

ROMÂNIA DE DINCOLO DE CORTINA DE FIER

ASPECTE PRIVIND RELAȚIILE ECONOMICE ROMÂNNO-FRANCEZE ÎN ANII 1960

Cezar AVRAM*, Petre OPRÎȘ**

Abstract: In the early 1960s, the French authorities had agreed to develop economic relations with Romania and so the Romanian market gradually received products of well-known French companies, as „Renault” or „Thomson”. Later on, „Sud Aviation” and „Dassault” French companies offered different types of helicopters and aircrafts to be built under license in Romania. The present paper is an inquiry in the economic history of French-Romanian relations when two different states from their political orientation established a short, succesful relationship beyond the Iron Curtain.

Keywords: French-Romanian economic relations, Ceaușescu, communism, Renault.

Résumé: Au début des années 1960, les autorités françaises ont décidé de développer des relations économiques avec la Roumanie et c’est ainsi que le marché roumain ait progressivement reçu des produits des entreprises françaises bien connues, comme “Renault” ou “Thomson”. Plus tard, « Sud Aviation » et « Dassault » ont fait plusieurs offres concernant la réalisation en sous licence des différents types d’hélicoptères et d’avions en Roumanie. Le texte présent est une enquête dans l’histoire économique des relations franco-roumaines quand deux états, différentes par leur orientation politique, ont réussi à établir une courte relation de succès au-delà du Rideau de fer.

Mots-clés: relations économiques franco-roumaines, Ceaușescu, communisme, Renault.

Marcate puternic de existența „Războiului rece”, relațiile economice dintre România și Franța au cunoscut o scădere semnificativă în primii ani ai regimului comunist de la București. Naționalizarea principalelor mijloace de producție și a proprietăților industriale, efectuată de către autoritățile române la 11 iunie 1948, a

* Prof. univ. dr., Director Institutul de Cercetări Socio-Umane „C. S. Nicolăescu-Ploșor”, Academia Română, Craiova. E-mail: avramcezar@yahoo.com.

** Locotenent-colonel (r.) dr., cercetător în domeniul istoriei Războiului Rece, în cadrul Programului de Burse de Cercetare pe Termen Scurt inițiat de Institutul Cultural Român (București) și Woodrow Wilson International Center for Scholars (Washington DC, SUA).

creat o situație conflictuală în relațiile României cu toate statele ai căror cetățeni au fost deposedați, într-un mod abuziv și fără acordarea de despăgubiri, de bunurile pe care le dețineau, în mod legal, pe teritoriul României.

Treptat, autoritățile de la București au înțeles că, fără o rezolvare *onorabilă* a problemei proprietăților străine, confiscate în iunie 1948 și ulterior, precum și a datoriilor pe care trebuiau să le achite unor state (Franța¹, Elveția, Turcia, Grecia, Austria, Belgia, Olanda, Norvegia, Danemarca, Italia, Marea Britanie, Canada²,

¹ La 9 februarie 1959, a fost semnat la București, de către Radu Mănescu și Jean Deciry, acordul dintre Republica Populară Română și Republica Franceză, referitor la reglementarea unor probleme financiare rămase în suspensie între cele două țări. În documentul respectiv s-a menționat faptul că autoritățile române erau de acord să achite statului francez suma de 21 milioane de dolari, cu titlu de indemnizație globală, forfetară și definitivă, în scopul stingerii tuturor litigiilor create de naționalizările, expropriările forțate și rechizițiile efectuate de autoritățile de la București în dauna Franței și a cetățenilor francezi care au avut diferite bunuri în România în perioada celui de-al doilea război mondial și, mai ales, după instaurarea regimului comunist în România (până la 10 iulie 1949). Totodată, suma respectivă s-a acordat pentru acoperirea pierderilor suferite de Franța și cetățenii săi ca urmare a aplicării articolelor 23 și 24 din *Tratatul de pace* semnat de reprezentanții României și cei ai Puterilor Aliate și Asociate (Paris, 10 februarie 1947). Cu același prilej, au fost stinse toate litigiile care puteau să apară ca urmare a acordului financiar româno-francez încheiat la 7 februarie 1936, precum și litigiul dintre România și Franța în privința bonurilor de petrol emise de autoritățile române, în virtutea acordurilor încheiate între cele două țări la 30 septembrie 1941 și 4 martie 1943.

