

IAR-BRAȘOV, LA 90 DE ANI DE LA ÎNFIINȚARE. RAPORT AL UZINEI IAR-BRAȘOV, CĂTRE MAREȘALUL ANTONESCU, 22 IUNIE – 22 OCTOMBRIE 1941

Traian-Constantin DUMBRĂVEANU¹

traidum@gmail.com

ABSTRACT: IAR – Brasov was established under Law „concerning industrial enterprises related to national defense „, passed unanimously by the Assembly of Deputies of June 11, 1925 and adopted by the Senate on June 13, 1925, with 55 votes for and two against. The law was promulgated by King Ferdinand I, on June 25, 1925, and published in the Official Gazette no. 38, from June 26, 1925 . According to the law the aircraft factory was to bear the name „Romanian Aeronautical Industry”.

Throughout the period of military actions deployed on the Eastern Front, and later on the Western Front, management IAR – Brasov made regular reports to Marshal Ion Antonescu, to refer to the time any problems that may arise with regard to delivery while aeronautical material.

The first report of the outbreak of war, was drawn up for a period of four months, from June 22 to October 22, 1941. Since 1942, monthly reports were that the problems be resolved quickly.

The situation shown in this first report to Marshal Antonescu in the first chapter refers to work performed or deliveries of aircraft, engines, spare parts and service in this timeframe.

KEYWORDS: Romanian Aeronautical Industry, war, Marshal Antonescu, aeronautical material.

IAR – Brașov s-a înființat în baza „*Legii privitoare la întreprinderile industriale în legătură cu apărarea națională*”, votată în unanimitate de

¹ Drd. în istorie, muzeograf, Muzeul „Casa Mureșenilor”, Brașov, membru titular al CRIFST.

Adunarea Deputaților din 11 iunie 1925 și adoptată de Senat la 13 iunie 1925, cu 55 de voturi pentru și două împotriva. Legea a fost promulgată de regele Ferdinand I, la data de 25 iunie 1925, fiind publicată în Monitorul Oficial nr. 38, din 26 iunie 1925.²

În conformitate cu legea, fabrica de avioane avea să poarte denumirea de „*Industria Aeronautică Română*”.

În baza acestei legi la 6 august 1925, IAR – Brașov era constituită ca societate pe acțiuni, cu un capital inițial de 120 milioane de lei. Aportul acționarilor era, o treime Statul Român, o treime firmele Lorraine și Bleriot și o treime fabrica Astra din Arad.

Amplasamentul uzinei, formată la început din Fabrica de Celule și Fabrica de Motoare, s-a stabilit strategic în centrul țării la Brașov.

Proiectul de construcție a clădirilor și halelor industriale, a fost întocmit de inginerul E. Ulescu, fiind coordonat de profesorul Tiberiu Irimie, realizatorul Sălii Unirii din Alba Iulia, a Arcului de Triumf din București și a Mausoleului Eroilor, de la Mărășești.³

La data de 11 octombrie 1927 a avut loc inaugurarea oficială a uzinei, fiind date în folosință Fabrica de Celule și Fabrica de Motoare, magazinele de materiale, uzina electrică pentru cazuri speciale, locuințele pentru personal, garajele și cantina. (Fig. 1,2) Anul următor s-a realizat și aerodromul, prin nivelarea terenului și abaterea cursului râului Tern.⁴

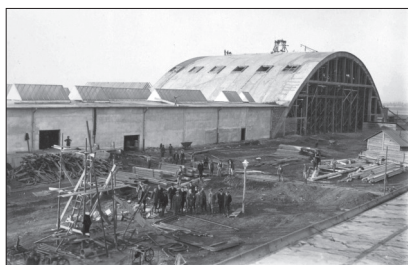


Fig. nr. 1 – IAR – Brașov
în lucru (1927)



Fig. nr. 2 – Inaugurare IAR
– Brașov, 11. 10. 1927

Pe parcursul următorilor zece ani, IAR – Brașov se dezvoltă, trecând cu bine peste criza economică dintre 1929–1933. Se construiesc numeroase

² *Istoria Aviației Române*, București, 1984, p. 217–218.

³ *Ibidem*.

