

ISTORIA COMUNISMULUI: LIDERI, CONFLICTE, PERCEPȚII

GHEORGHIU-DEJ NU MAI PLEACĂ LA MOSCOVA (NOIEMBRIE 1957)

Petre OPRIȘ*

Abstract: On November 4, 1957, a Soviet Ilyushin-14 plane (in VIP version) carrying to Moscow a Romanian delegation led by Prime-Minister Chivu Stoica crashed in a forest, nearby Vnukovo airport (Moscow). In this accident Grigore Preoteasa and three members of the Soviet crew died. Fortunately for Gheorghie Gheorghiu-Dej, he had cancelled the trip by that plane a few days before the accident because of a strong flu.

Keywords: history of Romanian communism, Ilyushin plane crash, Gheorghiu-Dej, Ceaușescu.

În data de 4 noiembrie 1957, o delegație condusă de Chivu Stoica a plecat în URSS cu un avion de pasageri Il-14 P (înmatriculat YR-PCC și amenajat în variantă VIP¹), în scopul participării la Kremlin la sărbătorirea a 40 de ani de la declanșarea Marii Revoluții Socialiste din Octombrie, precum și pentru a lua parte la Consfătuirea reprezentanților partidelor comuniste și muncitorești (Moscova, 14–19 noiembrie 1957). După o escală de alimentare cu combustibil la Kiev, avionul a continuat zborul spre capitala URSS și s-a prăbușit cu câteva momente înainte de aterizare, într-o pădure din imediata vecinătate a aeroportului Vnukovo, din cauza nerespectării de către piloți a regulilor de zbor în condiții de ceață persistentă. În accident și-au pierdut viața Grigore Preoteasa (secretar al C.C. al P.M.R.) și trei membri ai echipajului sovietic: locotenent-major V.N. Șliahov (comandant), căpitan I. I. Hriukalov (navigator) și N. Z. Pavlikov (tehnician de bord). Copilotul V. I. Saraikin, mecanicul de bord V. A. Gurov, radiotelegrafistul A. G. Romanov și ceilalți membri ai delegației române au fost răniți: Chivu Stoica – președinte al Consiliului de Miniștri; Alexandru Moghioroș, Nicolae Ceaușescu,

* Locotenent-colonel (r.) dr.

¹ Aparatul respectiv era nou și fusese livrat autorităților de la București în luna decembrie 1956. Vezi http://www.thai-aviation.net/files/YR_Register.pdf (30.11.2011).

Ștefan Voitec, Leonte Răutu, Ștefan Voicu, translatorul Mihai Novicov, stenograful Ion Petrescu, Al. Micu – aghiotantul lui Chivu Stoica².

După întoarcerea delegației de la Moscova, Chivu Stoica a susținut că Gheorghiu-Dej nu a efectuat deplasarea în URSS deoarece medicii nu au permis acest lucru. Cercetând circumstanțele îmbolnăvirii misterioase, istoricul Dan Cătănuș a descoperit că decizia privind rămânerea liderului P.M.R. în România a fost aprobată la reuniunea din 2 noiembrie 1957 a Biroului Politic al C.C. al P.M.R. și Gheorghe Apostol a fost cel care a semnat protocolul acelei ședințe, în locul lui Gheorghe Gheorghiu-Dej³.

După foarte mulți ani de la acele evenimente, Paul Niculescu-Mizil a amintit despre anunțul inițial apărut în presa de la București, referitor la deplasarea la Moscova a lui Gheorghiu-Dej, în fruntea delegației de partid și guvernamentale române și, apoi, despre gripa acestuia de la începutul lunii noiembrie 1957 – care putea fi reală și care a determinat trimiterea lui Nicolae Ceaușescu la festivitățile de la Moscova, în locul lui Dej⁴. Opinia respectivă a apărut după ce Paul Sfetcu, fost director de cabinet al prim-secretarului P.M.R., a susținut într-o lucrare memorialistică faptul că șeful său contactase o boală pulmonară în copilărie, după care s-a îmbolnăvit de tuberculoză pulmonară în perioada detenției sale în diferite locuri din țară – închisoarea militară de la Jilava (14 februarie 1933 – primăvara anului 1934), penitenciarul corecțional de la Văcărești (1934), închisoarea militară de la Craiova (aprilie – septembrie 1934), închisoarea centrală din Craiova (septembrie 1934 – ianuarie 1935), penitenciarele de la Ocnele Mari și Aiud (1935-1937), Doftana (mai 1937 – noiembrie 1940) și Caransebeș (noiembrie 1940 – iunie 1943), precum și în lagărul de „internați” politici de la Târgu-Jiu (26 iunie 1943 – 16 august 1944).⁶ Ulterior, Gheorghiu-Dej ar fi urmat tratamente medicale