² În luna octombrie 1968, membrii Prezidiului Permanent al C.C. al P.C.R. au aprobat propunerile Ministerului de Finanțe, Ministerului Comerțului Exterior și Ministerului Afacerilor Externe referitoare la reglementarea problemelor financiare dintre România și Canada aflate „în suspensie ca urmare a celui de-al doilea război mondial și a transformărilor social politice din țara noastră”. În acest scop, guvernul de la București oferea, la 21 octombrie 1968, autorităților de la Ottawa, o sumă globală și forfetară de 2,7 milioane dolari în scopul stingerii tuturor litigiilor financiare care existau între cele două țări. Suma respectivă urma să fie plătită în circa zece ani „prin prelevări de 8% din valoarea exporturilor românești din Canada” și reprezenta circa 11% din valoarea pretențiilor canadiene recunoscute la București. Cf. Arhivele Naționale Istorice Centrale (în continuare: A.N.I.C.), fond C.C. al P.C.R. – Cancelarie, dos. 175/1968, f. 9.

O lună mai târziu a avut loc la București prima întâlnire între delegațiile Canadei și României consacrată reglementării problemelor financiare ale celor două părți. Cu acel prilej, reprezentanții autorităților de la Ottawa au prezentat o listă cu pretențiile lor (estimate la aproximativ 65 milioane dolari) și au respins oferta propusă de guvernul de la București. În consecință, negocierile referitoare la cumpărarea din Canada a unei centrale nucleare-electrice au fost afectate de nerezolvarea problemei datoriei publice a României față de Canada. La acea dată, pretențiile financiare canadiene erau următoarele: valoarea nominală a titlurilor de datorie publică externă (bonuri de tezaur emise la 6 iunie 1922 de guvernul de la București pentru valoarea mărfurilor primite de România în cursul primului război mondial, pentru răscumpărarea căilor ferate ale societății „Lemberg-Cernăuți-Iași”, precum și pentru achitarea moșiilor expropriate din Basarabia, aparținând supușilor englezi și francezi) – 24,8 milioane dolari (datorie recunoscută de autoritățile române); dobânzile la titlurile de datorie publică – 27,3 milioane dolari (datorie respinsă de guvernul de la București); despăgubiri pentru proprietățile industriale canadiene naționalizate în România începând din anul 1948 (Fabrica de sticlă de la Scăieni, Industria Română de Geamuri de la București, Fabrica de pălării de la Timișoara ș.a.) – 9,4 milioane dolari (autoritățile române recunoșteau doar 0,2 milioane dolari); despăgubiri pentru clădirile și terenurile (cca. 300 ha) care se aflau în anul 1948 în proprietatea statului canadian sau a cetățenilor canadieni și care au fost naționalizate de autoritățile române – 1,9 milioane dolari (guvernul de la București recunoștea doar 0,2 milioane dolari); despăgubiri prevăzute în *Tratatul de Pace de la Paris* – 2,1 milioane dolari (datorie respinsă de autoritățile române). *Ibidem*, dosar nr. 8/1971, f. 155–156; 158; 161–162.

S.U.A. și Suedia), relațiile economice ale României cu țările din Europa occidentală și America de Nord nu se puteau dezvolta. În consecință, în perioada 1951–1968, au avut loc negocieri pentru stingerea datoriilor și schimbările politice și economice nu au întârziat să apară³.

Litigiile respective au fost analizate cu mare atenție la București deoarece, în cazul în care s-ar fi acceptat pretențiile statelor creditoare, România ar fi trebuit să achite în total aproximativ 2,12 miliarde dolari (valoare calculată la cursul de referință din 1950 al monedei americane). Acest lucru nu s-a întâmplat, întrucât autoritățile române au reușit să reducă prin negocieri sumele reclamate de către o serie de țări. Drept urmare,

până la 31 decembrie 1967, statul român a cedat anumite active pe care le deținea în străinătate (în valoare de 31,8 milioane dolari) și a plătit circa 39 de milioane de dolari, în scopul stingerii tuturor litigiilor financiare pe care le avea cu 14 state europene și din America de Nord.⁴

Ca urmare a presiunilor politice și economice exercitate asupra României de către reprezentanții Uniunii Sovietice, mai ales în C.A.E.R. (aceștia dorind să împartă blocul statelor comuniste din Europa în zone industrializate, respectiv în mari regiuni agricole, fără a ține cont de suveranitatea țărilor membre ale C.A.E.R. – celebru fiind „Planul Valev”), Gheorghe Gheorghiu-Dej s-a străduit împreună cu Ion Gheorghe Maurer să creeze rapid condiții pentru îmbunătățirea semnificativă a relațiilor economice ale României cu statele din Europa occidentală.

