

# PRODUCȚIA DE RĂZBOI A INDUSTRIEI AERONAUTICE ROMÂNE. BRAȘOV (1939 - 1945)

Ion DUMITRAȘCU \*

Pe durata celui de-al Doilea Război Mondial aviația era una din cele mai importante componente în strategiile ofensive sau defensive ale statelor beligerante. De aceea perioada interbelică poate fi considerată o perioadă de acumulări teoretice și tehnologice în industria aeronautică internațională. Aparatele de zbor au fost perfecționate până aproape de limitele performanțelor motoarelor cu explozie, iar realizările din aerodinamică erau remarcabile. Spre sfârșitul mării conflagrații mondiale au fost utilizate motoarele de rachetă, motoarele cu reacție, fapt care a deschis în perioada postbelică o nouă etapă în dezvoltarea industriei aeronautice și aerospațiale.

În acest context politic și strategic pentru România „Industria Aeronautică Română” – Brașov, înființată în anul 1925, reprezenta principalul furnizor aeronautic. Importurile de avioane pe durata războiului au fost reduse față de perioada interbelică, iar reparațiile materialului aeronautic precum și producția de piese de schimb pentru aproape toate tipurile de avioane din dotarea escadrilelor românești era asigurată de către I.A.R. Brașov.

Cadrul juridic și statutul I.A.R. Brașov s-a modificat substanțial în preajma și pe durata celui de-al Doilea Război Mondial. La înființarea uzinei aeronautice statul român deținea 15% din acțiunile I.A.R. Brașov<sup>1</sup>, dar pe la mijlocul deceniului patru statul român a început să achiziționeze acțiuni prin Ministerul Apărării Naționale. În decembrie 1935 a fost achiziționat un pachet de acțiuni I.A.R. de la cei mai importanți acționari interni ai uzinei aeronautice<sup>2</sup>, iar în decembrie 1936 grupul francez, deținător a 35% din acțiunile I.A.R., a vândut pachetul său de acțiuni statului român<sup>3</sup>. La finele anului 1938 statul român era proprietar deplin al I.A.R. Brașov. Prin „Legea pentru creierea Regiei Autonome Industria

---

\* Prof. dr., Școala nr. 5, Brașov.

<sup>1</sup> Direcția Arhivelor Naționale Istorice Centrale, fond Ministerul Industriei și Comerțului – Consiliul superior al Administrării Intreprinderilor și Avuției Publice, dosar 7/1925-1928, f.27-28.

<sup>2</sup> Direcția Județeană Brașov a Arhivelor Naționale, fond I.A.R., dosar 39/1938, f. 488.

<sup>3</sup> *Ibidem*, f. 410.

Aeroanautică Română, I.A.R.”<sup>4</sup> statutul juridic al uzinei aeronautice era transformat din societate anonimă în regie publică. Motivația principală a preluării I.A.R. Brașov de către statul român era aceea a unui control riguros asupra producției uzinei pentru apărarea națională, în condițiile situației externe tensionate prin acțiunile Germaniei naziste din anii 1935-1938. Consiliul de Administrație, spre deosebire de perioada anilor 1926-1937, era numit după anul 1938 prin decret regal. Alături de Consiliul de Administrație era desemnat un Comitet de Direcție. Comisia Permanentă de Control a IAR Brașov, organism militar, era de asemenea numită prin decret regal. Se conturează astfel un control riguros al regelui Carol al II-lea asupra conducerii uzinei aeronautice. Aceiași lege menționată mai sus reglementa relațiile financiare cu statul pe linia aprovizionării uzinei cu materii prime și materiale aeronautice precum și statutul personalului I.A.R. Brașov.

Un aspect esențial pentru producția de război a uzinei aeronautice din Brașov era asigurarea aprovizionării ritmice cu materii prime și materiale aeronautice. Tehnitatea ridicată a producției aeronautice necesita importuri masive de oțeluri înalt aliate, aluminiu, componente ale motoarelor și celulelor dar și mașini-unelte, care nu puteau fi asigurate de către industria din România. De aceea în anii 1938-1939<sup>5</sup> regimul contingentărilor a revenit în sensul lărgirii numărului de articole de import. Datorită convenției economice din martie 1939 (convenția Wohltat) cu Germania și mai ales a acordului economic româno – german din 4 decembrie 1940 (convenția Clodius) se contura „planificarea colaborării economice și efortul proiectat al unei adaptări structurale a producției” pe baza necesităților părților contractante, după părerea economistului Ștefan I. Dumitrescu<sup>6</sup>. Mai mult, acordul de la Berlin din 4 decembrie 1940 fixa bazele unei colaborări pe 10 ani pentru reconstrucția economică a României și „integrarea ei *definitivă* (s.n.) în spațiul economic german”<sup>7</sup>. Deși lucrurile nu au evoluat pe durata războiului de această manieră, trebuie observat că majoritatea covârșitoare a importurilor erau realizate din Germania. Pentru industria aeronautică necesarul de materii prime, mașini-unelte și licențe de motoare, celule sau elice era importat din Germania. Avem în vedere faptul că între 1938-1945 partenerii tradiționali ai industriei aeronautice din Cehoslovacia, Austria sau Olanda erau integrați în spațiul economic al Germaniei naziste. Unele dintre

---

<sup>4</sup> Monitorul Oficial, Partea I, Nr. 252 din 29 oct. 1938, p. 5121-5123.

<sup>5</sup> *Ibidem*, nr. 129 din 9 iunie 1938, p. 2776.

<sup>6</sup> *Enciclopedia României*, vol. IV, p. 453.

<sup>7</sup> *Ibidem*.

aceste articole de import erau aduse pe durata războiului și din țările neutre: Elveția, Suedia.

Raportul dintre furnizorii interni și externi ai I.A.R., arătat de graficul de mai jos, poate fi analizat pe mai multe perioade pe întreaga durată a producției aeronautice (1927-1945). Un prim moment de schimbare a acestei linearități, care arăta predominarea importurilor, l-a constituit perioada 1937-1938. Atunci au fost înființate întreprinderi industriale, care aveau rolul de a sprijini industria aeronautică (Poldi – IAR, PREROM, SEMAT). Deși România se afla angajată în al Doilea Război Mondial, procentul reprezentând contribuția furnizorilor interni, la producția aeronautică a uzinei brașovene, a crescut. Anul financiar 1942-1943 era în acest sens o răsturnare a raportului de până atunci. În anul financiar 1943-1944, datorită importurilor pentru licențe Messerschmitt și Daimler – Benz, ponderea importurilor a crescut. Situația economică mondială din primii ani postbelici și trecerea la producția de tractoare au determinat în anul financiar 1945-1946 o inversare a raportului dintre furnizorii interni și cei externi.

În principiu *Industria Aeronautică Română* nu a făcut excepție de la orientarea generală a comerțului exterior în perioada interbelică și pe durata celui de-al doilea război mondial. O situație pe baza unor indici valorici privind importurile României între 1930-1940 poate fi pusă în evidență de următorul tabel<sup>8</sup>:

### Importurile României (1930-1940)

Țara	1930-1934 (%)	1935-1937 (%)	1938-1940 (%)
Anglia	9,09	10,79	5,47
Austria	10,25	5,62	-
Cehoslovacia	11,51	12,74	14,76
Franța	8,10	7,60	6,71
Germania	24,42	26,00	41,97
Italia	8,67	5,20	7,82

Pe baza datelor obținute prin cercetarea dosarelor din arhive s-a realizat tabelul din pagina următoare, care prezintă situația din punctul de vedere al valorii importurilor IAR de la furnizorii externi. Pentru o înțelegere mai bună a evoluției orientării geografice în privința furnizorilor externi ai IAR am realizat un tabel cuprinzând procentaje:

<sup>8</sup> Constanța Bogdan, *Orientarea geografică a comerțului exterior*, în *Comerțul exterior al României interbelice – cercetări istorico-economice*, Caiet de studii nr. 124, București, 1987, p.248

**Orientarea geografică  
a furnizorilor IAR Braşov (1927-1944)<sup>9</sup>**

<b>Țara</b>	<b>1927 (%)</b>	<b>1928 (%)</b>	<b>1929 (%)</b>	<b>1937 (%)</b>	<b>1938 (%)</b>	<b>1939-1940 (%)</b>
Franța	74,9	65	91	5	1,7	1
Germania	16,8	0,2	4,6	17,7	30	54
Marea Britanie	6,6	29,6	-	16,6	5,3	1,1
Cehoslovacia	-	-	0,1	41,4	44,5	40
Austria	-	-	0,5	3,3	6,8	-
Suedia	-	-	-	2,3	3,9	-
Polonia	-	5,2	2,9	3	1	0,1
Italia	-	-	-	-	1,9	0,5
Elveția	-	-	-	0,06	1,5	0,5
SUA	-	-	-	8,8	0,1	2,7
Belgia	1,6	-	-	-	-	-
Olanda	-	-	-	-	-	0,1

<b>Țara</b>	<b>1941-1942(%)</b>	<b>1942-1943(%)</b>	<b>1943-1944(%)</b>
Franța	3,89	3,34	1,23
Germania	72,94	48,37	81,6
Marea Britanie	-	-	-
Cehoslovacia	4,31	17,69	2,36
Austria	-	-	-
Suedia	5,97	8,64	-
Polonia	-	-	-
Italia	6,48	3,86	0,17
Elveția	5,67	7,49	7,6
SUA	-	-	-
Belgia	-	-	-
Olanda	-	-	-

În anul financiar 1939-1940 ponderea furnizorilor germani a crescut datorită izbucnirii războiului și în baza prevederilor tratatului economic

<sup>9</sup> Direcția Județeană Braşov a Arhivelor Naționale, fond IAR, dosar 1/1926-1927, f. 37-40, dosar 3/1928, f. 45-49, dosar 5/1929, f. 47-50, dosar 40/1938, f. 90-105, dosar 50/1940, f. 232, 238, 254-158, dosar 63/1941, f. 85-90, dosar 123/1943, f. 72-79, 179 și fond Întreprinderea Tractorul Braşov, dosar 17/1941, f. 39, 56, 80, 105, dosar 21/1942, f. 186, 272, dosar 30/1943, f. 47, dosar 37/1945, f. 56, 63, 84, 149, dosar 35/1944, f. 8, 36, 297, 363, 371, dosar 49/1946, f. 139, 181, 190, 192, 200.

româno-german din 23 martie 1939. Efectele războiului se manifestă însă și în scăderea valorii importurilor de la 121.226.015 lei în 1938 la 64.311.919 lei în anul financiar 1939-1940, scădere amplificată de creșterea indicelui prețurilor industriale (aproximativ 80%)<sup>10</sup>. Din aceste cauze și valoarea importurilor germane, care erau predominante în 1940 (54%), era mai mică în 1940 decât în 1938 când reprezentau doar 30%<sup>11</sup>. Ponderea importurilor din Germania din totalul importurilor I.A.R., a avut o curbă relativ ascendentă. În anul financiar 1943-1944 importurile de la furnizorii germani au atins cota cea mai mare, în condițiile realizării la I.A.R. a licențelor germane.

