-au furat-o, de atunci luam pâinea cu mine.

O singură dată am fost bolnavă, cam o săptămână am avut febră mare, mă durea capul. Ne-au făcut în lagăr și un fel de club, unde puteai să joci cărți, să ascuți muzică, am mers de câteva ori, dar nu am mai avut interes să mergem. Noi astea șapte fete când mergeam în dormitor, cântam cântecele noastre de acasă nemțești, câteodată o fată plângea și-atunci noi le ziceam: «dacă mai plângeți noi nu mai cântăm».

La un Crăciun, preotul sașilor din Biertan, Türk Göeklerera numele lui, era deportat cu noi în Rusia. Au găsit oamenii un brad nu știu de unde, l-au împodobit cu ce au avut și preotul a ținut o slujbă. Dolmecerul nu a zis nimica, dar era un gardian mic, un milițian spurcat cu noi, în dimineața următoare a zis că-l arestează pe domnul părinte. Dolmecerul ne-a luat apărarea, a zis că ce am făcut noi îi obicei de acasă și că «în Rusia avem și noi biserici».

Când lucram de noapte, veneam dimineața către casă, eram eu și încă trei femei, care treceam pe lângă o biserică. Mergeam acolo și stăteam la ușă ca niște cerșetori, ne plăcea cum cânta corul bisericii. Când se termina slujba veneau două femei și ne spuneau: «veniți aici», «idti» în rusă, adică «hai la masă». Acolo primeam de mâncare orez, griș, pâine, ce aveau și ele. La urmă ne puneau ceva pachet într-un ziar și ne spuneau: «să mai veniți». Când ne întreba paznicul unde am stat, noi le ziceam că «la muncă».

Odată am lucrat la o femeie acasă, avea o singură fată de vreo 32 de ani, bărbat nu avea, dar erau oameni mai primitivi, cum am fost noi mai demult. Pe-acolo oamenii duceau apa acasă cu umărul, aveau un băț care era lat pe umăr, cu două toarte, la fiecare puneau o găleată, una în față cealaltă în spate. Pe femeia aia o mai ajutam în gospodărie, mai spălam pe jos, fata ei avea serviciul la birou. Ca răsplată ne dădea mâncare, pâine, orez, niște cartofi, așa o duceam câteva zile, dacă nu cu mâncarea din lagăr muream de foame.

Eu, cea mai mare parte din cei cinci ani, am lucrat la făcut de șlipă, duceam cărămizi, descărcam și încărcam vagoane. Odată ne-am venit două vagoane de țigla, atunci maistrul a zis către noi:

«– Iulia dacă descărcați iute vagoanele astea, mergeți mai repede acasă!».

«– Vom încerca domn' mastru!» – i-am răspuns eu. Și ne-am apucat și dăi și dăi, într-adevăr am terminat până la amiază și ne-a dat drumul acasă. Eu am fost o fire sănătoasă, am putut munci» – îmi preciza domnia sa.

„În timpul cât noi eram deportați în Rusia, mama noastră era în Austria. Înainte de a ajunge rușii în Vișeu de Sus, a venit într-o seară polițaiul la mama și i-a zis:

«– Să vă faceți bagajul, mergeți la gară și plecați că vin rușii și vă omoară pe toți».

Mama a plecat împreună cu frate-meu Deszö, care era neînsurat și sora mea Ana, a împachetat tot

ce a putut și s-a pus într-un vagon. Ea a fost dusă cu trenul în Austria la Salzburg, frate-meu Deszö și sora au ajuns în Germania la Augsburg. La mama i-a mers bine acolo, a locuit 13 ani în Salzburg, nu i-au prins rușii. Toți șvabii au plecat, au rămas doar românii și ungurii în Vișeu de Sus. Când a venit mama acasă eu eram măritată, aveam copii, la bătrânețe s-a mutat cu noi, în Dumbrăveni, a murit în 1982, la 90 de ani. Mama noastră toată viața a fost o femeie frumoasă, înaltă, distinsă și credincioasă.

Cât am fost în Rusia, am încercat să trimit carte poștală acasă, am trimis de câteva ori, dar nu am primit niciun răspuns. Ori nu au trimis gardienii scrisorile, ori le-au aruncat. Când cei bolnavi din lagăr au fost urcați în tren și trimiși în Austria, mama a auzit că a venit un transport, s-a dus iute la un birou să vadă dacă pe lista aia nu-i și numele meu. Funcționarul care era acolo a fost foarte drăguț, a căutat și la urmă i-a zis: «nu, nu este, încercați în Germania». În Germania locuia sora mea, a luat mama legătura cu ea, m-au căutat și acolo, dar eu nu eram printre bolnavi. Într-un fel s-a bucurat, într-un fel s-a supărat că nu are vești de la mine.

Tatăl meu a murit când aveam eu cinci ani, în 1931.

Totuși mama a scris o scrisoare către mine din lagărul în care era:

«Dragă Iulia, te rog să-mi scrii unde ești și dacă ești sănătoasă». Acea scrisoare a venit din Austria, eu i-am răspuns și atunci mama a stat liniștită.

