

Traian Doman

ROMAERO 1951-2008
REALIZĂRI ÎN AERONAUTICA ROMÂNEASCĂ

Referent de specialitate:
Constantin Dinischiotu


EDITURA VREMEA
BUCUREȘTI
2019

MINISTRUL FORTELOR ARMATE

DECIZIE Nr.173

pentru

numirea Directorului Adjunct al unei Intreprinderi economice.-

Ministrul Forțelor Armate :

Văzând referatul Ministrului Adjunct pentru Problemele de Armament și Tehnică Nr.VX 02959 din 05.05.1951 ;

În temeiul art.13-15 din Decretul Nr.199 din 14 Mai 1949 pentru organizarea și funcționarea întreprinderilor și organizațiilor economice ale Statului și art.2 din Decizia Nr.272 din 14.05.1951 pentru înființarea unei filiale a Intreprinderii economice "Atelierul de Reparații Material Volant Nr.2" ;

D E C I D E :

Art.1 - Inginerul Major SERBANESCU ION se numește pe data de 1 Mai 1951 în funcțiunea de Director Adjunct al Intreprinderii "Atelierul de Reparații Material Volant Nr.2", cu atribuțiunea de a conduce filiale acestuia Atelier din orașul Stalin.-

Art.2 - Comandantul Forțelor Aeriene Militare va aduce la îndeplinire dispozițiunile prezentei decizii.-

Data în București la 14 Mai 1951.-

MINISTRUL FORTELOR ARMATE
General Colonel

ss/ EMIL BODNARAS.-

Pentru conformitate,

Ștefan I. Koles

ABREVIERI	7
Problemele aviației române după 23 August 1944	9
Atelierele de Reparat Material Volant Nr. 2 (A.R.M.V. 2) București	13
Centrul Tehnico-Industrial al Aeronauticii Pipera	19
Întreprinderea de Construcții și Reparații Material Aeronautic.....	23
Întreprinderea de Reparat Material Aeronautic Băneasa – București	24
Colaborarea academicienilor Elie Carafoli și Henri Coandă în domeniul aeronautic.....	27
Colaborarea inginerului Radu Manicatide (1912-2004) cu specialiștii din cadrul Întreprinderii de Reparat Material Aeronautic Băneasa București	30
Colaborarea cu firma „Britten-Norman” din Marea Britanie	37
Anul 1968 – anul renașterii industriei aeronautice române .	40
Activitatea Întreprinderii de Reparat Material Aeronautic în anii 1969-1972	41
Cercetarea științifică a specialiștilor din cadrul Întreprinderii de Reparat Material Aeronautic	45
Cooperarea cu R.S.F. Iugoslavia în domeniul aeronautic	48
Programe de dezvoltare a industriei aeronautice în perioada 1973-1976	53
Programul pentru execuția completă a avionului BAC 1-11	66
I.A.R.O.M.	83
Personalul S.C. ROMAERO S.A.	87
Noile colaborări ale S.C. ROMAERO S.A.	91
DIȚIONAR AVIATIC	95
BIBLIOGRAFIE.....	98
ANEXE	99

- Aeronautic
- I.M.F.C.A. Institutul de Mecanica Fluidelor și Construcții
Aerospațiale
- I.M.G.B. Întreprinderea de Mașini Grele București
- I.O.R. Întreprinderea Optică Română
- I.P.C.M. Institutul de Proiectări Construcții de Mașini
- I.R.M.A. Întreprinderea de Reparat Material Aeronautic (fostă
I.C.R.M.A.)
- L.A.R.E.S. Liniile Aeriene Române Exploatate de Stat
- LAROMET Întreprinderea Laminoarele Românești de Metale
- M.A.I.A. Ministerul Agriculturii și Industriei Alimentare
- M.F.A Ministerul Forțelor Armate
- M.I.C.M. Ministerului Industriei Construcțiilor de Mașini
- M.I.C.M.U.E Ministerul Industriei Construcțiilor de Mașini
Unelte și Electrotehnicii
- M.S.P.S. Ministerul Sănătății și Prevederilor Sociale
- M.T.A.N.A. Ministerul Transporturilor Auto, Navale și Aeriene
- M.T.Tc. – Ministerul Transporturilor și Telecomunicațiilor
- M.T.T. – DTRNA – Ministerul Transporturilor și Telecomuni-
cațiilor – Departamentul Transporturilor Rutiere, Navale
și Aeriene
- REAB – Reparații Echipamente și Aparatură Bord
- SAAB Svenska Aeroplan Aktie Bolaget
- S.A.B.C.A. Société Anonyme Belge de Construction Aéronau-
tique
- S.E.M.A.T. Societatea pentru Exploatarea de Materiale Aero-
nautice și Tehnice
- S.E.T. Societatea pentru Exploatare Tehnice
- T.A.R.S. Societatea de Transporturi Aeriene Româno-Sovietice
- U.C.F.S. Uniunea de Cultură Fizică și Sport
- U.R.A. – Uzinele de Reparat Avioane
- U.R.M.V. – Uzinele de Reparații Material Volant