⁴ *Ibidem*.

tipuri de avioane, celule şi motoare, ele fiind contractate şi intrând în dotarea Forţelor Aeriene Regale Române. (Fig. 3, 4)

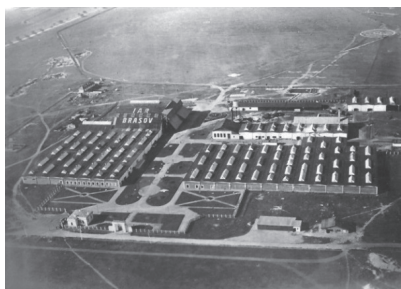


Fig. nr. 3 – IAR – Braşov, anul 1930

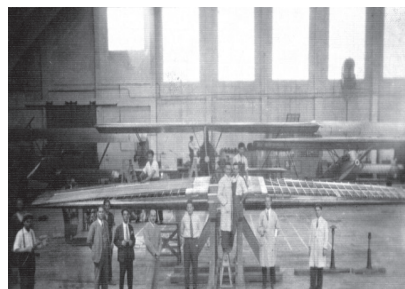


Fig. nr. 4 – Biroul de proiectare al Fabricii de Celule, 1933

Începând cu anul 1938, IAR – Braşov se transformă în Regie Autonomă, Statul Român preluând asupra sa toate acţiunile societăţilor străine şi româneşti, precum şi cele ale persoanelor particulare. În această perioadă Consiliul de Administraţie va fi înlocuit cu un Comitet de Conducere, format din generali aviatori, din care făcea parte şi Aurel Persu, noul director general al IAR – Braşov.⁵

Momentul deteriorării situaţiei politice internaţionale, prin pătrunderea trupelor germane în Austria şi Cehoslovacia, precum şi agravarea situaţiei economice mondiale, au determinat conducerea IAR – Braşov, să achiziţioneze o mare cantitate de materii prime şi materiale care să-i asigure producţia pe următorii ani. Deşi acest lucru a dus la crearea unor dificultăţi financiare prin imobilizarea de fonduri, nu s-a renunţat la dotarea cu maşini unelte moderne, ceea ce a dus la mărirea producţiei. Astfel în 1939 IAR – Braşov devenea una dintre cele mai mari fabrici de avioane din lume, cu aproximativ 7000 de angajaţi. Avea o suprafaţă productivă de 130000m², din care 100000m² erau ocupaţi de Fabrica de Celule şi de Fabrica de Motoare.⁶

În această perioadă proiectanţii de la IAR – Braşov au realizat şi construit cel mai puternic avion românesc al epocii, faimosul IAR-80, un avion monoplan de vânătoare şi bombardament în picaj, care la începutul anului

⁵ Gujdu, I., Iacobescu, G., Ionescu, O., *Construcţii Aeronautice Româneşti, 1905–1970*, Bucureşti, 1970, p. 168.

⁶ *Ibidem*.

1940 era printre primele patru cele mai bune avioane de vânătoare din lume. Acest proiect românesc a fost pus în practică în doar 14 luni, de un colectiv care a lucrat zi și noapte pentru a finaliza cu succes avionul care a depășit toate așteptările. (Fig. 5)



Fig. nr. 5 – Avionul de vânătoare IAR-80

Era dotat cu un motor de concepție românească, IAR K14 – 1000A, în stea dublă cu 14 cilindri, capabil să ridice aeronava la un plafon de zbor de 10.500m.⁷

Până la sfârșitul verii anului 1940, situația internațională s-a deteriorat, Germania lui Hitler devenind o amenințare mondială ocupând Polonia, Danemarca, Norvegia, Olanda, Belgia, Luxemburg, Franța. De asemenea situația internă a României s-a agravat foarte mult prin amputările teritoriale suferite și prin instabilitatea politică din acea perioadă.

Cu toate acestea IAR – Brașov nu numai că a supraviețuit prin militarizarea ei, dar s-a dezvoltat în continuare într-un ritm intens, astfel că acum a luat ființă o nouă fabrică, Fabrica de Armament, Elici și Accesorii, care a preluat și secția de aparate de bord PREROM. Fabrica asigura o organizare mai bună a uzinei prin degajarea fabricilor de celule și motoare, dar și prin creșterea gradului de control.