Anul 1940, din perspectiva aprovizionării IAR, marchează o mai strânsă colaborare cu Germania. La 2 octombrie 1940 tabelele privind comenzile de material aeronautic din Franța, Belgia și Olanda au fost înaintate colonelului A. Gerstemberg atașatul Aerului German în România. Tot la început lunii octombrie conferința de la Ministerul Economiei Naționale cu delegatul german al Luftverband, maiorul Rosenkrantz, a stabilit comenzile de primă urgență din Germania pentru industria aeronautică din România. Colonelul D. Barbieri a fost trimis la Berlin pentru a conduce o comisie de colaborare româno-germană<sup>12</sup>. Autoritățile germane au sprijinit de regulă eforturile de înzestrare a industriei aeronautice chiar în persoana lui H. Göring, căruia i s-a adresat în scris sau verbal mareșalul I. Antonescu. De asemenea au fost obținute licențe importante din Germania: elici metalice tripale V.D.M., motor Daimler Benz 605, avion Messerschmitt 109G. Din Germania erau aduse metale neferoase în cantitățile necesare IAR. Astfel în 1942 erau importate: 100 t cupru, 0,9 t antimoniu, 5 t zinc, 7,5 t plumb, 30 t cupru-nichel, 23 t ulei de ricin, 15 t nichel. În octombrie 1941 Directorul General M. Grossu-Viziru arăta că s-au obținut 200 t aluminiu din Germania. La 21 februarie 1942 s-au obținut, conform acordului româno-german, 300 t aluminiu care acopereau necesarul pentru producția a 400 celule IAR 80 și motoare IAR 1000A. Aceste cantități erau suplimentate de semifabricatele și piesele de motor din aliaje de aluminiu fumizate de firme germane<sup>13</sup>. Mașinile unelte se aduceau în marea lor majoritate din Germania. În septembrie 1942 se semnala faptul că erau

---

<sup>10</sup> Kirițescu Costin, *Sistemul bănesc al leului și precursorii lui*, vol. II, Editura Academiei RSR, București, 1967, p. 389, 486, 487.

<sup>11</sup> Direcția Județeană Brașov a Arhivelor Naționale, fond IAR, dosar 63/1941, f. 85-90.

<sup>12</sup> Direcția Arhivelor Naționale Istorice Centrale, fond Președenția Consiliului de Miniștri, dosar 16/1940, f. 62, 63.

<sup>13</sup> Direcția Județeană Brașov a Arhivelor Naționale, fond IAR, dosar 78/1940-1941, f. 186-188, 511, 512, 705

necesare comenzi de mașini unelte în Elveția pentru că industria germană trebuia să facă față efortului de război și nu mai putea livra IAR-ului<sup>14</sup>.

Începutul războiului a determinat o diminuare drastică a importurilor de material aeronautic din Marea Britanie. Autoritățile britanice, în condițiile apropierei României de Germania nazistă, au oprit exporturile de aluminiu spre România. Este cazul a 148 tone de aluminiu pentru Ministerul Aerului și Marinei reținute de Turcia în octombrie 1940, guvern care a invocat represiunile Angliei în cazul cedării aluminiului României. Pentru a nu fi în pierdere, în noiembrie 1940, guvernul român a vândut Turciei cele 148 tone aluminiu la un preț de trei ori mai mare decât prețul inițial<sup>15</sup>. Competiția dintre Germania și Marea Britanie pentru dominarea pieței românești era pusă în evidență de recomandarea lui W. Fabricius, ministrul Germaniei la București, către ministrul german de externe. În document se arăta că „...livrările prompte și satisfăcătoare în domeniul armamentului ...” erau cel mai bun mijloc de a concura prezența britanică din economia României<sup>16</sup>. Acordul româno-britanic din 11 mai 1939 nu a avut influența pe care a avut-o acordul economic româno-german din 23 martie 1939.

Firmele din Cehoslovacia care colaborau cu IAR au sporit în privința valorii mărfurilor de la 0,1% în 1929 la 40-44% între 1937-1940. Listele cu furnizori indică importurile de țagale de oțel și semifabricate de oțel de la *Poldi* (Kladno) cu sume de 19.239.260 lei în 1938 sau de 25.581.510 lei în 1940<sup>17</sup>.

Prezența firmelor italiene se datorează în principal licenței de celulă *Savoia 79* achiziționată de la *Societa Italiana Aeroplani Idrovolanti Savoia – Marchetti* (Milano). Era o licență de avion bimotor de bombardament, singurul de acest fel construit de IAR Brașov. Avionul realizat în final era o combinație: celula italiană, motorul românesc sau german (*IAR 1000A* sau *JU 211*), elicea franceză, mitraliera belgiană, aparatura radio germană, lansatorul de bombe polonez.

Firmele austriece îndeosebi producătoare de semifabricate din oțel au fost furnizori fideli care au însoțit IAR Brașov încă din primii ani. *Gebruder*

---

<sup>14</sup> *Ibidem*, dosar 79/1941-1944, f. 153-156.

<sup>15</sup> Direcția Arhivelor Naționale Istorice Centrale, fond Președenția Consiliului de Miniștri, dosar 6/1940, f. 27-32, 58-60.

<sup>16</sup> David Britton Funderburk, *Politica Marii Britanii față de România (1938-1940). Studiu asupra strategiei economice și politice*, Editura Științifică și Enciclopedică, București, 1983, p.77.

<sup>17</sup> Direcția Județeană Brașov a Arhivelor Naționale, fond IAR, dosar 50/1940, f. 256 și dosar 63/1941, f. 85-90.

*Böhler* și *St. Egydyer* din Viena aveau livrări către IAR de 3.003.943 lei respectiv 4.318.683 lei în 1938<sup>18</sup>.

Suedia și Elveția, în timpul războiului, datorită neutralității, devin atractive pentru importurile de materii prime, semifabricate, piese și mașini unelte. *S.K.F.* (Göteborg) era principala furnizoare de rulmenți pentru IAR.

Colaborarea cu firmele nord americane nu a fost constantă și s-a datorat unor conjuncturi. Nu e mai puțin adevărat că schimburi de experiență cu marile firme americane *Lockhead* și *Douglas Aircraft* au existat, ca de altfel și intenția de a realiza avionul *Electra* al firmei *Lockhead*.

În perioada 1932-1939, conform dosarelor studiate, predomină plățile făcute după modelul avans și apoi restul plății la livrarea mărfii importate. Toate aceste operații se făceau prin Banca Națională a României. Pentru aceste operații financiare avem o statistică pentru 1941 și 1942-1943 în relațiile cu furnizorii germani:

### Relațiile financiare ale IAR cu furnizorii germani (1941-1943)

Anii	Avans (Rmk)	Acreditiv documentar (Rmk)	Cont avans (Rmk)	Cont acreditiv (Rmk)
1941	114.409,51	95.881	-	-
1942-1943	1.215.376,17	1.380.801,02	78.031,92	203.177,69

Au existat cazuri când deși IAR a achitat sume considerabile pentru mașini unelte în Elveția între nov. 1943 – aug. 1945 marfa nu a fost livrată nici în mai 1946. Situația plăților la aceste firme era fie 50% avans și 50% acreditiv (exemplu: Brown – Boveri), fie 1/3 avans și 2/3 acreditiv (exemplu: *Werkzeug & Maschinen Export*)<sup>19</sup>.

Relațiile comerciale cu statele care furnizau materii prime, semifabricate, mașini unelte pentru uzina aeronautică erau deseori supuse acordurilor de clearing. Este cazul acordurilor încheiate cu Uniunea economică Belgo – Luxemburgheză la 24 aug. 1937 privind materii prime din Congo belgian, și acordul de plăți cu Marea Britanie din 2 sept. 1938 care cuprindea atât mărfuri britanice cât și „transoceanice”<sup>20</sup>. Un acord

<sup>18</sup> *Ibidem*

<sup>19</sup> *Ibidem*, dosar 66/1941-1947, f. 237, 246-255, dosar 44/1938-1944, f. 149-173 și dosar 79/1941-1944, f. 20, 21.