PROBLEMELE AVIAȚIEI ROMÂNE DUPĂ 23 AUGUST 1944

După lovitura de stat din 23 august 1944, România s-a alăturat coaliției Națiunilor Unite, armata română participând la luptele pentru eliberarea teritoriului național al Ungariei, Cehoslovaciei și Austriei până la 12 mai 1945.

La 12 septembrie 1944 România semnează Convenția de armistițiu, act ce consfințea un regim de ocupație sovietică pe teritoriul național.

În luna ianuarie 1945 în baza ordinului Marelui Stat Major sunt desființate:

– Comandamentul școlilor și centrelor de instrucție ale aeronauticii

– Școala de ofițeri de aviație

– Centrul militar de pilotaj

– Centrul de trageri și bombardament aerian.

Pe data de 28 aprilie 1945, în conformitate cu condițiile impuse de Comisia aliată de control (sovietică), sunt desființate: Centrul de instrucție și Școala tehnică aero.

La 8 august 1945 se semnează Convenția româno-sovietică, în baza căreia este înființată „Societatea de transporturi aeriene româno-sovietice” (T.A.R.S.), iar societatea L.A.R.E.S. este desființată.

Anul 1947 a fost un an important în istoria Europei. A fost anul care a marcat încheierea tratatelor de pace după cel de-al Doilea Război Mondial, anul în care s-au instituit regimurile socialiste de tip stalinist în țările aflate în zona de control sovietică.

Tratatul de pace semnat de către România, la Paris, în data de 10 februarie 1947, a consfințit menținerea trupelor sovietice în România, obligația României de a plăti mari despăgubiri de război către URSS, care afectau situația economică națională.

și Puterile Aliate și Asociate la partea a III-a, Clauze militare, navale și aeriene secțiunea I, articolul 11 se stipula:

– Armatele terestre, navale și aeriene și fortificațiile vor fi limitate strict la cerințele îndatoririlor cu caracter intern și de apărare locală a frontierelor.

În conformitate cu cele de mai sus, România este autorizată să dispună de forțe armate care nu vor depăși:

d) pentru aviația militară, inclusiv aeronautică navală, 150 de avioane cuprinzând și rezervele, din care cel mult 100 vor putea fi avioane de luptă și un efectiv total de 8000 de oameni. România nu va poseda sau dobândi avioane concepute esențial ca bombardiere cu dispozitive interioare pentru a purta bombe.

Articolul 15:

România nu va păstra, produce sau dobândi în alt mod material de război și nu va menține instalațiuni pentru fabricarea acestui material, peste ceea ce este necesar pentru întreținerea forțelor armate îngăduite prin articolul 11 al Tratatului de față.

Articolul 18:

România nu va dobândi sau fabrica avioane civile de concepție germană sau japoneză, sau care cuprind elemente importante de fabricație sau concepție germană sau japoneză.

Viața politică din anul 1947 se caracterizează prin creșterea rolului Partidului Comunist Român în conducerea societății. Acest partid era condus și sprijinit de la Moscova, prin directive teoretice, politice și organizatorice, prin numeroși consilieri sovietici trimiși în România, prin prezența trupelor sovietice.

După semnarea Tratatului de pace se trece la o completă reorganizare a Armatei Române sub supravegherea Armatei roșii. Sovietizarea armatei române s-a intensificat sub conducerea noului ministru al apărării Emil Bodnăraș. Aceasta a presupus copierea modelului sovietic de organizare militară și politică.

Conform clauzelor tratatului de pace, s-a trecut la reducerea efectivelor armatei, demobilizarea cadrelor de rezervă, desființarea unor mari unități și unități din armată, inclusiv din aeronautică.