Autoritățile de la Paris au înțeles ideea generală a liderilor de la București și au fost de acord cu dezvoltarea schimburilor economice dintre cele două state, concomitent cu realizarea unei deschideri politice și în plan cultural, reciproc și de lungă durată. În acest sens, vizita oficială a prim-ministrului Ion Gheorghe Maurer în Franța (27–31 iulie 1964) a constituit un eveniment deosebit de important pentru înțelegerea de către ambele părți a pozițiilor pe care le ocupau în blocurile politico-militare din care făceau parte și, în același timp, a atitudinii pragmatice care trebuia adoptată în relațiile economice. Vizita respectivă a reușit să relanseze colaborarea româno-franceză în multiple domenii și, în același timp, a confirmat anumite repere strategice pe care liderii politici doreau să le păstreze – cel mai important fiind respectarea reciprocă a orientării ideologice diferite, existentă în cele două state⁵.

³ Potrivit estimărilor din anul 1968 ale Fondului Monetar Internațional și Băncii Internaționale pentru Reconstrucție și Dezvoltare, autoritățile de la București mai aveau de reglementat datoriile financiare față de Suedia, Belgia, Marea Britanie, S.U.A. și Canada – în valoare totală de 120 de milioane de dolari (în suma respectivă nefiind incluse și dobânzile care trebuiau plătite suplimentar). Cf. Petre Opreș, *Un efect al crizei din Cehoslovacia (august 1968): România amână discuțiile privind aderarea la Fondul Monetar Internațional și Banca Internațională pentru Reconstrucție și Dezvoltare*, în *Paradigmele istoriei: discurs, metodă, permanențe. Omagiu profesorului Gheorghe Buzatu*, coord. Stela Cheptea, volumul I, Iași, Casa Editorială Demiurg, 2009, pp. 512–518.

⁴ Pentru detalii, vezi și: ANIC, fond C.C. al P.C.R. – Cancelarie, dos. 142/1968, f. 207–215.

⁵ Irina Gridan, *Parallélismes et convergences. Ion Gheorghe Maurer à Paris à l'été 1964: Realpolitik et offensive du sourire (III)*, în: „Arhivele Totalitarismului”, anul XVII, nr. 3–4 (64-65)/2009, pp. 99–122.

În martie 1965, Nicolae Ceaușescu a preluat planurile de politică externă ale lui Gh. Gheorghiu-Dej și, în paralel cu dezvoltarea relațiilor economice cu Franța, a reușit să obțină o victorie politico-diplomatică prin stabilirea de relații la cel mai înalt nivel cu Republica Federală Germania, la începutul anului 1967. În consecință, economia românească a avut posibilitatea să se dezvolte mai repede, iar concurența dintre companiile franceze și germane în privința desfacerii de produse pe piața românească și de achiziționare a unor bunuri și servicii românești a fost benefică pentru autoritățile de la București.

În ansamblu, schimburile comerciale dintre România și Franța au cunoscut, în perioada 1965-1968, următoarea evoluție (sumele menționate fiind exprimate în milioane de franci francezi):

– exporturi în Franța: 108 (în 1965); 253 (în 1966); 269 (în 1967); 250 (estimativ, în 1968);

– importuri din Franța: 241 (în 1965); 280 (în 1966); 396 (în 1967); 400 (estimativ, în 1968).

Într-un document prezentat de către Manea Mănescu lui Nicolae Ceaușescu, în anul 1968, s-a precizat faptul că

la Export, ponderile principale sunt deținute de produsele petroliere (40%), agroalimentare (20%) și lemnoase (12%) – în timp ce la Import, instalațiile și utilajele reprezintă circa 55% din totalul importului nostru din Franța (se mai importă produse siderurgice, produse chimice etc.) [...] În anul 1968, România a fost – după U.R.S.S. – principala țară socialistă importatoare din Franța, în special în sectorul echipamentelor și instalațiilor industriale. Această situație a determinat un apreciabil dezechilibru al balanței – cel mai mare în comparație cu celelalte țări socialiste (cu excepția Iugoslaviei) (s.n.)⁶.

Cel puțin trei domenii de dezvoltare cu un impact major asupra economiei românești – industria bunurilor de larg consum, industria de autovehicule și industria aeronautică – au fost marcate de o competiție foarte acerbă între diferite companii din Franța, Marea Britanie, Italia și Republica Federală Germania, pentru pătrunderea pe piața românească. De exemplu, cooperarea româno-franceză s-a concretizat în perioada 1967–1970 prin achiziționarea de către autoritățile de la București a instalațiilor și licenței de fabricație pentru trei modele de frigider de uz casnic din marca „Thomson” – redenumite „Frigero”, apoi „Arctic”, în România. Linia tehnologică de producție a fost inaugurată în luna mai 1970, la fabrica de la Găești (județul Dâmbovița), și proiectul s-a realizat cu ajutorul creditelor acordate de firmele franceze „Thomson” și „Roubanoux” (în total: 27,1 milioane FF). În contrapartidă, autoritățile române au livrat frigider și piese de schimb, în valoare totală de 7,7 milioane franci francezi.⁷

La rândul lor, companiile franceze „Ensa” și „Badger” au încheiat contracte pentru furnizarea în România, pe bază de credit, în perioada 1967–1969, a unor

⁶ ANIC, fond C.C. al P.C.R. – Cancelarie, dos. 218/1968, f. 62–63.