Putem spune că intrarea României în război la 22 iunie 1941 a găsit IAR – Brașov complet pregătită, capabilă să ofere frontului materialul aeronautic de care avea nevoie.

⁷ Antoniu, D., Cicos, G., *Vânătorul IAR-80 – istoria unui erou necunoscut*, București, 2000, p. 47.

În toată perioada acţiunilor militare desfăşurate pe Frontul de Est, iar mai apoi şi pe Frontul de Vest, conducerea IAR – Braşov a făcut rapoarte periodice către mareşalul Ion Antonescu, pentru a sesiza la timp orice probleme care ar putea apărea în ceea ce priveşte livrarea la timp a materialului aeronautic.

Primul raport de la începerea războiului, a fost întocmit pentru o perioadă de patru luni, între 22 iunie – 22 octombrie 1941. Începând cu anul 1942, raportările erau lunare pentru ca problemele apărute să fie soluţionate cât mai rapid.

Situaţia prezentată în acest prim raport către mareşalul Antonescu, se referă în primul capitol la lucrările executate, respectiv la livrările de avioane, motoare, piese de schimb şi reparaţii în acest interval de timp. Concret conducerea uzinei declară că de la începutul războiului şi până în 22 octombrie 1941, s-au livrat 52 de avioane IAR-80 şi 13 bimotoare Savoia 79 – Junkers.⁸

De asemenea s-au reparat la IAR – Braşov în această perioadă, 52 de avioane de vânătoare, 46 IAR-80 şi 6 Hurricane, precum şi 13 avioane Savoia 79 – Junkers.

Pe platforma IAR – Pipera au fost reparate 22 avioane de vânătoare Heinkel şi 4 avioane PZL-11F.

În ceea ce priveşte piesele de schimb, s-au livrat pentru IAR-80, piese în valoare de 28.700.000 lei, echivalentul a 9 avioane noi, pentru avioanele Savoia, 2.400.000 lei, iar pentru avioanele IAR-37, 38, 39, suma de 15.800.000 lei, echivalentul a 8 avioane noi.

Dacă se va traduce totalul producţiei în echivalent de monomotoare IAR-80, echivalarea făcându-se după următorul algoritm care ţine cont de raportul orelor de lucru, adică, 1 Savoia = 4 IAR-80 şi 5 reparaţii IAR-80, reprezentând un avion nou, vom constata că în perioada aferentă acestui raport, IAR – Braşov a livrat pentru război un echivalent de 158 de avioane.⁹

Un alt punct din raport se referă la livrarea de motoare în această perioadă de timp. Astfel între 22 iunie – 22 octombrie 1941 s-au livrat 58 de motoare de tip 14 K-1000, 28 de motoare Gipsy – Major, de 130CP, precum şi 40 de motoare de diferite tipuri, 14K IAR, 14K Francez, Junkers, Rolls – Royce, Bristol – Mercury, Bristol – Pegas, reparate la IAR–Braşov.

⁸ Arhiva IAR – Braşov, 1926–1948, *Raport către Mareşalul Antonescu*, Braşov, 1941, p. 1.

⁹ *Ibidem*.

Admițând că 4 motoare Gipsy – Major echivalează cu un motor 14K, și 5 motoare reparate echivalează cu un motor nou, se poate spune că în această perioadă s-au livrat pentru război un echivalent de 97 de motoare.¹⁰

Referitor la întreținerea în stare de zbor a materialului de pe front, conducerea uzinei raportează mareșalului Antonescu, că un număr de 60, până la 100 de specialiști au fost repartizați pe diferite aerodromuri din spatele frontului pentru acordarea de servizare și mentenanță materialului aeronautic, ei fiind într-o legătură permanentă cu cadrele superioare din IAR – Brașov. De asemenea cu ajutorul avionului au fost duse în aceste locuri sculele și piesele de schimb necesare pentru întreținerea la termenele fixate a materialului de zbor.

Tot în acest raport se aduce la cunoștință Mareșalului, o realizare excepțională a specialiștilor de la IAR – Brașov, petrecută în această perioadă, care au conceput, realizat și pus la punct, adaptarea avionului IAR-80 la bombardament în picaj. Acestuia i s-a montat în partea din față, sub fuselaj, o bombă de 225 Kg, iar sub planuri două bombe mai mici, fiecare de 50 Kg. De asemenea pe extradosul aripilor au fost montate frâne aerodinamice pentru reducerea vitezei la lansarea bombelor.