La 20 august 1947, în aviație mai activau doar 13.000 de militari, iar unitățile de luptă ale aviației aveau în dotare următoarele tipuri de avioane:

– avioane de vânătoare – IAR-80, Messerschmitt-109 G.

– avioane de asalt – IAR-181, Henschell-129.

– avioane de bombardament greu – Junkers-88, Savoia-79, Heinkell-111.

– avioane de bombardament în picaj – Junkers-87, Stukas.

– avioane de informație – IAR-39.

– avioane de transport-legătură – Junkers-34, Fieseler-Storch, Fleet-10G.

Trebuie menționat că, în timpul celui de-al Doilea Război Mondial și după 23 august 1944, pentru industria aeronautică română lucrau următoarele întreprinderi și ateliere aflate în București:

– Societatea pentru exploatarea tehnice (S.E.T.)

– Întreprinderea pentru construcții aeronautice română (I.C.A.R.).

– Întreprinderea Laminoarele Românești de Metale (LAROMET).

– Întreprinderea optică română (I.O.R.).

– Atelierele L.A.R.E.S. (Liniile Aeriene Române Exploatate de Stat) Băneasa.

– Atelierele și Stabilimentele Aerului și Marinei (A.S.A.M.) cu secțiile de la Pipera, Cotroceni și Filaret.

– Societatea pentru Exploatarea de Materiale Aeronautice și Tehnice (S.E.M.A.T.).

Prin legea din data de 5 aprilie 1947, este înființat Ministerul Industriei și Comerțului, iar pe data de 24 mai 1947,

Adunarea Deputaților a votat Legea pentru înființarea și funcționarea Oficiilor Industriale, prin intermediul cărora statul intervenea în activitatea întreprinderilor de stat, cât și privat capitaliste grupate în oficii. Oficiile Industriale împreună cu Ministerul Industriei și Comerțului stabileau planurile de producție și asigurau îndeplinirea lor, procurau și repartizau materii prime, stabileau nevoile de import la materii prime și utilaje, îndrumau și controlau procesul de producție. Legea Oficiilor Industriale avea drept scop controlul activității economice atât în sectorul de stat cât și cel privat.

Marea Adunare Națională a adoptat la 13 aprilie 1948, prima Constituție a Republicii Populare Române, care conținea prevederi pregătitoare pentru naționalizare. Prin legea adoptată la 11 iunie 1948 au fost naționalizate 8894 de întreprinderi industriale.

În luna iulie 1948 se formează Comisia de Stat a Planificării sub președinția lui Gheorghe Gheorghiu-Dej. Tot în anul 1948 este alcătuit și primul plan economic, în anul 1950 cel de-al doilea, urmat apoi de planul cincinal 1951 – 1955.

Toate aceste măsuri în plan politic și economic au făcut ca industria aeronautică română să-și reducă activitatea, iar cea mai mare parte a capacităților productive s-au reprofilat pe producția de utilaje și mașini unelte necesare altor ramuri ale economiei.

Întreprinderea I.C.A.R., după naționalizare, a fost trecută în subordinea Ministerului Industriei și Comerțului, producând utilaje agricole, iar pentru necesitățile aviației rămânând doar o secție pentru reparat avioane și planoare.

Avioanele reparate erau de tip: Fieseler-Storch, Nord-FN-305, Fleet-10G.

Atelierele A.S.A.M. cu secțiile de la Cotroceni și Filaret, au continuat să repare tehnică de aviație din dotarea aviației militare până în anul 1949.

Întreprinderile S.E.T. și S.E.M.A.T. au devenit unități ale industriei constructoare de mașini, ieșind din subordinea Ministerului Apărării Naționale.

În anul 1949, la A.S.A.M. – secția Cotroceni a rămas o secție de reparații motoare, banc de probă a motoarelor și o secție de reparații celule avion, aceasta din urmă fiind mutată la Pipera. La Cotroceni, pe locul unității de avioane, s-a înființat Întreprinderea Dinamo – Cotroceni, profilată pe producerea mașinilor electrice.

Între anii 1949 – 1950 au început să intre în dotarea aviației militare române avioane de fabricație sovietică de tip: IAK-18 (avion de școală faza I), IAK-11 (avion de școală faza II), PO-2, LA-9, TU-6, TU-2 (avion de bombardament) și IL-10 (avion de asalt).