⁷ *Ibidem*, f. 58–59.

echipamente, licențe de fabricație și alte tipuri de produse și servicii, în valoare totală de 72,5 milioane de franci francezi. În același timp, cele două firme și-au asumat obligația de a achiziționa acrilonitril din România, în contrapartidă, în valoare de 35,7 milioane de franci francezi.⁸

În cazul fabricării sub licență, în România, a unor modele de autoturisme, reprezentanții mai multor firme constructoare de automobile („Renault”, „Peugeot” și „Citroën” – din Franța; „British Leyland Motor Corporation” – din Marea Britanie; „Lloyd Motoren Werke GmbH” și „Volkswagen” – din Republica Federală Germania; „Fiat” și „Alfa Romeo” – din Italia; „Ford” – din S.U.A.) au trimis oferte autorităților de la București. După cum se cunoaște, s-a ales colaborarea cu companiile franceze „Renault” (în septembrie 1966)⁹ și „Citroën” (în decembrie 1976), în primul caz înregistrându-se un succes comercial deosebit.

Din păcate, capacitatea redusă a industriei românești (inclusiv a muncitorilor din fabricile respective) de a produce componente pentru autoturisme, la parametri proiectați de specialiștii francezi, s-a repercutat negativ asupra fiabilității produselor realizate la uzinele din Colibași și Craiova. Nicolae Ceaușescu a fost conștient de aceste probleme, însă nu a reușit să modifice comportamentul social al concetățenilor săi la locurile lor de muncă.

O altă direcție principală stabilită de autoritățile de la București pentru dezvoltarea rapidă a economiei românești a fost în domeniul industriei aeronautice. În acest sens, generalul Charles de Gaulle s-a interesat asupra stadiului în care se afla cooperarea cu compania franceză „Sud Aviation”, în cursul vizitei oficiale pe care a efectuat-o în România (14-18 mai 1968). Este evident că președintele Franței cunoștea la acea dată faptul că Nicolae Ceaușescu aprobase, în februarie 1968, cumpărarea din Marea Britanie a șase avioane de pasageri „BAC 1-11” pentru compania „Tarom” – fiind preferate în locul aparatului francez „Caravelle 10 R” și a celui sovietic Tu-134¹⁰.

⁸ *Ibidem*, f. 59.

⁹ După ce Nicolae Ceaușescu a aprobat fabricarea autoturismului „Renault 12” în România, la București a fost emisă Hotărârea nr. 2004 a Consiliului de Miniștri al Republicii Socialiste România (16 septembrie 1966), în care s-a menționat numele firmei cu care urma să se coopereze, amplasamentul uzinei și câte automobile trebuiau să se realizeze la Colibași: 55.000 de bucăți, anual, din care 11.000 erau autoutilitare derivate din autoturismul standard.

Autoritățile de la București nu au aprobat asamblarea în România a modelului „Renault 16” deoarece efortul valutar pentru acel proiect era considerat mult prea mare față de posibilitățile din acel moment ale statului român. În schimb, s-a acceptat o altă variantă propusă de francezi: asimilarea în fabricație, în proporție de 20%, de către industria românească, a părților componente ale modelului „Renault 8” („Dacia 1100”) și asamblarea din piese importate, vopsirea caroseriilor, montajul general, recepția și livrarea de autoturisme „Renault 8”, în perioada 1968–1971.

¹⁰ Generalul Charles de Gaulle a înțeles importanța aparatului „Caravelle” pentru țara sa și l-a utilizat ca avion prezidențial începând din iunie 1958, „Caravelle” devenind astfel un ambasador neoficial al Franței. De exemplu, pentru a traversa Oceanul Atlantic, din Franța în Mexic (aeroportul Merida) și retur (16, respectiv 19 martie 1964), președintele francez a folosit un avion „Boeing 707” al companiei „Air France”, însă pentru deplasarea din peninsula Yucatan la Mexico City și înapoi, la Merida, Charles de Gaulle a utilizat un „Caravelle” adus în mod special din Franța. Cf. WWICS,

Deoarece subiectul respectiv avea legătură cu intențiile exprimate în toamna anului 1967 de reprezentanții României pentru achiziționarea de avioane militare „Mirage F-1”, precum și cumpărarea licenței unui motor turboreactor francez, Ion Gheorghe Maurer ia precizat generalului Charles de Gaulle, la 15 mai 1968, faptul că „partea română a încercat să realizeze un acord cu firma „Sud Aviation” pentru importul unor avioane de transport „Caravelle” și pentru cooperarea în vederea creării treptate a unei industrii aeronautice românești, însă tratativele nu au dus la realizarea unui acord”¹¹.