<sup>20</sup> *Contribuțiuni la problema materiilor prime din România*, București, 1939-1941, vol III, p. 80, 81.

important de clearing a fost acordul Wenger încheiat cu Franța în 1936 care prevedea și comenzi masive de material aeronautic. O comisie condusă de generalul Enescu Ramiro din care făcea parte comandor V. Marcu și căpitan comandor N. Popp au făcut investigații și probe privind materialele aeronautice. Comenzile Subsecretariatului de Stat al Aerului în cadrul acordului vizau realizarea planului de înzestrare al aviației. IAR Brașov putea face referate de necesitate la Direcția Generală a Aerului care coordona, din 1937, înzestrarea aeronauticii militare<sup>21</sup>. Astfel uzina brașoveană a beneficiat de carburatoare Zenith, accesorii de motoare de la Gnôme – Rhône sau Office General de l'Air<sup>22</sup>

Cel mai important acord de clearing pentru IAR Brașov a fost încheiat cu Germania în 1940, important mai ales prin sumele mari de mărci derulate și prin efectele sale asupra uzinei brașovene. Dacă între 1 nov. 1940 – 16 ian. 1941 au existat în cadrul clearing-ului excedente de cereri germane, în februarie – martie 1941 existau excedente de cereri românești<sup>23</sup>. A XI-a sesiune comună germano-română dintre 12 noiembrie 1940 – 17 ianuarie 1941 constituită pe baza articolului 32 din tratatul româno-german din 23 martie 1939, stabilea obligațiile reciproce. Fără a intra în detaliile privind obligațiile părții române, trebuie să evidențiem hotărârea ambelor părți ca plățile făcute, în baza acordului de clearing din 1940, să respecte paritatea de 50 lei = 1 Rmk prin deschideri de acreditive. Reduceri erau făcute cu 8% pentru plăți de peste 15.000.000 Rmk<sup>24</sup>. În ianuarie 1942, pentru a se ușura plățile, Germania acordă României un credit bancar de 600.000.000 Rmk<sup>25</sup>. Firmele furnizoare germane urmau să prezinte contractele Ministerului Economiei Reich-ului care îi dădea o viză de înregistrare.

Războiul a modificat raportul dintre IAR Brașov și furnizorii săi externi. În primul rând mulți furnizori cereau plăți anticipate pentru produsele lor. Spre exemplu, *High Duty Alloys* din Marea Britanie (până în toamna anului 1940) și *S.K.F.* din Suedia, cereau achitarea întregii sume prevăzute în comenzi înainte de livrarea lor. Alți furnizori au condiționat, în condițiile penuriei de materii prime, punerea la dispoziție de cantități

---

<sup>21</sup> Direcția Arhivelor Naționale Istorice Centrale, fond Președenția Consiliului de Miniștri, dosar 41/1941, f. 10, 11.

<sup>22</sup> Direcția Județeană Brașov a Arhivelor Naționale, fond IAR, dosar 44/1938-1944, f. 3-93, 94, și dosar 72/1941-1942, f. 700, 701.

<sup>23</sup> Direcția Arhivelor Naționale Istorice Centrale, fond Președenția Consiliului de Miniștri, dosar 129/1941, f. 19.

<sup>24</sup> *Ibidem*, dosar 74/1942, f. 29-31.

<sup>25</sup> *Ibidem*, dosar 176/1942, f. 16, 17.



semnificative de materii prime. Așa au procedat *V.L.W.* pentru aluminiu, *Bosch* pentru platină și iridiu, *Poldi* pentru aliaje necesare oțelurilor înalt aliate, *Glyco Metallwerke* pentru argint<sup>26</sup>. La acestea se pot adăuga creșterile permanente de prețuri care îngreunau plățile *furnizorilor*. Acreditivele trebuiau completate cu alte sume în valută, ceea ce ducea la întâzieri.

Existau însă și plăți prin clearing mai puțin obișnuite pentru IAR. Produsele petroliere la schimb cu 200t aluminiu de la L'Aluminium Français (de 15 ori mai multă benzină) erau un lucru relativ obișnuit practicat și în clearing-ul româno-german. Dar plata a 250 tone aluminiu la paritate cantitativă cu carne afumată (o treime din cantitate) și mazăre uscată (două treimi din cantitate) pentru o firmă elvețiană pare mai puțin obișnuită<sup>27</sup>.

Dificultățile aprovizionării I.A.R. Brașov, apărute pe plan intern, pe perioada celui de-al Doilea Război Mondial pot fi împărțite în două categorii: dificultăți birocratice și dificultăți financiare. Începutul celui de al doilea război mondial impune problema formalităților pentru importul de materiale în atenția instituțiilor importante ale statului: ministere, Banca Națională a României, Consiliul de Miniștri sau cabinetul Conducătorului Statului. Aprecierile privind durata formalităților pentru obținerea autorizațiilor de import, a devizelor necesare variau între 110 zile (după generalul P. Teodorescu)<sup>28</sup> și șase luni (după fostul Director General al IAR, Aurel Persu)<sup>29</sup>. Gheorghe Alaci, Directorul Financiar al IAR, descrie astfel etapele:

1. primirea facturii pro forma – durată: 15 zile de la perfectarea comenzii
2. formalități pentru obținerea autorizației de import – durata: 15–30 zile
3. Ministerul de Finanțe aprobă transferul în baza autorizației – durata: 60-90 zile
4. Ministerul de Finanțe preia cererile de devize – durata: 5-15 zile
5. Ministerul de Finanțe comunică aprobarea cererilor BNR care rezolvă cererea – durata: 15-30 zile
6. IAR depune sumele în lei pentru ca dispozițiile de plată să fie trimise
7. transportul materialelor estimat la o durată de 30 zile<sup>30</sup>

---

<sup>26</sup> *Ibidem*, dosar 6/1941, f. 49-51.

<sup>27</sup> Direcția Județeană Brașov a Arhivelor Naționale, fond IAR, dosar 78/1941-1942, f. 893, 915.

<sup>28</sup> Direcția Arhivelor Naționale Istorice Centrale, fond Președenția Consiliului de Miniștri, dosar 29/1941, f. 4.

<sup>29</sup> *Ibidem*, dosar 15/1941, f. 9 – 11.

<sup>30</sup> *Ibidem*, dosar 25/1941, f. 13, 14.

Banca Națională a României recunoștea în 1941 că motivele întârzierilor, care s-au adăugat la cele câteva luni, s-au datorat între 1939 - 1940 lipsei de disponibilități în devize (koruna, dolari americani) sau datorită clearing-ului anglo - român sau româno - elvețian<sup>31</sup>. Mitiță Constantinescu, care a cumulat funcția de ministru al Finanțelor și guvernator al Băncii Naționale în perioada respectivă declara că „nu este exclus” ca să se fi întârziat acordarea devizelor pentru IAR<sup>32</sup>. Efectul produs de regulă prin întârzieri în efectuarea plăților era următorul: furnizorul majora prețurile iar autorizațiile de import eliberate pe valoarea inițială a comenzii nu mai erau valabile. Așadar, noi formalități pentru majorarea contravalorii de pe autorizația de import prelungeau durata livrărilor de materiale.

„Legea pentru crearea Regiei Autonome IAR” din 29 octombrie 1938 prevedea la articolul 27, alineatul a. „un avans de 40% la semnarea contractului fără garanții”<sup>33</sup>. Atât conducerea IAR, conducerea Ministerului Aerului și Marinei cât și experții considerau acest procent insuficient. Expertul financiar citat anterior aprecia că acontul de 40% acordat de instituțiile militare reprezenta o formă de a acoperi restanțele de plată către IAR Brașov<sup>34</sup>. Ministru al Aerului și Marinei între 1938 - 1940, generalul Paul Teodorescu, încercând să evite lipsa de fonduri pentru aprovizionare, făcea „comenzi peste comenzi” pentru că ele nu produceau goluri de fabricație și se puteau folosi orice credite acordate. Același ministru aprecia că o „încălecare” a comenzilor cu aproximativ 6 luni oferea minimul necesar pentru aprovizionare cu materii prime și mașini unelte<sup>35</sup>.

Credite a obținut întreprinderea aeronautică brașoveană și de la Casa Autonomă de Finanțare și Amortizare cu o sumă de 2.000.000 RM (100.000.000 lei) în anul 1941 pentru furnizori germani de material aeronautic<sup>36</sup>. După îndelungi controverse pe tema unui fond de rulment, susținut și de generalul Paul Teodorescu, Subsecretarul de Stat al Aerului a aprobat în martie 1942 constituirea acestui fond în contul unor bonuri de tezaur primite de la Ministerul de Finanțe, în valoare de 200.000.000 lei<sup>37</sup>.

---

<sup>31</sup> *Ibidem*, f. 40.

<sup>32</sup> *Ibidem*, dosar 42/1941.

<sup>33</sup> Monitorul Oficial, Partea I, nr. 252 din 29 oct. 1938, f. 5123.

<sup>34</sup> Direcția Arhivelor Naționale Istorice Centrale, fond Președenția Consiliului de Miniștri, dosar 5/1941, f. 20, 21.

<sup>35</sup> *Ibidem*, dosar 29/1941, f. 22.

<sup>36</sup> *Ibidem*, dosar 78/1941-1942.

<sup>37</sup> *Ibidem*, dosar 77/1941, f. 865.

Tot în martie 1942 s-a mai realizat un deziderat, cerut insistent de IAR Braşov, şi anume creşterea cuantumului avansului pentru comenzile furnizorilor din Germania la 50%, cu posibilitatea de a face angajamente şi fără credite prealabil deschise<sup>38</sup>.

Pentru plata furnizorilor din Germania Ministerul de Finanţe acorda credite IAR – ului Braşov, la începutul intrării României în război. Creditul avea o dobândă de 2%, existând o eşalonare lunară a restituirilor de 20.000.000 lei (1 aug. 1942 – 1 sept. 1943), 30.000.000 lei (1 oct. 1943) şi 35.000.000 lei (nov. 1943 – aug. 1944).

Iată o situaţie cumulativă a acestor împrumuturi:<sup>39</sup>

### Împrumuturi acordate de către Ministerul de Finanţe uzinei aeronautice (1942-1943)

	Lei	Rmk	Data	Zile	Dobânda
	200.000.000	4.000.000	15.09.1941	375	4.166.666
	250.000.000	5.000.000	24.02.1942	218	3.027.777
	250.000.000	5.000.000	8.07.1942	84	1.166.666
Total	700.000.000	14.000.000			8.361.109

Forţa de muncă era un alt element esenţial pentru producţia de război a uzinei aeronautice din Braşov. Faptul că I.A.R. Braşov avea o mare importanţă pentru efortul de război al României, era demonstrat şi de evoluţia numerică a personalului I.A.R..