În luna noiembrie 1949 a venit în sfârșit vestea că vom pleca acasă. Asta a fost o minune mare! Într-o seară a venit unul din militari, unul care avea gură mare și era obraznic, și ne-a zis:

«– Peste două săptămâni plecați acasă, faceți ordine, curățați totul».

Am spălat paturile, am curățit camerele, curtea, bucătăria, totul a fost curat când am plecat noi. În cele zece zile cât ne-au mai ținut în Rusia, ne-au dus la Opera din Stalino, așa ceva nu am mai văzut. S-au pus în scenă inclusiv valurile, era o frumusețe mare ce am văzut noi. În noaptea dinaintea plecării, nu am închis un ochi de bucurie și de emoție că plec acasă. Dimineața când am plecat din lagăr ne-au dus cu camioanele până la gară. Pe tren cântam și plângeam de fericire că mergem acasă. Asta chiar era o fericire mare, când am plâns, când am cântat de bucurie. La un moment dat s-a oprit trenul într-o pădure, au deschis ușile și noi am mers după cetină de brad. Unii bărbați



18 aprilie 2015. Dumbrăveni, jud. Sibiu. Lisbeth Bloos, Dan Ramf și Iulia Mongier (de la stânga la dreapta)

au avut secure și au tăiat crengi de brad, pe care le-au pus pe vagoane, le-au împodobit. În noiembrie 1949, la mijlocul lunii am ajuns la Sighet” – povestea zâmbind fericită tante Iulia.

„La Sighetul Marmației am dormit o noapte, românii ne-au dat bine de mâncare, după aia ne-au dat foile de drum să putem merge fiecare de unde suntem.

Bani nu ne-au dat, dar ne-au spus: «cu foile astea puteți merge acasă la voi». La fiecare gară s-a mai dat jos un om sau o femeie. Eu am coborât la Dumbrăveni, de acolo am mers la sora mea din Copșa Mare.

În 1950 m-am căsătorit cu Mongier Johann (1928-1994), ne-am cunoscut în lagăr, el era tâmplar de meserie. Soțul meu era un om vesel din fire și poate cel mai bun tâmplar din Dumbrăveni. Am avut trei copii, în 1950 s-a născut Johann, după patru ani s-a născut Gerhard, el a murit la doar 22 de ani, iar în 1955 s-a născut Marianne. Cât timp au fost copiii mici am fost casnică, i-am crescut și i-am educat. Mai târziu m-am angajat la Cooperativa Meșteșugărească din Dumbrăveni, unde am lucrat 15 ani”.

La finalul interviului din 2015, doamna Iulia Mongier îmi spunea:

„Eu am lucrat foarte greu, am avut noroc că am fost sănătoasă. Până în prezent sunt bine, nu mă doare inima, tensiunea este bună, circulația la fel, doar aud un pic mai rău. Le doresc tinerilor de azi să aibă sănătatea și anii mei, dar nu și suferințele pe care le-am avut noi! Pe tinerii de azi îi sfătuiesc să muncească, să fie politicoși și harnici”⁵.

Saxon Deportations to the USSR. Case Study Iulia Mongier (1926-2022)

Dan Ramf

Abstract: In January 1945, by order of the Soviet authorities, 60.000 ethnic Germans were deported from Romania to the USSR, for reconstruction work. The event had dramatic consequences on their destinies, as told us Iulia Mongier. Some of those who survived the labor camps were able to return after 5 years, in 1949.

Keywords: 1945, ethnic Germans, deportation, labor camp, USSR.

NOTE

¹ Muzeul Național al Aviației Române, Secția Istorie și Muzeografie, Rachete și Cercetări Spațiale „Hermann Oberth” Mediaș.

² Dan Ramf, *Bunicii noștri, eroii noștri*, Editura Militară, București, 2017, Capitolul Mongier Iulia.

³ *Ibidem*, Capitolul Bloos Lisbeth.

⁴ Paul Milata, *Între Hitler, Stalin și Antonescu*, Editura Schiller Verlag, 2018.

⁵ Interviu realizat la 18 aprilie 2015 la Dumbrăveni, jud. Sibiu.

Alexandru Oșca, Vasilica Manea, *Destinul tragic al unui patriot. Generalul erou Livius Teiușanu, primul atașat militar român în SUA*, Editura Militară, București, 2024, 350 p.

Sub condeii domnului colonel (r) prof. univ. dr. Alexandru Oșca și al doamnei Vasilica Manea și prin grija deosebită a echipei Editurii Militare, propunem cititorilor spre lectură un volum dedicat vieții și activității unui ofițer de seamă al Armatei Române - generalul Livius Teiușanu.

Destinul zbuciumat al acestui erou poate fi descris de cuvintele lui Ernest Hemingway, la care de altfel, apelează și autorii, „Omul poate fi distrus, dar nu înfrânt”.