Acel răspuns l-a determinat pe președintele Franței să declare că

„ar trebui ca guvernul român să trimită pe cineva în Franța care să studieze toate aspectele problemei, luând în acest sens contact și cu Statul Major Francez”. La rândul său, ministrul francez al Afacerilor Externe a sugerat ca „partea română să stabilească contacte cu firmele franceze care produc motoare și turbine pentru avioane. În ceea ce privește guvernul francez, el nu vede în principiu nicio obiecție (s.n.)”¹².

Un alt aspect, mai puțin cunoscut, al vizitei efectuate de generalul Charles de Gaulle în România este faptul că Mihai Caraman – șeful unei rețele de spionaj în Franța (1958–1969) și director al Serviciului de Informații Externe (1990–1992) – a fost unul dintre participanții la un dejun organizat în onoarea președintelui Franței de către Nicolae Ceaușescu (17 mai 1968, comuna Micești, județul Argeș). Ofițerul român de informații s-a aflat într-o sufragerie, separat de cea a generalului Charles de Gaulle și a omologului său român, și a luat dejunul împreună cu doi generali-maiori (Constantin Popa și Nicolae Negulescu), Tudor Jianu (șeful protocolului), Felicia Alexandru, Maria Vâlcu, Aurelian Belu, căpitanul de rangul I François Flohic, André Ducret, Henri Puissant, Paul Comitti (sau Coveiti – *notă Petre Opreș*), Roger Tessier, Jeanne Prudhomme și Lamidé (sau Laneidé – *notă Petre Opreș*)¹³.

De asemenea, este interesant de remarcat faptul că, la 15 februarie 1967, membrii Prezidiului Permanent al C.C. al P.C.R. au aprobat „invitarea în R.S. România, pentru o vizită, a președintelui Republicii Franceze, Charles de Gaulle”¹⁴. Această decizie nu a influențat hotărârea adoptată un an mai târziu de membrii Comitetului Executiv al C.C. al P.C.R., aceștia respingând oferta

*Notes on Ambassador Bohlen's "Reflections on Current French Policy report; economic purposes for the trip; evolution of the trip; Communist assessment of trip". American Embassy Paris, Airgram A-1121. March 26, 1964; p. 1; Lyndon Baines Johnson Library, France File. Airgram. Department of State; Declassified Documents Reference System. Farmington Hills, Mich.: Gale, 2012. Document Number: CK3100348257 (DDRS-200575-i1-8). Această sursă de informații provine din baza de date și rețeaua de informații digitale existente la Woodrow Wilson International Center for Scholars – Washington, D.C., la care am avut acces în perioada 1 martie – 15 iunie 2012, beneficiind de o bursă oferită de Institutul Cultural Român (*notă P. Opreș*).*

¹¹ Dinică Ciobotea, Ileana Marinaș, *Charles de Gaulle la Craiova. Din istoria relațiilor româno-franceze*, Editura Aius PrintEd, 2007, p. 86.

¹² *Ibidem*.

¹³ *Ibidem*, p. 171; 181.

¹⁴ ANIC, fond C.C. al P.C.R. – Cancelarie, dos. 21/1967, f. 4.

firmei „Sud-Aviation” privind dotarea „Tarom” cu șase avioane „Caravelle 10 R” (15 februarie 1968)¹⁵.

Compania franceză „Sud Aviation” a eșuat în tentativele sale de a realiza în România, sub licență proprie, o sută de avioane de turism „Rallye”, 20 aparate „Paris III” sau de a ceda licența de fabricație a avionului „Potez 842 B”. În schimb, autoritățile de la București au semnat contracte cu reprezentanții firmei menționate în scopul fabricării în România a două modele de elicoptere: SA-316 B „Alouette” și SA-330 „Puma”. Cu toate acestea, în ședința din 5 noiembrie 1973 a Prezidiului Permanent al C.C. al P.C.R., generalul Constantin Șandru, vicepreședinte al Comitetului de Stat al Planificării, a declarat că „Uzina [de elicoptere] s-a construit la Brașov și halele stau goale”. Nicolae Ceaușescu a fost deranjat de afirmația respectivă și a ordonat generalului Ion Ioniță, ministrul Apărării Naționale: „Pe generalul ăsta să-l luați înapoi la voi. Nu face nimic”¹⁶.