### Situaţia numerică a personalului IAR (1927-1947)<sup>40</sup>

An	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1935	1936
<b>Nr.personal</b>	253	691	824	778	968	561	756	2651	2058

An	1937	1939	1940	1941	1942	1943	1944	1945	1946	1947
<b>Nr.personal</b>	3044	3305	4392	4910	6411	7286	7058	4797	4747	4510

<sup>38</sup> *Ibidem*, dosar 40/1938-1942, f. 409, 410 şi Monitorul Oficial, Partea I, nr. 65 din 17 martie 1942, p. 2152, 2153.

<sup>39</sup> *Ibidem*, dosar 103/1942, f. 319, 336.

<sup>40</sup> *Ibidem*, dosar 53/1940, f. 145; dosar 94/1942-1943, f. 344; dosar 96/1942-1943, f. 274, 281, 285; dosar 138/1945-1946, f. 234, dosar 193/1943-1944, f. 849, dosar 215/1944, f. 32; dosar 227/1945, f. 102; dosar 232/1945-1948, f. 126; dosar 247/1945, f. 5; dosar 258/1946, f. 162; dosar 268/1945, f. 361-362; fond Întreprinderea de Tractoare, Braşov, dosar 92/1945, f. 3731 şi Direcţia Arhivelor Naţionale Istorice Centrale, fond Casa Regală, dosar 69/1938, f. 7.

Creșterea numerică a forței de muncă din anii 1942-1944 este specifică efortului de război ale României în care IAR a avut un rol important. Maximul de 7286 salariați a fost atins de uzina aeronautică din Brașov în noiembrie 1943 în condițiile eforturilor pentru producția sub licență a motorului Daimler Benz 605 și Messerschmitt 109G. Numai pentru fabricația celulei Messerschmitt erau repartizați în primăvara anului 1943 un număr de 1788 salariați ai Fabricii de Celule<sup>41</sup>. Dificultatea principală, în condițiile creșterii rapide a numărului de angajați ai uzinei în perioadele prezentate de grafic, era calificarea rapidă a forței de muncă.

Bombardamentele aeriene asupra uzinei aeronautice din Brașov în mai și aprilie 1944 au creat o situație de criză. O parte a atelierelor cu inventarul lor de mașini unelte au fost avariate, iar pe de altă parte punerea în aplicare a deciziei de dispersare a uzinei a produs un gol de fabricație. Nota Subsecretariatului de Stat al Aerului prin Direcția Tehnică a Aeronauticii nr. 148/26 iun. 1944 arată că IAR Brașov trebuia să concedieze lucrători<sup>42</sup>. Erau propuși pentru concediere încă din iunie 1944 un număr de 1200 salariați<sup>43</sup>, evident concedierile cele mai mari ale uzinei aeronautice. În perioada imediat următoare evenimentelor de la 23 august 1944 un număr mai mare de salariați au primit scrisori de reziliere a contractului de angajare. În septembrie-noiembrie 1944 acest fenomen se accentuează în baza motivațiilor: „lipsă de lucru”, „economii bugetare”, „indisciplină în serviciu” sau „incapacitate profesională”<sup>44</sup>. Trebuie subliniat că pentru aplicarea clauzei de reziliere a contractelor de muncă „economii bugetare” trebuia aprobarea Inspectoratului Regional al Muncii, pentru clauza „indisciplină în serviciu” era nevoie de aprobarea Corpului 5 de Armată, iar pentru clauza „incapacitate profesională” trebuia aprobarea Îndrumătorului Armatei de pe lângă Regia Autonomă Industria Aeronautică Română<sup>45</sup>. Deși clauza „economii bugetare” era cea mai frecventă în rezilierile de contracte, existau multe absențe nemotivate ale personalului IAR. În octombrie 1944 prin nota C 1029/11 oct. 1944 către Direcția Generală se aprecia că peste 40% din personal în unele sectoare de lucru aveau absențe nemotivate<sup>46</sup>. De la rigoarea extremă din perioada 1941-1944, când personalul IAR era mobilizat și pentru absențele nemotivate era judecat de Curtea Marțială, se

---

<sup>41</sup> Direcția Județeană Brașov a Arhivelor Naționale, fond IAR, dosar 170/1943, f. 2.

<sup>42</sup> *Ibidem*, dosar 192/1944-1945, f. 296.

<sup>43</sup> *Ibidem*, dosar 210/1944-1945, f. 217.

<sup>44</sup> *Ibidem*, dosar 204/1944, f. 216 și dosar 210/1944-1945, f. 196.

<sup>45</sup> *Ibidem*.

<sup>46</sup> *Ibidem*, dosar 231/1945, f. 345.

trecuse la un regim juridic mai relaxat. Totuși, după două luni cu absențe nemotivate era sistată plata salariului, iar după 3 luni de absențe continue urma rezilierea contractului. În condițiile dispersării, ale lipsei comenzilor statului către IAR, ale comenzilor armatei sovietice neplătite, salariile s-au redus iar tendința unui număr mare de angajați de a părăsi uzina aeronautică s-a accentuat. Acestea erau și cauzele constatate la 1 ianuarie 1946 de către Direcțiunea Generală, constând „lipsa de conștiinciozitate și insuficiență de salarizare” cât și „cauza unei alimentații reduse și puțin substanțiale”<sup>47</sup> oferite de cantina uzinei. Sistarea comenzilor de către Ministerul Aerului și Marinei, cu excepția avioanelor Messerschmitt 109G produse la Caransebeș<sup>48</sup> și trecerea la producția de tractoare din octombrie 1945<sup>49</sup> au avut un rol important în migrația sau concedierea unei părți a forței de muncă. Comparativ cu mai 1940, în anul 1945 s-a înregistrat o scădere a numărului de angajați ai IAR.

În orașul Brașov, unde industria era reprezentată prin multe întreprinderi, concurența între întreprinzători pentru forța de muncă calificată era mare<sup>50</sup>. Există semnalări în documentele de arhivă potrivit cărora emisari ai uzinei aeronautice încercau să atragă lucrători calificați de la alte întreprinderi din România<sup>51</sup>. O situație realizată pe baza angajărilor de lucrători făcute de uzină între nov. 1942 – feb. 1943 arată existența a 53 județe din care s-au făcut angajări. Pe zone istorice situația arată astfel:

### **Ponderea provinciilor istorice în recrutarea personalului IAR (1942-1943)**

<b>Total noi angajați</b>	<b>Transilvania (%)</b>	<b>Moldova (%)</b>	<b>Muntenia (%)</b>	<b>Oltenia (%)</b>	<b>Banat (%)</b>	<b>Crișana (%)</b>	<b>Dobrogea (%)</b>
442	48,3%	11,5%	23,7%	7,23%	0,67%	8,14%	0,45%

Dintre județele cu cea mai mare pondere în recrutarea de personal menționăm: Brașov – 16,2%, Bihor și Prahova. Județele precum Storjineț, Ismail, Vaslui, Fălciu, Tutova, aveau un număr mai mic de angajați la uzina

<sup>47</sup> *Ibidem*, dosar 50/1939, f. 26.

<sup>48</sup> *Ibidem*, dosar 243/1945, f. 4-5.

<sup>49</sup> *Ibidem*, dosar 242/1945, f. 1-38.

<sup>50</sup> Direcția Arhivelor Naționale Istorice Centrale, fond Președinția Consiliului de Miniștri, dosar 26/1941, f. 4 (raport gen. Stoicescu I. cu referire la situația anterioară).

<sup>51</sup> Direcția Județeană Brașov a Arhivelor Naționale, fond IAR, dosar 39/1938, f. 478 (referire la activități din 1936).

aeronautică în perioada nov. 1942-feb. 1943. Prezența lucrătorilor angajați din aceste județe agrare dar și din zonele rurale ale celorlalte județe indica perpetuarea practicii semnalate de raportul Senkovschi. Aceste valuri de angajări, care au dus la un maxim de angajați ai IAR în anul 1943, erau cauzate de comenzile mari de avioane pentru susținerea efortului de război al României. Intrarea României în al doilea război mondial în anul 1941 a accelerat atât creșterea numărului de angajări, cât și formarea profesională a lucrătorilor calificați. Factorii care au influențat acest proces de accelerare a formării profesionale au fost pe de o parte creșterea producției pe baza comenzilor numeroase ale statului și concentrarea lucrătorilor pe durate mai lungi la unitățile militare. Concentrarea, mobilizarea lucrătorilor de la mașinile unelte cauza cele mai mari probleme începând cu anul 1941<sup>52</sup>. Soluțiile de moment găsite de uzină erau angajările temporare (3-6 luni) în locul celor mobilizați<sup>53</sup> sau angajarea de lucrători femei, ultima soluție întâmpinând și rezistență în planul mentalităților. Șeful Contabilității Industriale Ion Tudurache arăta într-un raport că femeile angajate ca lucrători „în niciun caz nu pot da același randament ca un bărbat”<sup>54</sup>. Se poate pune întrebarea dacă angajații temporari sau femeile angajate ca lucrători necalificați promovați ca lucrători la mașini – unelte nu afectau calitatea producției. Ghe. Popescu-Botoșani, directorul Fabricii de Motoare arăta într-un raport către Direcțiunea Generală ca „potențialul de fabricație al Fabricii de Motoare depinde exclusiv de lucrătorii în mașini-unelte”, iar lucrătorii de celelalte specialități erau suficienți „pentru o producție dublă”<sup>55</sup>. Afirmările directorului Fabricii de Motoare erau făcute în condițiile importului de mașini-unelte din Germania, Elveția sau Suedia, importuri numeroase care necesitau forță de muncă calificată. Din considerentele enumerate mai sus în septembrie 1941 se decide de către conducerea întreprinderii aeronautice organizarea unui curs de transformare a ajustorilor și ajutorilor de lucrători în lucrători calificați pentru mașini-unelte<sup>56</sup>. Inginerul D. Barbieri a fost desemnat organizator al Atelierului Școală de mașini-unelte, în incinta atelierului pentru ucenici, dotat cu 30 mașini unelte de la fabricile uzinei aeronautice<sup>57</sup>. Consiliul de Administrație a decis alocarea a 4.400.000 lei în anul 1941 pentru salarii plătite celor 120 lucrători în cele 5 ore zilnice la

---

<sup>52</sup> *Ibidem*, dosar 78/1941-1942, f. 951.