În anul 1951, au intrat în dotarea aviației militare, primele avioane cu reacție de tip IAK-17 (avion de școală și antrenament) și IAK-23 (avion reactiv de luptă), iar în anul 1952 avionul MIG-15, MIG-15Bis.

ATELIERELE DE REPARAT MATERIAL VOLANT NR. 2 (A.R.M.V. 2) BUCUREȘTI

Pe data de 19 februarie 1951, în baza hotărârii Consiliului de Miniștri nr.108, a fost înființată Întreprinderea economică „Atelierele de Reparat Material Volant nr.2” București. Întreprinderea și-a început activitatea pe data de 01.01.1951, pe platforma Pipera, dar în perioada 01.01 – 15.02.1951 s-a amenajat localul, s-a efectuat mutarea mijloacelor de bază, a materialelor și a muncitorilor.

Muncitorii (specialiști în reparații de avioane) au fost preluați de la cele două întreprinderi: Dinamo-Cotroceni și I.C.A.R. După varietatea tipurilor de avioane ce trebuiau reparate, după ritmul livrărilor, s-a ajuns la concluzia că este necesară înființarea unui număr de 18 ateliere de bază și patru

ateliere auxiliare grupate în trei sectoare de producție complet diferite, la care s-a adăugat ulterior sectorul de motoare de avion. Planul de producție, care în principal era întocmit pentru nevoile C.F.A.M. (Comandamentul Forțelor Aeriene Militare) prevedea reparații de avioane dar și fabricarea pieselor de schimb, reparații la diverse utilaje, asistență tehnică.

Pe data de 19 februarie 1951, prin „Decizia Ministerială” nr.78, la conducerea A.R.M.V. 2 Pipera au fost numiți:

- maior ing. Radovici Vlaicu – director
- maior ing. Popa Dumitru – inginer șef.

De activitatea fabricii răspundea consilierul sovietic colonel Haritonov. La A.R.M.V., în cadrul sectoarelor productive „Tehnică nouă” se executau următoarele lucrări:

– continuarea reparației avionului IAK-11, începută la fabrica I.C.A.R.;

– efectuarea reviziei trenului de aterizare la avioanele IAK-11 aflate în serviciu, operație executată de colectivul „Tren aterizaj”;

– confecționarea unui prototip de coif de elice la avionul IAK-11, cu modificările propuse de căpitan Dumitrescu Mihai, maistrul Mănescu Romulus și colectivul serviciului „Studii” (ing. Baziliu Dumitru – șef serv. tehnicienii Hack Leopold și Stroescu Andrei). În urma modificărilor, prototipul a fost omologat, urmând să fie executat în serie;

– confecționarea a zece repartitoare de frână realizate de către maistrii Leșaru Nicolae, Pensacovschi. V. Strîmbeanu I. O contribuție la această problemă au adus și ing. Radovici V., ing. Popa A. și Livezeanu V. care au propus o soluție pentru aplicarea la rece a garniturilor pe metal fără vulcanizare;

– adaptarea generatricelor¹ Bosch pe avion IAK-11 împreună cu instalația de răcire, executată de către maistru Ene C. și secția „Studii”;

¹ Generatrice – generatoare.

– amenajarea în DC (dublă comandă) a avionului TU-2. Această lucrare s-a efectuat după directivele consilierului sovietic, col. Haritonov și a maistrului Ștefanovici în colaborare cu Stropan Ioan și Rădulescu N.;

– la avionul IAK-11 s-a constatat că sistemul de ungere este impropriu și s-au adus unele modificări. Lucrarea a fost executată de către: col. Fenici Mihai, ing. Radovici V., ing. Popa D., maistrul Mitrovici I., Livezeanu Vasile;

– s-a reparat și montat complexul cu trei axe pentru motorul AS-21 de pe Avionul IAK-11, lucrare executată de către maistrii Leșaru N. și Brezeanu G.

În anul 1951, în cadrul A.R.M.V. 2 Pipera funcționau următoarele secții:

– secția control elice, din colectiv făcea parte și ing. Baziliu Dumitru;

– secția reparații motoare, unde toate lucrările executate în serie se efectuau sub îndrumarea consilierului sovietic în probleme de motoare Alexei Tihonovici, iar din partea secției răspundea ing. Șandru Ioan;

– secția galvanoplastie coordonată de consilierul sovietic Leon Sarkisovici Mhitarian – specialist în cromaj dur, aici lucra și ing. Radovici V.;

– secția diverse (radio, aparate de bord, instalații electrice): lucrările se executau sub îndrumarea consilierilor sovietici Alexandru Obuhov – specialist radio și Victor Maslov – specialist aparate de bord.