Ceea ce nu cunoștea (probabil) generalul Constantin Șandru în noiembrie 1973 era faptul că negocierile româno-franceze – referitoare la cedarea licenței de fabricație a aparatului SA 330 „Puma”, livrarea către partea română a unei părți din utilajele necesare construirii de elicoptere „Puma” și acordarea de asistență tehnică de către partea franceză – nu erau finalizate. La 22 decembrie 1973, Vasile Pungan îi comunica în scris lui Nicolae Ceaușescu faptul că „negocierile se află în fază de încheiere a contractului, acțiunea fiind prezentată spre aprobare”¹⁷.

Din păcate, reacția dură a lui Nicolae Ceaușescu față de generalul Constantin Șandru nu a rezolvat problemele autorităților române și primele șapte elicoptere SA-330 „Puma” au fost asamblate la Ghimbav de-abia în 1975, zborul inaugural al primului aparat (un IAR-330 L) având loc la 22 octombrie 1975.

Ulterior, secretarul general al P.C.R. a respins ofertele primite din S.U.A. și R.F.G., referitoare la dotarea Flotei 50 Aviație Transport cu elicoptere moderne, bimotoare.¹⁸ Apoi, Nicolae Ceaușescu a acceptat achiziționarea din Franța a patru

¹⁵ La reuniunea din 15 februarie 1968 a Comitetului Executiv al C.C. al P.C.R., Gheorghe Rădulescu i-a propus lui Nicolae Ceaușescu să li se explice reprezentanților firmei „Sud Aviation”, care doreau să vândă României șase avioane „Caravelle”, faptul că prețul final și condițiile comerciale oferite nu puteau fi acceptate de autoritățile de la București – oferta primită în aceeași perioadă din Marea Britanie, de achiziționare a șase avioane BAC 1-11, fiind mai avantajoasă pentru „Tarom”. Mai mult prim-ministrul Ion Gheorghe Maurer a precizat la ședința respectivă: „numai eu le-am explicat de două ori treaba aceasta”. Nicolae Ceaușescu a refuzat însă, în mod categoric, orice fel de inițiativă, afirmând: „Nu e nevoie să le dăm nici o explicație. Dacă vor întreba, le vom spune. Trebuie să înțeleagă și francezii...”. Petre Opreș, *Industria românească de apărare. Documente (1950–1989)*, Editura Universității Petrol-Gaze din Ploiești, 2007, p. 241. Pentru detalii, vezi A.N.I.C., fond C.C. al P.C.R. – Cancelarie, dos. 22/1968, f. 2–6.

¹⁶ Pentru detalii, vezi Petre Opreș, *op. cit.*, pp. 312–314.

¹⁷ ANIC, fond C.C. al P.C.R. – Cancelarie, dosar nr. 194/1973, f. 135.

¹⁸ Merită subliniat faptul că, probabil, liderul român dorea să zboare cu SA-316 „Alouette III” deoarece cabina sa în formă de lacrimă avea doar zăbrele și geamuri în partea din față și pe lateral, fapt ce îi oferea vizibilitate și senzații extraordinare, care nu se regăseau în zborul cu alte elicoptere (de exemplu, Mi-8 și SA-330 „Puma”). În plus, cu „Alouette III” se putea ateriza în „poiniță”, un loc

elicoptere SA-365 C „Dauphin” – care au început să sosească în România în 1979. După câțiva ani de utilizare, s-a ajuns la momentul efectuării reviziei generale și autoritățile de la București au optat pentru înapoierea lor și achitarea diferenței de bani pentru a primi din Franța patru elicoptere noi SA-365 „Dauphin”, din varianta N. Acestea au ajuns în două serii la baza Flotilei 50 Aviație Transport de la Otopeni, cu câte două elicoptere livrate în același timp.¹⁹ Zborurile de testare și recepție a primelor aparate au avut loc la 3 februarie 1986, la uzina de la Marignane (situată în regiunea franceză Provence-Alpi-Coasta de Azur), după care elicopterele au fost aduse în zbor în România, pe traiectul Marignane – Genova – Veneția – Zagreb (escală de realimentare cu combustibil) – Belgrad – Timișoara – Brașov – București (Otopeni).

În cazul construirii sub licență a unor avioane militare supersonice, Nicolae Ceaușescu nu a avut succes nici în URSS (fiind vizat MiG-21), nici în Franța (proiectul „Mirage F-1”). Mai mult decât atât, autoritățile de la Moscova nu au fost de acord să sprijine realizarea în România, sub licență, a elicopterului militar de transport „Mi-8 T” sau a avionului de pasageri „An-24”.²⁰ Documentele existente în arhivele din România dezvăluie o parte din încercările făcute de liderul suprem al P.C.R. pentru a obține în anii 1967-1968 licențe de fabricație în scopul realizării în România a 50 de avioane de vânătoare MiG-21 sau „Mirage F-1”.²¹ De exemplu, Nicolae Ceaușescu a analizat propunerile specialiștilor români și, în ședința din 15 februarie 1968 a Comitetului Executiv al C.C. al P.C.R. a declarat astfel:

amenajat special în curtea vilei din cartierul Primăverii unde locuia Nicolae Ceaușescu și botezat astfel de piloții Flotilei 50 Aviație Transport. Din păcate, după o aterizare desfășurată normal, arborele motorului „Artrouste” a suferit o deformare și elicopterul a rămas pe loc, în pană de motor, fapt ce a generat multă îngrijorare la Comandamentul Aviației Militare. Căpitan-comandor Teodor (Tedy) Pantea, *Correspondență cu Petre Opreș*, București și Varșovia, 27 și 29 noiembrie 2012.