Evident că formula aleasă de specialiștii brașoveni nu avea avantajele unui Stuka german, Junkers 87, deoarece avionul nu avea viteza mica la lansarea bombelor, iar acestea erau lansate mai de sus, în schimb avea un alt mare avantaj. După ce erau lansate bombele, avionul devenea același IAR-80, rapid și foarte eficient.¹¹ (Fig. 6)



Fig. nr. 6 – Avionul de bombardament în picaj, IAR -80 Stuka, după 1942, IAR-81

¹⁰ *Ibidem*, p. 2

¹¹ *Ibidem*.

Se cunoaşte foarte bine faptul că bombardierele erau însoţite de avioane de vânătoare, în misiunile ce trebuiau executate, iar soluţia aleasă de specialiştii de la IAR – Braşov era „*cea mai bună variantă pentru o ţară săracă, ce nu putea să-şi permită mai multe avioane de diferite tipuri*”, după cum spunea la acea vreme directorul general al uzinei, Mircea Grossu-Viziru.

Această variantă constructivă a fost îmbunătăţită în 1942, devenind avionul de bombardament în picaj, IAR-81, căruia i s-au adaptat mai multe soluţii de echipare în funcţie de puterea motoarelor folosite.

Al doilea capitol al raportului se referă la greutatea întâmpinate de IAR – Braşov, în primul rând aprovizionarea cu materiale şi accesorii.

Deşi materia primă principală, tabla de aluminiu şi aliajele acestuia, era pe stoc într-o cantitate destul de mare, totuşi uzina se confrunta cu probleme de aprovizionare în ceea ce priveşte nichelul şi cauciucul, precum şi importul de segmenti Gotze şi elici, ce erau aduse din Germania. Din anul 1942, atât segmentii cât şi elicile au fost realizate în uzină.

În acest raport conducerea IAR – Braşov face un apel pentru ca la cel mai înalt nivel să se facă intervenţii de la Stat la Stat pentru soluţionarea cât mai rapidă a acestor probleme.

O altă chestiune importantă era problema mitralierelor de pe IAR-80, celebrele mitraliere de 7,92 mm, care încă erau importate din străinătate la acea vreme.

Mai târziu în anii următori, aceste mitraliere au fost realizate prin licenţă la Fabrica de Armament din cadrul uzinei.¹²

Alte greutăţi cu care IAR – Braşov se confrunta la data înaintării raportului către mareşalul Ion Antonescu, era aprovizionarea cu alimente şi transportul acestora.

Problema impusă de stat ca IAR – Braşov să-şi aprovizioneze personalul lucrător, aducea greutăţi mari uzinei. Iată ce spunea la acea dată directorul general Mircea Grossu-Viziru: „*Problema pusă de Stat pentru ca uzinele să-şi aprovizioneze personalul prezintă pentru IAR greutăţi mari. În speţă este vorba de a asigura cu alimente un total de 10.000 de suflete, fără a fi cu nimic pregătit pentru o astfel de problemă, pusă brusc în ajun de iarnă. În fapt s-a raportat asupra unui fabricant de avioane o problemă pe care nu a putut-o rezolva primarul, prefectul, Camera de Comerţ, cooperativele şi breasla negustorilor cu toată rutina şi utilajul lor*”.

¹² *Ibidem*, p. 3.

Uzina se mai confrunta și cu problema achiziționării la preț oficial, fiind o regie autonomă nu putea plăti alte prețuri. De asemenea problema transportului alimentelor era gravă, având în vedere faptul că erau necesare 700 de vagoane cu alimente pentru 6 luni.

Al treilea capitol al raportului are un titlu sugestiv „*Probleme ce se impun a fi coordonate și armonizate și probleme neclarificate și încurcate de legi și organe administrative*”.