² Cf. *Moartea lui Grigore Preoteasa. Catastrofa de pe aeroportul Vnukovo (1957). Amintirile lui Mihai Novicov*, studiu introductiv: Mihai Pelin, București, Editura Evenimentul Românesc, 1998; *Agresiunea comunismului în România. Documente din arhivele secrete: 1944-1989*, vol. I, ediție îngrijită de dr. Gheorghe Buzatu și Mircea Chirițoiu, București, Editura PAIDEIA, 1998, pp. 155-162; Mircea Chirițoiu, *Între David și Goliath. România și Iugoslavia în balanța Războiului Rece*, volum îngrijit și studiu introductiv: Silviu B. Moldovan, editor: Gheorghe Buzatu, Iași, Casa Editorială „Demiurg”, 2005, pp. 273-278; Petre Opreș, *Industria românească de apărare. Documente (1950-1989)*, Ploiești, Editura Universității Petrol-Gaze din Ploiești, 2007, p. 210.

³ Arhivele Naționale Istorice Centrale (în continuare, se va cita: ANIC), fond C.C. al P.C.R. – Cancelarie, dosar nr. 49/1957, f. 2. *Apud* Dan Cătănuș, *P.M.R. și evoluțiile ideologice din lagărul comunist*, în: *Politica externă comunistă și exil anticomunist. Anuarul Institutului Român de Istorie Recentă*, volumul II, 2003, Iași, Editura Polirom, 2004, p. 191.

⁴ Paul Niculescu-Mizil, *De la Comintern la comunism național. Despre Consfătuirea partidelor comuniste și muncitorești, Moscova, 1969*, București, Editura Evenimentul Românesc, 2001, pp. 67-68.

⁵ Paul Sfetcu, *13 ani în anticamera lui Dej*, selecție, introducere și note de Lavinia Betea, București, Editura Evenimentul Românesc, 2000, pp. 124-125.

⁶ Cf. Gheorghe Vasilichi, *Trei evadați*, în: „Magazin istoric”, anul II, nr. 7-8 (16-17), iulie-august 1968, p. 16-19; Pavel Bojan, *Nu bate! Viața de zi cu zi la Doftana*, în *idem*, anul IV, nr. 2 (35), februarie 1970, p. 19; Dennis Deletant, *Studiu introductiv*, în *Spectrele lui Dej. Incursiuni în biografia și regimul unui dictator*, coord. Ștefan Bosomitu, Mihai Burcea, Iași, Editura POLIROM, 2012, p. 16;

atât în România, cât și în URSS (posibil pe țărmul Mării Negre, la Ialta și Gagra, unde microclimatul este de tip mediteranean), dar putem presupune că plămânii săi au rămas sensibili la frig și umezeală. De asemenea, Paul Sfetcu a declarat că șeful său a suferit de gripă virotică peste 90 de zile, chiar în perioada în care la Moscova s-a desfășurat Consfătuirea reprezentanților partidelor comuniste și muncitorești (14-19 noiembrie 1957)⁷.

Interesant de semnalat este și faptul că medicii recomandă și în zilele noastre ca persoanele care au suferit de boli pulmonare să meargă în stațiuni aflate la o altitudine sub o mie de metri, în perioadele de convalescență și de recuperare fizică. În acest sens, poate fi înțeleasă și mențiunea neexplicată de Paul Niculescu-Mizil, referitoare la preferința liderului suprem al P.M.R. de a se odihni în localitatea Timișu de Jos (județul Brașov), situată la înălțimea de 740 metri față de nivelul mării⁸.

De asemenea, în cadrul cercetării istorice poate fi analizat și un alt aspect, aparent banal: Gheorghiu-Dej s-a deplasat foarte mulți ani cu avioane sovietice nepresurizate (Li-2, Il-12 și Il-14). În acest mod, liderul român a ajuns la Paris

Cristina Diac, *Liderul nevăzut. Gheorghe Gheorghiu-Dej și grevele de la Grivița*, în *ibidem*, p. 46; Mihai Burcea, *3 ianuarie 1935: un scenariu cominternist? Fuga din închisoare a trei dintre liderii ceferiștilor și petroliștilor participanți la grevele de la începutul anului 1933*, în *ibidem*, pp. 51-57; 68-69; Dumitru Lăcătușu, „Fuga spre putere”. *Evadarea lui Gheorghe Gheorghiu-Dej din lagărul de la Târgu-Jiu*, în *ibidem*, pp. 80; 96-97; Manuela Marin, *Posteritatea unui dictator*, în *ibidem*, p. 238.