¹⁹ *Ibidem*, 29 noiembrie 2012.

²⁰ În ședința Prezidiului Permanent al C.C. al P.C.R. din 6 noiembrie 1972 s-a aprobat ca o delegație română să discute la Moscova despre „problema fabricării în cooperare [cu U.R.S.S.] a unui avion de transport de tip An-24, eventual varianta îmbunătățită”. Din păcate, membrii Prezidiului Permanent nu au ținut cont de faptul că autoritățile sovietice încetau producția de avioane „An-24” la sfârșitul anului 1973 din cauza uzurii morale a aparatului respectiv. ANIC, fond C.C. al P.C.R. – Cancelarie, dos. 122/1972, f. 3. Pentru detalii, vezi Petre Opreș, *op. cit.*, p. 291.

²¹ La începutul lunii februarie 1968, Nicolae Ceaușescu a primit de la Ion Baicu un document intitulat „Notă asupra studiilor preliminare privind înființarea Industriei aeronautice române”, în care s-a precizat astfel: „Studiile de oportunitate efectuate – fără considerarea ultimelor realizări sovietice care nu ne sunt cunoscute – au dus la concluzia că avioanele cele mai apropiate de tipul propus a fi asimilat sunt: Mirage F-3, echipat cu motor turboreactor cu dublu flux TF-306, de producție franceză, și Lightning FMk-3, echipat cu turboreactor [Rolls-Royce] Avon-301, de producție engleză. [...] În cazul fabricării avioanelor de luptă în țară, s-a estimat prețul unui avion, în producție de serie, la valoarea de aproximativ 24 000 000 lei, în care s-a inclus și cota parte din costul SDV și licenței. După date informative, prețul de achiziție al avionului Mirage F-3 este de aproximativ 30 000 000 lei, din care 5 100 000 lei reprezintă costul motorului. [...] Având în vedere necesitatea asigurării capacității de apărare cu avioane de performanțe ridicate (*sic!*), de fabricație proprie, în timp scurt, se propune asimilarea în fabricație a avioanelor de luptă, a motoarelor și 60–70% din echipamentul special, pe bază de licență (subl.n.)”. Petre Opreș, *op. cit.*, pp. 223–224.

„Noi le-am propus când am fost la Moscova (în perioada 14–15 decembrie 1967 – *notă Petre Opreș*) să ne dea MiG-21, dar să vedem ce rezultate vor fi”²².

Tot în anul 1968, Nicolae Ceaușescu a fost de acord cu trimiterea în Marea Britanie și Franța a unei delegații din Ministerul Industriei Construcțiilor de Mașini și Ministerul Comerțului Exterior. Specialiștii români au avut astfel posibilitatea să viziteze uzinele aeronautice din Weybridge (Marea Britanie, 16–23 septembrie 1968), după care s-au deplasat în Franța, unde au discutat cu reprezentanții firmelor „Marcel Dassault” și SNECMA (23 septembrie – 6 octombrie 1968). Totodată, membrii delegației române au vizitat în Franța sectoarele de fabricație ale avionului „Mirage III” și ale motorului ATAR-9K, utilizat pentru echiparea aparatelor de vânătoare din familia „Mirage”. Apoi, în cursul întâlnirii cu generalul Bonte, șeful Direcției Generale Tehnice de Construcții Aeronautice din Ministerul Forțelor Armate ale Franței, partea română a înaintat o ofertă de achiziționare a licenței de fabricație a avionului de vânătoare „Mirage F-1” și a motorului cu care era echipat acesta. Generalul Bonte a comunicat delegației române faptul că îl va informa pe ministrul francez al Apărării în cursul zilei de 5 octombrie 1968, care, la rândul său, îl putea informa pe președintele țării, generalul Charles de Gaulle, despre ideea autorităților de la București.