<sup>53</sup> *Ibidem*, dosar 89/1942-1943, f. 53.

<sup>54</sup> *Ibidem*, dosar 85A/1941-1942, f. 354.

<sup>55</sup> *Ibidem*, dosar 158/1943, f. 226-227.

<sup>56</sup> *Ibidem*, dosar 89/1942-1943, f. 364.

<sup>57</sup> *Ibidem*.

Atelierul Școală, la care se adăugau cheltuielile cu: materiale și scule folosite, reparația și întreținerea mașinilor-unelte, plata instructorilor de cursuri și cheltuielile de regie<sup>58</sup>. Cursurile se realizau pentru specializările: strungar, frezor și rectificator<sup>59</sup>. Erau cursuri de specializare la care participau și 150 de ucenici din anul II pentru 5 ore pe zi. Programul de lucru era al Atelierului Școală era organizat pe două schimburi<sup>60</sup>:

Schimbul I	- luni-vineri:	7 – 12, 13 – 18
	- sâmbătă :	7 – 13
Schimbul II	- luni-vineri:	18 – 23, 0 – 5
	- sâmbătă:	13-19

Se poate observa din intensitatea programului de lucru al atelierului, necesitatea stringentă de lucrători calificați pe mașini-unelte. Până în martie 1944 au absolvit Atelierul Școală 305 lucrători: 265 strungari, 24 rectificatori și 16 frezori. Ei au fost repartizați astfel:

- Fabrica de Motoare – 233 lucrători
- Fabrica de Celule – 63 lucrători
- Fabrica de Armament – 9 lucrători<sup>61</sup>

Aceste cursuri organizate de IAR nu și-au dovedit însă eficiența din mai multe motive. În primul rând legislația muncii din acea perioadă nu acorda cărți de lucrător calificat celor care urmau cursurile Atelierului Școală<sup>62</sup>. În consecință erau numiți „lucrători standardiști” și salarizați ca ajutoari de lucrători<sup>63</sup>. În octombrie 1943 un ajutor de lucrător al IAR era salarizat cu 40lei/oră, un lucrător calificat al IAR era salarizat cu 80lei/oră iar salahorii de la gaz-metan și CFR erau salarizați cu 60-100lei/oră<sup>64</sup>. Rezultanta acestei situații era că mulți lucrători calificați cu eforturi prin aceste cursuri la uzina aeronautică părăseau întreprinderea.

În al doilea rând, ineficiența cursurilor de la Atelierul Școală se datora timpului prea scurt acordat pentru instruirea practică. Într-un raport datat 4 martie 1944 al directorului Fabricii de Motoare, ing. Ghe. Popescu – Botoșani, se demonstra că din strungarii proveniți de la Atelierul Școală

---

<sup>58</sup> *Ibidem*, dosar 78/1941-1942, f. 722.

<sup>59</sup> *Ibidem*, dosar 146/1946, f. 51-52.

<sup>60</sup> *Ibidem*, f. 74.

<sup>61</sup> *Ibidem*, dosar 158/1943, f. 414.

<sup>62</sup> *Ibidem*, dosar 193/1943-1944, f. 1189-1190.

<sup>63</sup> *Ibidem*, dosar 268/1946, f. 539-540.

<sup>64</sup> *Ibidem*, dosar 193/1943-1944, f. 1190.

după un an și jumătate de activitate productivă doar 10% corespundea iar restul erau împărțiți în două categorii<sup>65</sup>. O categorie care erau potriviți doar ca ajutoari de lucrători și o categorie care nu corespundea meseriei de strungari<sup>66</sup>. Astfel, unii lucrători produceau pierderi de 50% - 100%, iar ora de lucru al unui lucrător datorită întârzierilor și rebuturilor ar fi ajuns la 250 – 500 lei/oră<sup>67</sup>. Evident motorul Daimler - Benz DB 605 în aceste condiții ar fi fost prea scump. O situație întocmită în acest sens în august 1944 arăta că din 281 de repere ale motorului DB 605 executate la Fabrica de Motoare 94 repere erau cu rebuturi<sup>68</sup>. Aceste rebuturi erau produse totuși în condițiile în care Atelierul Școală a operat cu selecții ale lucrătorilor la absolvire, așa cum arată situațiile din 1942-1943<sup>69</sup>. Ulterior cursurilor de pregătire de trei luni în Atelierul Școală, lucrătorii absolvenți erau asistați de șefii de echipă și de maiștri pe o durată mai lungă cu scopul perfecționării profesionale<sup>70</sup>. În final, datorită productivității scăzute a majorității lucrătorilor calificați pentru utilizarea mașinilor-unelte prin aceste cursuri de scurtă durată Fabrica de Motoare a recurs la cedarea sau transferarea unei părți a acestor lucrători<sup>71</sup>. Așadar aprecierea ing. M. Grossu – Viziru privind formarea lucrătorilor calificați printr-o „evoluție lentă” era justificată.

O modalitate eficientă de perfecționare profesională era specializarea la uzine de profil din străinătate. Aceste specializări apar mai des în legătură cu licențele pentru motorul Daimler – Benz DB 605. Cele mai numeroase grupe de lucrători calificați, șefi de echipă, ingineri s-au aflat la specializare la firmele Admos Werk– Berlin, Kessler Alfing din Wasseraifingen, firma germană de elice V.D.M. și a mai multor serii de angajați IAR la firma Wiener Neustadt Flugzeugwerke<sup>72</sup>. Din păcate acest gen de perfecționare, începută în primăvara anului 1943, a fost întreruptă de schimbarea alianțelor României în urma evenimentelor de la 23 august 1944.

Capacitatea de producție a I.A.R. Brașov a crescut spectaculos în perioada participării României la cel de-al Doilea Război Mondial. Comenzile statului au fost mult mărite, determinând o producție sporită de motoare și celule a uzinei aeronautice.

---

<sup>65</sup> *Ibidem*, dosar 106/1942-1947, f. 206-207.

<sup>66</sup> *Ibidem*.

<sup>67</sup> *Ibidem*.

<sup>68</sup> *Ibidem*, dosar 215/1944, f. 3.

<sup>69</sup> *Ibidem*, dosar 146/1943, f. 50, 61, 64, 65, 68.

<sup>70</sup> *Ibidem*, dosar 268/1946, f. 539.

<sup>71</sup> *Ibidem*, f. 540.

<sup>72</sup> *Ibidem*, dosar 106/1942-1947, f. 549-551; dosar 245/1945, f. 249, 253-254 și dosar 37/1938, f. 39, 46.



## Producția fizică a IAR Brașov (1940-1943)

Anii	Nr. motoare produse	Nr. celule produse
1940-1941	152	146
1941-1942	379	123
1942-1943	388	172

Defalcat pe tipuri de celule și motoare, tabelul arată astfel<sup>73</sup>:

Motoare	1940/1941	1941/1942	1942/1943
Gipsy Major	28	74	53
Gipsy Six	19	51	79
1000A	100	252	256
IAR K9	1	-	-
14K IIC	1	-	-
IAR K14	2	-	-
K9 IC	1	2	-

Celule	1940/1941	1941/1942	1942/1943
IAR 39	95	-	-
IAR 80	50	95	153
IAR 37	1	-	-
Savoia S79	-	28	19

Producția din anii 1942-1943 de motoare 1000A și avioane IAR 80 depășea cu mult producția totală din anii de vârf ai producției antebelice (1939 și 1940). În privința producției totale de motoare și avioane din anii 1942-1943 putem considera că reprezintă un record, care nu va mai fi depășit la uzina aeronautică. Factorii care au contribuit la această creștere a producției erau: necesitățile aviației române pe frontul de est și de apărare a obiectivelor economico-strategice românești, creșterea productivității muncii în condițiile realizării motoarelor 1000A și IAR 80 în câteva sute de exemplare. La sfârșitul anului 1943 și în 1944 efortul principal al uzinei s-a concentrat pe producția de avioane Messerschmitt 109G și de motoare Daimler Benz 605, sistându-se la începutul anului 1944 producția de motoare 1000A. Totuși în octombrie 1945 erau realizate doar 36 de avioane Me 109G, urmând ca restul până la 75 de aparate să fie livrate de atelierul de la Caransebeș<sup>74</sup>.

<sup>73</sup> *Ibidem*, f. 225-226.

<sup>74</sup> *Ibidem*, dosar 150/1943-1945, f. 124.

Ritmul lunar de producție la IAR Brașov pentru diferite tipuri de avioane sau motoare nu era constant. Diferențele între producția lunară a diferitelor motoare sau avioane erau destul de mari. Cauzele acestor diferențe erau în principal lipsa materiilor prime, a accesoriilor aeronautice, a armamentului cel mai adesea din import.

### Ritm lunar de producție celule (1936-1943)<sup>75</sup>:

	Fleet	PZL 11	PZL 24	IAR 37	IAR 39	Savoia 79B	IAR 80
Minim	6	5	8	2	1	1	6
Maxim	12	10	9	14	20	4	21

### Ritm lunar de producție motoare (1936-1943)<sup>76</sup>:

	Gipsy Major	Gipsy Six	IAR 1000A
Minim	1	4	2
Maxim	14	14	35

La I.A.R. Brașov s-a construit o mare varietate de aparate de zbor pe durata războiului. Tocmai această varietate de avioane de recunoaștere, de bombardament, de vânătoare, a creat mari probleme de organizarea a producției și de calificare a forței de muncă. Specialiștii germani remarcă în acest sens că firmele aeronautice germane produceau un singur tip de avion, ceea ce asigură o productivitate mărită. La debutul mării conflagrații mondiale realizarea unei concepții tehnice, care să preia ceea ce se dovedise valoros la IAR – 37 și IAR – 38, s-a materializat în construcția avionului IAR 39. Construit din lemn, metal, pânză, considerat cu grad mare de integritate<sup>77</sup>, IAR – 39 a fost un avion de recunoaștere și bombardament ușor. Avionul a fost echipat cu un motor IAR – K14 și apoi 1000A2. Între 1939-1940 au fost realizate la IAR Brașov prin două contracte, 95 de aparate IAR – 39. Din 1941 acest avion a fost construit de S.E.T. București în 50 de exemplare.