În anul 1941, au fost internați în lagărul de la Târgu-Jiu și câțiva foști marinari ruși de pe crucișătorul de escadră „Kneaz Potemkin de Taurida”, ajunși la Constanța după răscoala lor din iunie 1905 și care s-au stabilit apoi în România – printre aceștia aflându-se Ivan Ghibelnov, Zahar Kulikov, Ivan Afanasievici Sceblîkin, Vladimir Belmaci, Leonti Cinilov, Vasili Pughin, Nikolai Alekseev, Foma Aleksenko, Grigori Ivanovici Kubrak și Danil Pavlenko. Titu Georgescu, *Potemkiniștii în România*, în „Magazin istoric”, anul IX, nr. 6 (99), iunie 1975, pp. 23-24.

Cu prilejul sărbătoririi a 50 de ani de la declanșarea acelei revolte „roșii”, 34 dintre marinarii navei respective care mai trăiau în România au efectuat o vizită în Uniunea Sovietică, plătită din bugetul statului român, iar Editura de Stat pentru Literatură Politică a publicat un volum dedicat acestora. Totodată, autoritățile de la București i-au decorat pe foștii marinari ruși Grigore Covalciuc, Petre Prokopenko și Grigore T. Stanovschi, în noiembrie 1955, cu „Medalia Muncii” și medalia „Eliberarea de sub jugul fascist”, acordându-le și pensii lunare în valoare de 600-800 de lei. *Ibidem*, p. 24; Titu Georgescu, Gavril Marcu, *Potemkiniștii în România: 50 de ani de la răscoala marinarilor de pe crucișătorul „Potemkin” 1905-1955*, București, Editura de Stat pentru Literatură Politică, 1955; Petre Opriș, *Foștii marinari de pe crucișătorul „Potemkin”, decorați în România comunistă (1955)*, în „Anuarul Muzeului Marinei Române – 2006”, vol. IX, Editura Companiei Naționale Administrația Porturilor Maritime Constanța S.A., 2006, pp. 465-474.

Zece ani mai târziu, membrii Secretariatului C.C. al P.M.R. au fost de acord ca Elena Cușnir, soția fostului marinar rus Ivan Cușnir, să primească o pensie specială în valoare de 600 de lei (începând de la 1 aprilie 1965). În aceeași reuniune din 11 mai 1965 a Secretariatului C.C. al P.M.R., s-a aprobat eliberarea Clarei Cușnir Mihailovici din funcția de director al Muzeului de Istorie a Partidului, în vederea pensionării, suma lunară pe care urma să o primească fiind de 2800 de lei. ANIC, fond C.C. al P.C.R. – Cancelarie, dosar nr. 65/1965, f. 5-7; 9.

⁷ Paul Sfetcu, *op. cit.*, pp. 124-125.

⁸ Paul Niculescu-Mizil, *O istorie trăită. Memorii*, volumul I, ediția a II-a, Editura Enciclopedică, București, 2002, p. 380.

(11 august 1946)⁹, Varșovia (mai 1955), Praga (ianuarie 1956), Beijing (septembrie 1956), Phenian (2 octombrie 1956), Ulan Bator (6 octombrie 1956), Belgrad (octombrie 1956)¹⁰, Budapesta (22 noiembrie 1956 și 1 ianuarie 1957), Sofia (28 martie 1957), Berlin (24 aprilie 1957), Praga (20 octombrie 1958), Varșovia (24 aprilie 1961) și Budapesta (1 septembrie 1961). Totodată, la Moscova a ajuns în zbor de cel puțin 29 de ori: la 4 septembrie 1945¹¹, 2 aprilie 1946, 15 ianuarie și 15 iunie 1947¹², 2 februarie 1948, în decembrie 1948, ianuarie și iunie 1949, februarie 1950, ianuarie și martie 1951, aprilie sau mai 1952, iulie 1952 (în concediu)¹³, octombrie 1952¹⁴, martie 1953¹⁵, iulie 1953, ianuarie 1954, februarie 1956¹⁶, mai 1958, ianuarie 1959¹⁷, februarie și noiembrie 1960, martie 1961, august 1961 (călătoria de la București la Moscova și retur a fost efectuată cu trenul, iar autoritățile sovietice au pus la dispoziție un avion Il-18 pentru ca delegația română să se poată deplasa rapid de la Moscova la Leningrad, Tbilisi și Kiev)¹⁸, octombrie

⁹ Pentru plecarea delegației de pe aeroportul de la Băneasa (11 august 1946), vezi ANIC, Fototeca online a comunismului românesc (în continuare, se va cita: Fototecă), cota nr. 32/1946. Întoarcerea delegației române de la Conferința de Pace de la Paris s-a realizat cu trenul. Acesta a ajuns în gara Băneasa la 21 septembrie 1946.