În anul 1951, în cadrul A.R.M.V. 2 Pipera, se realizau:

– reparații RK – asistență tehnică	53,8%
– reparații – asistență tehnică	27,0%
– piese schimb RK	3,7%
– diverse – elici	
– aparate de bord, radio	
– accesorii	15,5%
– planoare	

Total = 100% activitate.

Respect pe Numărul salariiilor din A.R.M.V. 2 Pipera era între 452 și 503 persoane.

Avioanele reparate în A.R.M.V. 2, în cursul anului 1951, au fost: IAR-80, IAK-11, IAR-80 DC, IAR-39, TU-6, FLEET, NARDI, IL-10, AVIA SPORT, ME-109G.

În cadrul atelierelor A.R.M.V. 2 Pipera se executau următoarele lucrări:

- confecționat elice pentru avion FLEET
- confecționat coifuri elice pentru avion IAK-11.
- confecționat elice pentru avion PO-2.
- modificare bechie² avion IAK-11.
- confecționat elice pentru avion FIESELER-STORCH.
- confecționat piese de schimb la avion IAK-11.

Se făceau revizii generale, repartizate pe trimestre, astfel:

- trimestrul I / 23 avioane
 - trimestrul II / 30 avioane
 - trimestrul III / 31 avioane
 - trimestrul IV / 38 avioane
- care, repartizate pe avioane, erau:
- 33 avioane IAR-80
 - 10 avioane IAR-80 transformate în DC (dublă comandă)
 - 25 avioane IAK-11.
 - 22 avioane ME-109G.
 - 32 avioane NARDI.

Prin „Ordin de zi de Comandament” nr. 41, din data de 01.09.1951, se numesc ca piloți contra recepționeri pe lângă A.R.M.V. 2 Pipera ofițerii: căpitan Milu Ioan pe avion monomotor și lt. maj. Pițurcă Dumitru pe avion bimotor.

Ministerul Forțelor Armate, prin decizia nr.172 din 14.05.1951, înființează, cu data de 1 iunie, o filială a A.R.M.V. 2 în orașul Stalin (azi Brașov), iar prin decizia nr. 173 din 14.05.1951, numește pe ing. Ștefănescu Ion în funcția de director adjunct al filialei din orașul Stalin (Brașov).

² Bechie – dispozitiv la coada unui avion, pentru rezemarea acestuia pe sol.

Această filială A.R.M.V. era structurată pe două sectoare:

- construcții celule avion – condusă de ing. Manicatic Radu.

- reparații motoare avion – condusă de ing. Gheorghiu.

Activitatea filialei se desfășura în următoarele grupe:

- fabricarea avionului IAR-813
- reparații motoare de avion
- fabricarea pieselor de schimb.

Grupa I – fabricarea avionului IAR-813.

În anul 1951 această filială a preluat angajamentele de la Sovromtractor privind realizarea avionului IAR-813. Deoarece termenul fixat pentru realizarea avionului cât și condițiile de prelucrare erau ale unor nespecialiști, s-a impus o nouă restructurare a condițiilor contractuale pentru a se putea acoperi termenele de livrare.

În cadrul filialei A.R.M.V. Brașov existau ateliere de reparații pentru: radio, elice, aparatură de bord, instalație electrică, acumulatori.

Planul filialei prevedea continuarea realizării a cinci avioane IAR-813 și pregătirea executării prototipului de avion IAR-814 și IAR-815.

În luna mai 1951, la A.R.M.V. 2 Pipera exista următoarea organigramă:

- Conducere
- Sector A (Anexa 1)
- Sector B
- Sector C
- Tehnic, Producție, Dispeceri, Tehnologie.
- Muncă și Salarii, Contabilitate, Planificare, Studii.
- Serviciu Mecanic-șef, Garaj, Administrativ, Magazie.
- Cadre, Comercial, Serviciu social, Cantină.

Colectivul de conducere al A.R.M.V. 2 Pipera:

- Director – mr. ing. Radovici Vlaicu.
- Inginer-șef – mr. ing. Popa Dumitru.
- Contabil-șef – Peca Ion.