În 1938, la IAR Brașov începe construcția primelor bombardiere Savoia 79B, sub licență italiană. Primele celule de bombardiere au fost montate în Italia la Sesto – Calende, unde au fost puse 12 motoare IAR – K14 cu reductor ½ în anul 1937<sup>78</sup>. Motoarele IAR – K14 au fost înlocuite în

<sup>75</sup> *Ibidem*, dosar 18/1936-1943, f. 3 și 38; dosar 21/1936, f. 16-18 și 120.

<sup>76</sup> *Ibidem*, dosar 77/1941-1942, f. 11-13.

<sup>77</sup> Zăgănescu Fl., *Aviația*, Editura Științifică și Enciclopedică, București, 1985, p. 145-146.

<sup>78</sup> Direcția Județeană Brașov a Arhivelor Naționale, fond IAR, dosar 21/1936-1938, f. 58.

1940 (contract 2427/1940) cu motoare Junkers Jumo 211. Astfel putem vorbi de două tipuri de avioane de bombardament Savoia 79B JRS și JRI pentru că montarea celor două tipuri de motoare necesita modificări constructive ale aparatului<sup>79</sup>. Cele mai dificile modificări s-au datorat nehotărârii Ministerului Aerului și Marinei, care prin contractul nr. 3831 din mai 1938 a cerut transformarea fuzelajului bombardierului în bimotor (în licența italiană avionul era trimotor), apoi prin adresa nr. 21646 din 29 dec. 1938 s-a revenit la trimotor (8 fuzelaje au fost tăiate și transformate în trimotor). Prin adresa Subsecretariatului de Stat al Aerului nr 491 secret din 10 iulie 1939 s-a revenit la Savoia 79B bimotor, fără a preciza tipul de motor. Prin contractul nr. 2427 din 1940 avioanele Savoia 79B trebuiau să fie echipate cu motoare Junkers – 211F<sup>80</sup>. Pe durata războiului avionul a fost perfecționat: 3 lansatoare de bombe (două orizontale și unul vertical cu 30 de bombe), pilot automat, protecția Mavrodin (protecția rezervoarelor)<sup>81</sup>. Au fost construite la IAR Brașov 91 de avioane Savoia S79B între 1938-1943. La Tecuci, unde se afla Flotila de Bombardiere, IAR Brașov avea un atelier pentru reparat bombardierele Savoia S79B. În 1943 atelierul a fost preluat de Administrația Stabilimentelor Aeronauticii și Marinei (A.S.A.M.) pentru a repara celule de bombardier în scopul „creșterii capacității de reparații”<sup>82</sup>. Prin adresa nr. 1238 din 16 februarie 1943 Subsecretariatul de Stat al Aerului a decis ca la A.S.A.M. să fie produse aripile avionului Savoia 79B. Apoi s-a decis ca A.S.A.M. să producă întreg avionul. A fost încheiat un contract între IAR Brașov și A.S.A.M. prin care uzina brașoveană acorda licența, livra dispozitivele, preda utilajele, detașa personalul de specialitate. Din iulie 1944 până în ianuarie 1945 A.S.A.M. trebuia să livreze câte un bombardier Savoia S79 pe lună<sup>83</sup>.

IAR – 80 are renumele celui mai valoros avion românesc construit la uzina aeronautică brașoveană. Monografia dedicată acestui avion plasează începuturile conceperii sale în nov. 1936, când era propus proiectul unui avion de vânătoare monoplan metalic monobloc<sup>84</sup>. În Darea de seamă din anul 1937, la capitolul VI „Studii, încercări, omologări”, Departamentul de Avioane prezenta la ultimul punct în studiu „avionul IAR – 80, de

---

<sup>79</sup> *Ibidem*, dosar 115/1942, f.284.

<sup>80</sup> *Ibidem*, dosar 141/1943-1944, f. 34 și dosar 162/1943, f. 1-5.

<sup>81</sup> *Ibidem*, dosar 121/1942, f. 19; dosar 158/1943, f. 570-572; dosar 141/1943-1944, f. 51.

<sup>82</sup> *Ibidem*, dosar 149/1943-1944, f. 13.

<sup>83</sup> *Ibidem*, dosar 90/1942-1943, f. 426-428 și 431-441.

<sup>84</sup> Antoniu D. și Cicoș G., *Vânătorul IAR - Istoria unui necunoscut*, Editura Modelism, București, 2000, p. 22.

vânătoare, derivat din PZL – 24 de la care utilizează fuzelajul care va primi o aripă nouă joasă cu dispozitive de hipersustentație Handky Page”<sup>85</sup>. Pentru a ușura producția avionului se urmărea folosirea a 60% din utilajul pentru PZL – 24. De asemenea motorul K14 urma să fie folosit pentru IAR – 80<sup>86</sup>. Autorii monografiei despre IAR – 80 susțin totuși proiectul inițial al motorului Junkers 211 pentru acest avion<sup>87</sup>. În 1939 era realizat prototipul avionului care a și făcut demonstrații la un miting aviatic. Producția de serie a avionului IAR 80 a început în decembrie 1940. Era un aparat în întregime metalic, cu tren de aterizare escamotabil, elice cu pas variabil, postul de pilotaj acoperit cu plexiglas și dotat cu instalație de oxigen, flapsurile erau comandate hidraulic. Avea caracteristicile unui avion modern, iar literatura românească de specialitate arată că avea performanțe apropiate de cele mai bune aparate ale vremii, Hawker Hurricane, Curtis P – 37 și Messerschmitt Me – 109. În sintezele de istorie ale aviației în limba franceză sau engleză consultate IAR – 80 nu este amintit. Pe durata celui de al doilea război mondial performanțele avioanelor și motoarelor au crescut foarte mult, deschizându-se noi perspective tehnologice. De aceea în 1943 IAR – 80 și IAR – 81, ca și motoarele cu care erau echipate, au fost depășite de performanțele avioanelor inamice. Ca urmare s-a recurs la achiziționarea licențelor germane de Messerschmitt Me – 109G – 6 și Daimler Benz 605. IAR – 80 a fost realizat în 3 variante notate cu primele 3 litere din alfabet în funcție de armamentul său: 6 mitraliere de același calibru, 4 mitraliere de 7,92 mm plus 2 mitraliere de 13,2 mm și 4 mitraliere de 13,2 mm plus 2 tunuri de 15 mm și 20 mm. IAR 81 era varianta de bombardier în picaj dotat cu lansator de bombe (250kg) sub fuzelaj. Au fost încercări de a perfecționa armamentul IAR – 80 cu rachete. Probele făcute de pilotul șef al uzinei, ing. Al. Frim, cu lansatoare germane au dat rezultate bune la probe de viteză și viraje (28 martie 1944)<sup>88</sup>, dar nu a fost aplicată această soluție tehnică datorită ofensivei sovietice, dispersării uzinei și producției noilor licențe. Modificările făcute la acest avion au privit protecția rezervorului de carburant (protecția Mavrodin), blindarea postului de pilotaj, rezervor suplimentar pentru mărirea razei de acțiune cu 50%, comandă electrică de tir (existea comandă pneumatică), deși scurta distanța de tragere<sup>89</sup>. Au fost realizate 450 aparate de zbor din variantele enumerate mai sus<sup>90</sup>.

<sup>85</sup> Direcția Județeană Brașov a Arhivelor Naționale, fond IAR , dosar 28/1937-1938, f. 422.

<sup>86</sup> *Ibidem*.

<sup>87</sup> Antoniu D. și Cicoș G., *op. cit.*, p. 22-50.

<sup>88</sup> Direcția Județeană Brașov a Arhivelor Naționale, fond IAR , dosar 141/1943-1944, f. 120.

<sup>89</sup> *Ibidem*, dosar 78/1941-1942, f. 523-526.

<sup>90</sup> *Ibidem* și Direcția Județeană Brașov a Arhivelor Naționale, fond IAR, dosar 18/1936-1943, f. 3 și 38.

IAR – 47 era studiat ca prototip din 1937<sup>91</sup>, dar a fost realizat abia în 1942. Inițial prototipul era derivat din avionul IAR – 37, iar ulterior din avionul IAR – 39. Era o celulă monoplan, față de modelele sale biplane, cu fante Hadley Page și tren de aterizare escamontabil. Se recomanda utilizarea a 65% din piesele produse de IAR<sup>92</sup>. După realizarea prototipului echipat cu motor IAR 1000A, producția sa a fost transferată la fabrica S.E.T. București<sup>93</sup>.