Deoarece vizita în Franța și propunerea delegației române au avut un caracter confidențial, informațiile privind achiziționarea licenței de fabricație a avionului „Mirage F-1” și a motorului ATAR-9 K sunt extrem de greu de găsit în arhiva Comitetului Central al P.C.R. Documentele descoperite până în prezent ne oferă însă o imagine clară asupra intenției lui Nicolae Ceaușescu de a dezvolta industria aeronautică românească prin utilizarea tehnologiilor și licențelor străine.

Din păcate, autoritățile de la București au înregistrat eșecuri și în privința construirii unui avion de transport cu dublă destinație (civilă și militară). Dacă în primul caz a fost vorba despre refuzarea ofertei făcute de firma franceză „Marcel Dassault” (pentru avionul de pasageri „Mercure”²³), în al doilea caz s-a încercat o colaborare cu o firmă vest-germană și o companie olandeză în scopul fabricării avionului „Fokker VFW-614”.²⁴

²² *Ibidem*, p. 241.

²³ În perioada 1972–1975, „Dassault Aviation” a construit zece aparate „Mercure 100” pentru dotarea companiei aeriene franceze „Air Inter”, apoi fabricarea acestui model a fost oprită definitiv. Douăzeci de ani mai târziu, autoritățile române au analizat relațiile lor cu firmele franceze din domeniul aeronautic și, preconizându-se faptul că flota de avioane scurt-curier An-24 a companiei „Tarom” trebuia reînnoită curând, au fost inițiate discuții în scopul producerii în cooperare cu firme din Franța și Italia a noului avion ATR-42 – mai silențios decât An-24 și care putea transporta 40–52 de pasageri cu un consum mai mic de combustibil, comparativ cu aparatul sovietic. Intenția respectivă a fost menționată în mod oficial de secretarul de stat Aurel Duma, în cursul întâlnirii cu omologul său francez, Didier Bariani (Paris, 1 decembrie 1987). Valeriu Tudor, *În misiune la Paris. Însemnările unui diplomat român (1985–1989)*, Editura Cavallioti, București, 2009, p. 119; 122.

²⁴ Pentru detalii privind proiectul avionului „Fokker VFW-614”, vezi: Gheorghe Zarioiu, *Aviația modernă – realizări și perspective*, Editura Scrisul Românesc, Craiova, 1980, p. 206; Ion Mihai Pacepa în *dosarele Securității: 1978–1980*, studiu introductiv, selecția documentelor și indice de nume de Liviu Țăranu, Editura Enciclopedică, București, 2009, pp. 36–41; 268–270; Liviu Țăranu, *Afacerea Fokker*, în: „Magazin istoric”, anul XXI, nr. 10 (487), octombrie 2007, pp. 50–51.

Ulterior, Nicolae Ceaușescu a aprobat programul ROMBAC, însă numărul extrem de mic de aparate BAC 1-11 construite în România poate pune sub semnul întrebării eficiența economică a proiectului respectiv. În opinia noastră, este necesar să cunoaștem exact cheltuielile făcute pentru achiziționarea licenței de fabricație a avionului, costurile mijloacelor și materialelor utilizate în procesul de producție, precum și fondurile pentru manoperă. Toate acestea trebuiau să fie în concordanță cu numărul de avioane (circa 80 de exemplare) care urmau să fie realizate în România. În final, au fost construite doar nouă aparate, fapt ce ar fi trebuit să mărească foarte mult prețul de cost pentru fiecare avion realizat.

Privind retrospectiv, putem observa jocul diplomatic inițiat inteligent de Nicolae Ceaușescu în anii 1967-1968, pentru a obține ceea ce dorea din Uniunea Sovietică (elicoptere militare Mi-8 și avioane de vânătoare-interceptare MIG-21), Franța (avioane „Mirage F-1”, respectiv elicoptere SA-316 și SA-330) și Marea Britanie (avioane de pasageri BAC 1-11, respectiv motoare de aviație realizate de compania „Rolls Royce”). Liderul suprem român s-a străduit să beneficieze de efectele reglementării litigiilor financiare ale României cu statele occidentale, cu scopul de a dezvolta rapid economia țării, însă rezultatele relativ slabe la care s-a ajuns în final au fost influențate de mai mulți factori: limitele impuse României de către autoritățile de la Moscova, Paris și Londra într-un domeniu foarte sensibil pentru securitatea națională (licențe de fabricație pentru tehnologie militară modernă); nivelul precar de dezvoltare a industriei românești și a forței de muncă necesare pentru proiectele complexe; voluntarismul lui Nicolae Ceaușescu și al celor din anturajul său, în ceea ce privește începerea unor investiții foarte costisitoare și cu perspective îndoielnice de amortizare pe termen scurt. La acestea s-au adăugat sfaturile unor specialiști români, militari și civili, care nu au ținut cont de faptul că ideile pe care le propuneau liderului suprem al P.C.R. erau departe de posibilitățile de materializare existente în România acelor ani.