¹⁰ Gheorghe Gheorghiu-Dej s-a întors de urgență la București, cu avionul, din cauza crizei politice din Ungaria. Lavinia Betea, *Alexandru Bârlădeanu despre Dej, Ceaușescu și Iliescu. Convorbiri*, București, Editura Evenimentul Românesc, 1997, p. 132.

¹¹ Aceasta a fost a doua vizită a liderului comunist român în Uniunea Sovietică. Prima a avut loc în perioada decembrie 1944 – ianuarie 1945, deplasarea de la București la Moscova și retur fiind realizată cu trenul (vezi ANIC, Fototecă, cotele nr. 52/1945; 53/1945). Pentru întoarcerea de la Moscova a lui Gh. Gheorghiu-Dej, cu avionul (Băneasa, 13 septembrie 1945), *ibidem*, cotele nr. 222/1945; 226/1945.

¹² Pentru plecarea cu avionul și sosirea de la Moscova a lui Gheorghiu-Dej (pe 15, respectiv 27 iunie 1947), vezi fotografiile din *ibidem*, cotele nr. Q036 și Q039.

¹³ *Stenogramele ședințelor Biroului Politic și ale Secretariatului Comitetului Central al P.M.R. – 1952*, vol. IV (partea a II-a), București, Arhivele Naționale ale României, 2007, pp. 23-24.

¹⁴ Pentru sosirea din URSS a lui Gh. Gheorghiu-Dej pe aeroportul Băneasa (16 octombrie 1952), vezi fotografia din ANIC, Fototecă, cota nr. 182/1952. Conducătorul P.M.R. asistase la lucrările Congresului al XIX-lea al P.C.U.S. (Moscova, 5-14 octombrie 1952).

¹⁵ Pentru întoarcerea din URSS a lui Gh. Gheorghiu-Dej (Băneasa, 11 martie 1953), care a asistat la funeraliile de la Moscova ale lui Iosif Stalin, vezi fotografia din *ibidem*, cota nr. 18 (17)/1953.

¹⁶ Gheorghe Gheorghiu-Dej, Iosif Chișinevschi și Miron Constantinescu au asistat la Congresul al XX-lea al P.C.U.S (Moscova, 14-25 februarie 1956).

¹⁷ Arhiva Institutului de Studii Istorice și Social-Politice de pe lângă C.C. al P.C.R., fondul Fotografii, mapa I/166. Apud ANIC, Fototecă, cota nr. 4/1959. Liderul suprem al P.M.R. a asistat la Congresul al XXI-lea al P.C.U.S. (Moscova, 27 ianuarie – 5 februarie 1959).

¹⁸ Arhiva Institutului de Studii Istorice și Social-Politice de pe lângă C.C. al P.C.R., fondul Fotografii, mapa I/166. Apud ANIC, Fototecă, cota nr. 25/1961; Lavinia Betea, Cristina Diac, Florin-Răzvan Mihai, Ilarion Țiu, *Viața lui Ceaușescu*, vol. 2: *Fiul Poporului*, București, Adevărul Holding, 2013, pp. 64-66. Vizita de prietenie în Uniunea Sovietică a delegației conduse de liderul suprem al P.M.R. a avut loc în perioada 31 iulie – 12 august 1961.

1961¹⁹, iunie 1962, septembrie și octombrie 1962 (cu un avion Il-18 oferit de Moscova²⁰) și iulie 1963²¹.