În 1941 forurile de decizie militară ale aeronauticii puneau problema achiziționării celulei Messerschmitt 109G. Într-un raport al directorului general al IAR Brașov, Mircea Grossu Viziru, se arăta că celulele de IAR 80 și Me 109G aveau aceeași suprafață și deci la sarcină utilă aceleași performanțe. Mai mult se arăta că IAR – 80 era „mai maniabil și mai ușor de pilotat”, iar cu un motor performant IAR – 80 ar fi fost mai bun decât avionul de vânătoare german<sup>94</sup>. Propunerea ing. M. Grossu – Viziru a fost pusă în practică prin încercări ale IAR – 80 echipat cu motoare Daimler Benz 601 și 605 la intervale mari de timp (1941 și 1943). În ultimul caz rezultatele probelor au fost satisfăcătoare<sup>95</sup>, dar a fost cumpărată licența germană de Messerschmitt 109G. Documentarea de arhivă nu furnizează o explicație directă privind renunțarea la producția avionului IAR80. Decizia autorităților militare poate fi pusă în contextul iminenței bombardamentelor aliate și a necesității unui avion care să poată doborî bombardierele aliate escortate de avioane de vânătoare performante (Mustang-ul nord-american spre exemplu). Prin comanda nr. 22986 din 15 ian. 1943, Subsecretariatul de Stat al Aerului cerea la IAR Brașov executarea a 15+235 celule Messerschmitt 109G. Ulterior comanda a fost redusă la 15+60 celule ale avionului german. Primele 15 celule erau livrate de firma germană în asamblaje complete (460.388 lei/celulă) iar uzina brașoveană trebuia să le asambleze și să monteze aparate T.F.F., aparate de bord, armament toate livrate de aceeași firmă germană de la furnizorii săi. Pentru celelalte 60 de celule de la Messerschmitt AG trebuiau aduse materie primă, semifabricate și fabricate pe care uzina românească trebuia să le prelucreze și asambleze<sup>96</sup>. De aceea Subsecretariatul de Stat al Aerului a făcut o comandă pentru utilaj de la Messerschmitt AG, cuprinsă în convenția din 18 feb. 1944 între IAR

---

<sup>91</sup> *Ibidem*, dosar 28/1937-1938, f. 422.

<sup>92</sup> *Ibidem*.

<sup>93</sup> Antoniu D. și Cicoș G., *op. cit.*, p. 17-18.

<sup>94</sup> Direcția Județeană Brașov a Arhivelor Naționale, fond IAR, dosar 78/1941-1942, f. 936.

<sup>95</sup> Antoniu D. și Cicoș G., *op. cit.*, p. 51-52.

<sup>96</sup> Direcția Județeană Brașov a Arhivelor Naționale, dosar 54/1940-1943, f. 13-29 și dosar 162/1943, f. 224.

Braşov și Messerschmitt AG în valoare de 14.534.600 Rmk<sup>97</sup>, dar și pentru utilaj fabricat de către uzina braşoveană în valoare de 47.961.387 lei (comanda fermă 18352/3 nov. 1942)<sup>98</sup> și care însumau 100.000 ore de muncă. La sfârșitul anului 1943 firma germană a anunțat că nu mai poate livra utilajul complet și deci IAR trebuia să lucreze în plus 85.000 ore pentru acest utilaj. Așadar, previziunile ing.M Grossu Viziru prezentate mai sus, au fost depășite pentru că el anticipa 80.000 ore muncă pentru acest avion și 18 luni durata programului de fabricație. Între ianuarie – iunie 1944 la IAR soseau materii prime și utilaje<sup>99</sup>. În octombrie 1945, când al doilea război mondial era încheiat, erau executate primele 15 celule, iar cea de-a doua tranșă de 60 celule Me 109G a făcut obiectul contractului nr. 22986 din 15.10.1945, încheiat între IAR și Subsecretariatul de Stat al Aerului. Comanda 24164 din 25 ianuarie 1943 privind piese de schimb pentru celule Me109G a fost anulată<sup>100</sup>. Cele 60 de celule rămase pentru a fi executate se aflau în diferite stadii de execuție. În cursul anului 1945 s-au fabricat celule Me 109G-6 și la Fabrica de la Caransebeș care a utilizat și piese din capturile germane (ordin circular al Subsecretariatului de Stat al Aerului nr. 18540 din 9 martie 1945)<sup>101</sup>. Stadiul actual al cercetării nu ne permite afirmarea cu certitudine a fabricării celor 75 de celule Me 109G – 6. Există o planificare a producției(630 lucrători – 18.000 ore/celulă Me109G – 6) care stabilea termenul final de livrare – mai 1946.

În 1936 statul, prin contractele nr. 15722 și nr. 17111, a comandat uzinei braşovene peste 200 de motoare 14K, fără ca acest motor să fie omologat. Probele motorului au fost trecute în contract fictiv, iar înlocuitorul secretarului de stat N. Caranfil a semnat prin delegație<sup>102</sup>. Situația în care se afla directorul Petru Carp era dificilă pentru că trebuia de fapt să facă modificările necesare pentru a omologa motorul în cel mai scurt timp. Există în acea perioadă (1936-1938) o anumită complicitate a conducătorilor instituțiilor militare aeronautice, inclusiv a Comisiei Militare de Supraveghere a IAR. Se știa despre eforturile făcute pentru omologarea motorului 14K, dar nu se lua poziție față de întârzierea contractului. Pe de altă parte, prin contactele avute cu marile firme producătoare de motoare ing. P. Carp se pare că găsisse soluții, care necesitau timp, pentru modificările

---

<sup>97</sup> *Ibidem*, dosar 141/1943, f. 130.

<sup>98</sup> *Ibidem*, dosar 162/1943, f. 230.

<sup>99</sup> *Ibidem*, dosar 148/1943, f. 7, 27, 29.

<sup>100</sup> *Ibidem*, dosar 54/1940-1943, f. 13-29.

<sup>101</sup> *Ibidem*, dosar 138/1943-1946, f. 99.

<sup>102</sup> Arhivele Militare, fond M.A.M. (946), dosar 6/1936, f. 8-9.

necesare omologării motorului, dar a continuat perfecționarea motorului „în scopul lăudabil de a ține pasul cu progresul zilei”<sup>103</sup>. Ing. G. Popescu – Botoșani, care între 1937-1939 era membru în Comisia Permanentă de Control și Recepție a materialului aeronautic din Franța, considera că „în 1935-1936 încercările de a mări puterea motorului 14Kirs (licența Gnôme – Rhône) era prematură pentru că nici firma franceză nu avea suficientă experiență”<sup>104</sup>. Pentru a câștiga timp directorul P. Carp a falsificat probele motorului fie prin alimentarea cu ulei a motorului de către lucrătorii ascunși în pod sau sub podea, fie prin falsificarea datelor aparatelor de măsură. Descoperite aceste falsificări de date în decembrie 1937, au condus la un proces în care au fost acuzați alături de Petre Carp colaboratorii săi direcți: ingineri, maiștri și lucrători. Prin sentința nr. 304 din 1 iulie 1938 a Tribunalului Militar al Corpului II Armată Secția I, grupul de la IAR Brașov a fost condamnat la pedepse de la 10 luni la 2 ani închisoare<sup>105</sup>. Renumele de bun specialist al lui Petru Carp a rămas intact. În 1941 P. Carp a fost solicitat ca expert, alături de directorul general al IAR, pentru cumpărare de licențe de motoare din Germania<sup>106</sup>. Și colaboratorii săi ing. Lascu I. și ing. Botha A., maiștrii A. Neacșu și Emil Ștefan, erau solicitați de uzină, în februarie 1938, din arest autorităților pentru a lucra la bancul de probe<sup>107</sup>.

După înlăturarea ing. P. Carp de la conducerea Fabricii de Motoare s-au succedat trei directori pe o perioadă scurtă de timp (1938-1940). Comandor ing. I. Popp, care a devenit ulterior secretar de stat în Ministerul Aerului și Marinei, nu a reușit să omologheze motorul 14K, fiind aproape un an la conducerea Fabricii de Motoare. În Comitetul de Direcție al uzinei comandorul I. Popp a recunoscut în iulie 1938 că „trebuie studiat prin tatonări, care cer timp de studiu”<sup>108</sup>. Reprezentantul firmei franceze, ing. Skaff, arăta că omologarea motorului avea șanse de reușită în proporție de 80%. Noul director A. Stambuleanu (1939-1940) a reușit să omologheze motorul IAR 14KIIC32 care corespundea modelului Gnôme – Rhône. Procesul verbal nr. 1331 din 24 nov. 1939 arăta că motorul 1000A a trecut probele de recepție și a fost omologat<sup>109</sup>. Primele 25 motoare IAR 1000A au

---

<sup>103</sup> Direcția Arhivelor Naționale Istorice Centrale, fond Președinția Consiliului de Miniștri, Cabinet Civil I. Antonescu, dosar 29/1941, f. 26-28.

<sup>104</sup> *Ibidem*, dosar 32/1941.

<sup>105</sup> Arhivele Militare, fond M.A.M. (946), dosar 16/1938, f. 1-5, dosar 17/1938, f. 1-3.

<sup>106</sup> Direcția Jud. Brașov a Arhivelor Naționale, fond IAR, dosar 78/1941-1942, f. 964.

<sup>107</sup> *Ibidem*, dosar 28/1937, f. 73-77.

<sup>108</sup> *Ibidem*, dosar 39/1938, f. 119-200.