Cea mai gravă problemă era starea de subnutriție a lucrătorilor de la care se cerea mare efort și randament, așa cum era precizat în raport. Chiar dacă se găseau suficiente alimente la preț oficial, lucrătorul nu putea cumpăra decât a cincea parte din cât cumpăra înainte.¹³

Din cercetările făcute atât în arhiva IAR, cât și în documentele vremii, reiese faptul că din iulie 1940 și până în noiembrie 1941, salariile lucrătorilor au crescut cu 63%, iar alimentele s-au scumpit cu 338%.

Conducerea uzinei atrăgea atenția asupra faptului că lucrătorii sunt disciplinați, devotați și gata a lucra cu jumătate din ceea ce mâncau în iulie 1940, dar sunt în imposibilitate a mai produce dacă nu mănâncă decât a cincea parte.

Soluția propusă de conducerea IAR – Brașov, era de a armoniza prețurile cu salariile, pentru moment să se aprobe un spor de salariu, deoarece lucrătorii nu mai pot aștepta, iar productivitatea muncii scade pe zi ce trece. Tot conducerea sugera ca salariile lucrătorilor din industria de apărare națională, aproximativ 100.000 de lucrători să fie majorate. Acest lucru făcându-se „*indiferent de orice considerent, căci altfel nu vom avea la primăvară rezultatul industrial ce se scotează*”, citim în raportul înaintat mareșalului Antonescu.¹⁴

O altă problemă cu care se confrunta conducerea IAR – Brașov și care nu putea suporta amânare, era cea a transportului, respectiv a celor 700 de vagoane de alimente și 1000 de vagoane de lemne pentru încălzirea locuințelor lucrătorilor.

Pentru ca lucrătorii să nu înghețe conducerea uzinei a luat măsura suspendării pe zece zile a tuturor camioanelor necesare funcționării industriale, pentru a transporta lemne.

Se mai menționa faptul că la data redactării raportului intrase doar 160 de vagoane de lemne din cele 1000 de vagoane cumpărate.

¹³ *Ibidem.*

¹⁴ *Ibidem*, p. 4.

La finalul raportului directorul general Mircea Grossu-Viziru, recunoaște cu sinceritate că pentru buna funcționare a uzinei, achiziționarea de materiale de regie nu se mai face pe cale legală, el numind o comisie formată din trei oameni de încredere care cumpără cu bani gheață tot ceea ce este indispensabil, la prețul care se cere, fiind mulțumiți că încă mai primesc factură pe ceea ce cumpără. Directorul general Grossu-Viziru recunoaște că sunt în neregulă față de legislația în vigoare care cere oferte scrise și prețuri comparative, dar important era ca uzina să aibă productivitate, iar materialul tehnic de zbor să ajungă cât mai repede pe front.¹⁵

Se poate observa că acest raport adresat mareșalului Ion Antonescu, a fost redactat scurt, concis și la obiect, trecându-se în revistă cele mai importante probleme cu care se confrunta la acea data IAR – Brașov și care prin gravitatea lor și nerezolvarea într-un timp scurt al acestora, ar fi dus la obstrucționarea producției de material aeronautic necesar frontului.

Ce este foarte important de reținut este faptul că toate problemele semnalate de conducerea IAR – Brașov au fost rezolvate foarte rapid astfel că începând cu luna februarie a anului 1942 producția de material aeronautic pentru front începe să crească, iar imediat după două luni se dublează față de perioada când a fost întocmit raportul către mareșalul Antonescu.

De asemenea în perioada următoare nu au existat convulsii sociale și chiar dacă era război personalul salariat al uzinei IAR – Brașov era mulțumit de salarii și de felul în care conducerea unității reușea, cu eforturi mari, să-i asigure toate cele necesare unui trai decent.

Bibliografie

- [1] ***, Arhiva fotografică Traian–Constantin Dumbrăveanu.
- [2] ***, Arhiva IAR – Brașov, 1926–1948, Raport către Mareșalul Antonescu, Brașov, 1941.
- [3] Antoniu, D., Cicos, G., Vânătorul IAR-80 – istoria unui erou necunoscut, București, 2000.
- [4] Gujdu, I., Iacobescu, G., Ionescu, O., Construcții Aeronautice Românești, 1905–1970, București, 1970.
- [5] ***, Istoria Aviației Române, București, 1984.

¹⁵ *Ibidem*, p. 5.