Autorii dedică fiecărui moment al carierei militarului câte un capitol, firul cronologic pleacă de la educația și pregătirea pentru cariera militară, zugrăvește participarea pe front, în timpul Războiului pentru Întregirea Neamului, unde va fi rănit pierzându-și brațul drept și descrie activitatea și implicarea ofițerului în cea mai importantă misiune a carierei sale, aceea de atașat militar român în Statele Unite ale Americii, unde cu resurse puține și fără o experiență prealabilă a reușit să reprezinte cu succes interesele țării sale.

Ultimele două capitole se apleacă asupra finalului carierei militare a lui Livius Teiușanu (arestat pentru prima dată la data de 22 noiembrie 1930, pentru o simplă poezie satirică la adresa Regelui Carol al II-lea și internat în diverse stabilimente medicale de psihiatrie, timp de opt ani) și asupra umilințelor și nedreptăților trăite de către ofițer în timpul regimului comunist (după 1945, Livius Teiușanu a cunoscut realitatea dură a închisorilor comuniste, unde a fost reținut ani de zile, fără să fie judecat, i s-a sistat pensia militară și i-a fost confiscată locuința).

Autorii au apelat, în demersul lor, în principal, la sursele documentare din arhive, atât cele militare, ale



Ministerului Afacerilor Externe, cât și ale Consiliului Național pentru Studierea Arhivelor Securității, dar și la volume dedicate campaniilor Armatei Române în Războiul de Reîntregirea Neamului și relațiilor diplomatice dintre Statele Unite și România.

Lucrarea cuprinde și un corpus de 23 de documente, dintre care cele mai multe sunt jurnalele ofițerului care reflectă eforturile depuse și implicarea sa în perioada cât a fost atașat militar la Washington.

Volumul se deschide cu o *Prefață* - *Un destin în bătaia vremurilor...*, semnată de către Excelența sa, domnul ambasador prof. univ. dr. Dumitru Preda, care ne

reamintește că faptele eroilor trebuie readuse permanent în memoria generațiilor, iar datoria noastră este de a ne apleca asupra biografiilor oamenilor, militari sau nu, care în vremuri grele au reușit prin acțiunile, faptele și străduința lor să-și facă datoria față de țară. Îndemn pe care autorii prin munca de cercetare asiduă au reușit să-l ducă la bun sfârșit și au ținut din colbul documentelor de arhivă și al tomurilor vechi, la care au adăugat un strop de emoție povestea destinului unui erou.

Ilustrative pentru întreaga viață și carieră a lui Livius Teiușanu sunt versurile scrise de el și dedicate mamei sale, care l-a crescut și educat: „*Mai târziu, fiind mai mare, tu atâta te mândreai/Cu fiul tău-premiantul-căruia îi profețeai/C-o să poarte epoletul, ca un ofițer distins/Care poate c-o să moară, dar rămâne-va neînvinș!*”.

Lucrarea reprezintă, după opinia noastră, o piesă esențială în reconstituirea parcursului carierei ofițerului și mai apoi al primului atașat militar al României și se înscrie în seria volumelor consacrate diplomației militare românești.

Dr. Oana-Anca OTU



CONTENTS

General Gheorghe Rusescu (1867-1956) – The true Conqueror of Budapest on August 3, 1919, overshadowed for Decades by General Gheorghe Mărdărescu (1866-1938) – Prof. Cornel Mărculescu, Ph.D. ♦ Festive and commemorative Initiatives and Events with Military Participation in Bukovina (1924) - George Ungureanu, Ph.D. ♦ A solemn Moment in the History of Regiment 38 Infantry - the Ceremony of October 8, 1931 - Marinela Dumitrescu, Ionela Nicolae ♦ The Political and Military Relations between Romania and Poland and the Evaluation of IAR-93 Fighter Bomber - Lieutenant-colonel (r) Petre Opriș, Ph.D. ♦ Yurom Project. Romanian-Yugoslav Collaboration in the Design and Production of Fighter Aircraft - Viorel Gheorghe, Ph.D. ♦ Colonel eng. (rtr) Nicolae Ciocoiu – An admirable Man of the Army - Brigade General (r) prof. univ. Adrian Stroe, Ph.D. ♦ Saxon Deportations to the USSR. Case Study Iulia Mongier (1926-2022) - Dan Ramf ♦ Review



Președintele României

Dorind a răsplăti meritele

Revistei

Document. Buletinul

Arhivelor Militare Române

cu prilejul aniversării a 25 de ani de la apariția primului său număr,
în semn de apreciere a profesionalismului și a contribuției deosebite
aduse la promovarea științei militare și a culturii de securitate,
atât în rândul personalului armatei, cât și la nivelul societății civile,

Conferă

Ordinul „Meritul Cultural”

în grad de „Cavaler”, Categoria II- „Cercetarea științifică”.

K. Jpl.
Președintele României
Klaus - Werner Iohannis

Ministrul
O. Ionescu

Decret nr. 1144 din 28.08.2023

Brevet MCCvH nr. VII

Cancelarul Ordinilor
Krugler

Nr. crt. 108015