<sup>109</sup> Direcția Arhivelor Naționale Istorice Centrale, fond Președinția Consiliului de Miniștri, Cabinet Civil I. Antonescu, dosar 32/1941, f. 29-40.

fost livrate între sept. 1939 – aprilie 1940. Denumit oficial 14KIVC32 motorul avea puterea nominală de 1000 C.P., cu turația de 2300 rpm la 3200 m altitudine. Contribuția tehnică a inginerilor IAR Brașov la realizarea acestui motor a fost „inspirată” de informațiile trimise de inginerii români aflați la uzina Gnôme – Rhône, privind modificările făcute la motorul francez 14N. Aceste elemente în opinia lui Gh. Popescu – Botoșani, director al Fabricii de Motoare în anii 1940-1944, au permis trecerea de la 14KIIC32 la 14KIVC38 (1000A)<sup>110</sup>. Necesitățile războiului cereau performanțe mai ridicate. Pentru un motor care la 4000 m altitudine să aibă o putere de peste 1000 C.P. și o viteză de 520 km/h s-au făcut încercări noi. Modelele 14KIVC38 (1000A1) și 1000B reușeau să dea puterea de peste 1000 C.P. la 3800 m altitudine. Deși aprobate de Comitetul de Conducere și de gen. Ghe. Negrescu (Directorul General al Aerului), I. Popp a impus un regim de turație superior care nu a omologat modelul 1000B<sup>111</sup>. Acest regim de turație fusese omologat la motoarele Gnôme – Rhône 14kfs și 14kfr, dar inginerii IAR nu au putut să obțină această performanță. Astfel se ajungea la noua licență de motor, Daimler Benz 605. Comportarea motoarelor pe frontul de est, când avioanele IAR 80 s-au dovedit adeseori indisponibile în comparație cu Messerschmitt 109, a fost un alt factor pentru decizia privind licența motorului Daimler Benz 605. Motoarele IAR 1000A erau răcite cu aer, iar praful din zona Stalingrad reducea funcționarea motoarelor la o durată de 25-80 ore. S-au făcut modificări ale filtrelor de aer, ale prizelor de aer, dar performanțele motorului au scăzut. Erau și vicii constructive la motorul IAR 1000A precum existența unui singur radiator. Motoarele Daimler Benz 605 răcite cu lichid aveau în condițiile frontului de est o mai mare fiabilitate<sup>112</sup>. Motoarele IAR 1000A, în variantele existente, au fost construite în aproape 800 de bucăți<sup>113</sup>. Motoarele IAR – 1000A au echipat avioanele după cum urmează:

Motoare IAR – 1000A –32 – avionul IAR 38

Motoare IAR – 1000A –38 – avionul IAR 39

Motoare IAR – 1000A –38 – avionul IAR 80 și IAR 81 (în toate variantele construite)

În toamna anului 1942 a început lansarea în fabricație a motorului Daimler Benz 605. Ulterior comanda Ministerului Aerului și Marinei nr. 20533/1942 stabilea 265 motoare D.B 605<sup>114</sup>. În octombrie 1942 fiecare

---

<sup>110</sup> *Ibidem*, f. 4-5.

<sup>111</sup> *Ibidem*, dosar 20/1941, f. 3-10.

<sup>112</sup> Direcția Jud. Brașov a Arhivelor Naționale, fond IAR, dosar 90/1942-1943, f. 190-191.

<sup>113</sup> *Ibidem*, dosar 158/1943, f. 323.

<sup>114</sup> *Ibidem*, dosar 53/1940, f. 176.



atelier sau birou al fabricii a primit sarcini specifice privind nomenclatura pieselor, desenele de ansamblu, lansarea utilajului, repartizarea producției pe mașinile-unelte existente, caietele de norme, tablourile de materiale și materii prime<sup>115</sup>. Trebuiau făcute reamenajări clădiri și investiții în noi clădiri, mașini-unelte. Comanda a fost redusă în 1944 la 60 de motoare. Subsecretariatul de Stat al Aerului a cumpărat începând cu iunie 1943 50 motoare DB – 605 din Germania. Această abordare a instituțiilor militare aeronautice era rezultatul depășirii tuturor termenelor propuse inițial uzinei pentru organizarea producției motorului sub licența germană. Cauzele acestor întârzieri erau obiective în opinia noastră. Într-o enumerare cât de cât succintă aceste cauze ar fi:

- problemele financiare legate de aprobările pentru operațiile de clearing româno-german
- întârzierile cu importul mașinilor-unelte și al instalațiilor necesare producției motorului DB 605 în condițiile de război
- întârzieri în aprovizionarea cu materii prime, piese și accesorii
- încărcarea mare a uzinei cu comenzi din partea statului pentru front
- imposibilitatea altor întreprinderi de a prelua producția de repere pentru motorul DB – 605 (ASTRA Brașov, Farola)
- dispersarea uzinei în condițiile bombardamentului

S-au luat măsuri radicale cum era închiderea programului de producție a motoarelor IAR - 1000A în aprilie – iunie 1944 pentru a produce utilaj necesar uzinării motorului DB 605<sup>116</sup>. Un reprezentant al uzinei (ing. R. Mărdărăscu, ing. D. Seceleanu)<sup>117</sup> era detașat pe durate lungi în Germania pentru a urgenta și controla trimiterea de materie primă, mașini-unelte sau pentru a coordona grupurile de lucrători, maiștri, ingineri, sosiți la fabricile Daimler Benz pentru specializare. Uzina germană, prin prevederile contractuale, trebuia să livreze către IAR Brașov părți ale motorului: carterul forjat, blocuri de cilindri finisate sau piese turnate, matrițate, presate. La începutul anului 1944, deși directorul Daimler Benz, d-l Wendt, a sosit la IAR, doar 20% din materialele necesare sosiseră<sup>118</sup>. În septembrie 1944 aprovizionarea pentru producția DB 605 era aproape încheiată iar cele 60 de motoare erau în fabricație<sup>119</sup>. În 1946 Subsecretariatul de Stat al

---

<sup>115</sup> *Ibidem*, dosar 125/1943, f. 163-166.

<sup>116</sup> *Ibidem*, dosar 85A/1942-1943, f. 97.

<sup>117</sup> *Ibidem*, dosar 125/1943, f. 1.

<sup>118</sup> *Ibidem*, dosar 158/1943-1944, f. 139, 156, 181-182, 200, 202, 222.

<sup>119</sup> *Ibidem*, dosar 53/1940, f. 142-144.

Aerului a anulat comanda nr. 19563 din 23.10.1943 privind motoarele DB 605. De aceea piesele DB 605 rămase au fost trimise pentru topire la Reșița (16 oct. 1946). Era lipsă de oțel înalt aliat pentru tractoare. Uzina intenționa să retopească utilaje și motoare IAR – 1000A și Gipsy<sup>120</sup>.

Motoarele De Havilland Gipsy Major și Gipsy Six au fost construite la IAR sub licență engleză. Erau motoare de putere mai mică: 130C.P. pentru Gipsy Major și 200 C.P. pentru Gipsy Six, dar erau robuste. Aceste motoare erau răcite cu lichid și aveau 4 respectiv 6 cilindri. Erau destinate la început avioanelor Fleet 10G și apoi și altor avioane ușoare. Motoarele au început să fie produse la IAR în 1936. În primul an de producție au fost produse 80 de motoare (aprilie 1936-aprilie 1937)<sup>121</sup>. În condițiile războiului livrările engleze de piese și accesorii au încetat și 25% din reperele motorului Gipsy Six au fost modificate de IAR<sup>122</sup>. De aceea motorul a fost denumit IAR – 6GI. Motoarele Gipsy Major au fost produse în 372 bucăți, iar motoarele Gipsy Six au fost produse în 160 de exemplare. Trebuie semnalat faptul că producția motoarelor De Havilland s-a petrecut în aceeași perioadă cu aceea a motoarelor Gnôme – Rhône. Fabricarea motoarelor sub licență engleză era caracterizată ca „producție normală” de către autoritățile militare, în timp ce producția motoarelor Gnôme – Rhône a creat dificultăți, ele fiind depășite după 6 ani de la cumpărarea licenței.

Concluzia care se desprinde din analiza activității productive a IAR Brașov pe durata anilor 1939-1945 arată importanța uzinei aeronautice din Brașov în ansamblul efortului de război al României. Pe durata războiului importurile de avioane din Germania au continuat, dar IAR Brașov era principalul furnizor al flotilelor aviației militare române. Producția de război a IAR implica însă probleme majore legate de aprovizionarea și asigurarea forței de muncă a uzinei. În condițiile alianțelor militare ale României între nov. 1940 – aug. 1944 principalul furnizor extern al României era Germania. La firmele germane furnizoare se adăugau în mai mică măsură firmele elvețiene și firmele suedeze. Dificultățile financiare și birocratice ale aprovizionării IAR Brașov au avut rolul de a frâna producția. Uzina aeronautică dispunea de un valoros corp de ingineri și tehnicieni, dar nu dispunea de suficienți lucrători calificați. Încercările de calificare a lucrătorilor pentru mașini-unelte nu au avut rezultatele imediate scontate,

---

<sup>120</sup> *Ibidem*, dosar 18/1936-1943, f. 394-396.

<sup>121</sup> Arhivele Militare Române, fond Ministerul Aerului și Marinei (946), dosar 6/1936, f. 14-16.

<sup>122</sup> Direcția Arhivelor Naționale Istorice Centrale, fond Președinția Consiliului de Miniștri, Cabinet Civil I. Antonescu, dosar 32/1941, f. 4.

dar din perspectivă istorică putem afirma că IAR Braşov a avut o contribuție însemnată la formarea forței de muncă calificată din industria românească postbelică.

## Summary

The *Romanian Aeronautic Industry – I.A.R. Braşov*, founded in 1925, was the most important aeronautic plant which provided military aircraft and aeronautic accessories to Roumania during World War II. This was the reason why the Romanian government took over the leadership and all the stock of I.A.R. Braşov in October 1938.

The high level of technology of the engine licenses and aircraft manufactured by I.A.R. Braşov required many imports of steel, aluminium and aeronautic accessory. The foreign providers of I.A.R., during World War II were German, Swedish and Swiss companies. The British company, that covered a great part of the needs of the Romanian plant in the fourth decade, ceased the export to Romania beginning with 1940. During the war I.A.R. Braşov had financial and birocratic difficulty in obtaining steel, aluminium or components for engines.

The development of the production of I.A.R. needed more skilled workers and technicians. In 1943 the aeronautic plant had 7286 employees, almost the double as compared to the beginning of World War II. It was a constant effort to bring more skilled workers or to qualify them in workshops of the plant in short term. The result was not the expected one because the percentage of the rejected parts of engines was high. In 1943 the production of Messerschmitt 109G licence and Daimler-Benz 605 began. They were more complex than the IAR80 plane and IAR 1000A engine which were produced in 1940-1943. I.A.R. Braşov had many difficulties in the production of new licenses and the Aeronautic Department reduced the number of Messerschmitt planes from 215 units to 75 units.

The limits of the war production of the I.A.R. Braşov were visible in the qualification of the workers and in the massive imports. However for the Romanian industry from the interwar and World War II periods I.A.R. Braşov had an important role in the increasing of the technical level.