Avioanele nepresurizate folosite în perioada septembrie 1945 – iulie 1963 de Gheorghe Gheorghiu-Dej zburau la o altitudine medie de 2800-3000 de metri, iar pasagerii și membrii echipajelor nu utilizau măști de oxigen și costume speciale de zbor deoarece viața nu le era pusă în pericol la înălțimea respectivă. Cu toate acestea, atât în zborurile la altitudinea de croazieră, cât și la decolări și aterizări, putea să apară un disconfort fizic pentru liderul comunist român, ai cărui plămâni slăbiți de boală sufereau din cauza presiunii mai scăzute a aerului și a schimbărilor rapide ale acesteia, în cursul manevrelor de zbor efectuate de piloți. Și este interesant de remarcat faptul că avionul prăbușit la Vnukovo era nepresurizat – fapt ce vine în sprijinul sfatului medicilor, care i-au recomandat lui Gheorghe Gheorghiu-Dej să își menajeze sănătatea în luna noiembrie 1957, când avea și o gripă virotică puternică.

Ceea ce poate să surprindă pe cercetătorii interesați să afle motivele contramandării vizitei lui Gheorghe Gheorghiu-Dej la Moscova din luna noiembrie 1957 este o cerere de grațiere, redactată în 19 decembrie 1943 chiar de liderul comunist – internat în acel moment în lagărul de la Târgu-Jiu. Acesta preciza pentru ministrul de Interne de la acea vreme, generalul Dumitru Popescu, că suferea de

ulcer duodenal care necesită o intervenție chirurgicală urgentă iar după aceasta – lucru principal – un regim alimentar de durată, imposibil de asigurat în condițiunile pe cari Lagărul le oferă. Recent m-am supus la spitalul din Tg. Jiu și

¹⁹ Gh. Gheorghiu-Dej a condus delegația română care a asistat la cel de-al XXII-lea Congres al P.C.U.S (Moscova, 17-31 octombrie 1961).

²⁰ Niciunul dintre avioanele Il-18 recepționate de „Tarom” în 1961 nu a fost utilizat în prima jumătate a lunii octombrie 1962 (înainte de declanșarea crizei rachetelor sovietice instalate în Cuba) de o delegație de partid și de stat, condusă de Gh. Gheorghiu-Dej și Ion Gh. Maurer, care s-a deplasat în Indonezia, India și Birmania. Pentru acea vizită, autoritățile de la Moscova au pus la dispoziția delegației române un Il-18 care folosea un petrol special, cu lichid „I” – aditiv care cobora temperatura de congelare a petrolului și, la acea vreme, era un secret militar al sovieticilor, chiar și în relațiile cu celelalte state din Organizația Tratatului de la Varșovia. Astfel, s-a putut zbura peste Munții Himalaya pentru a traversa frontiera dintre China și India, dus-întors.

Procedura folosită de sovietici nu a constituit o noutate pentru autoritățile de la București. De exemplu, după ce a asistat la Congresul al VIII-lea al Partidului Comunist Chinez (Beijing, 15-27 septembrie 1956), Gh. Gheorghiu-Dej a efectuat unica sa vizită oficială în R.P.D. Coreeană (2-5 octombrie 1956). În acest scop, delegația condusă de liderul suprem al P.M.R. a utilizat un avion Il-14, înmatriculat în R.P. Chineză. Vezi fotografia cu momentul trecerii în revistă a gărzii de onoare nord-coreene de către oaspetele român, împreună cu Kim Ir Sen, pe aeroportul Sunan (de lângă Phenian) – ANIC, fond C.C. al P.C.R. – Albume foto – Gh. Gheorghiu-Dej – Vizite externe, A 9 (vol. I), f. 37.

²¹ Gh. Gheorghiu-Dej la Stalin. Stenograme, note de convorbiri, memorii, 1944-1952, editori: Dan Cătănuș, Vasile Buga, București, Institutul Național pentru Studiul Totalitarismului, 2012, pp. 25-26; Mircea Babeș, Ion Calafeteanu, Cristian Popișteanu, Șerban Rădulescu-Zoner, Valeriu Stan, Nicolae Stoicescu, *Politica externă a României. Dicționar cronologic*, București, Editura Științifică și Enciclopedică, 1986, pp. 255; 262-270; *Relațiile internaționale postbelice. Cronologie diplomatică, 1945-1964*, coord. Nicolae Ecobescu, București, Editura Politică, 1983, p. 217; 299.

*unei operații de hemoroizi, o altă boală contractată (sic!) în timpul detențiunii mele. Un reumatism cronic mă chinuiește în ultimul timp de nesuferit, iar starea mea nervoasă – firește – a suferit și ea (subl. n.)*²².

Evident, surprinde faptul că Gheorghiu-Dej nu a menționat în cererea sa despre tuberculoza pulmonară cunoscută ulterior de directorul de cabinet Paul Sfetcu și a scris în schimb despre reumatismul cronic de care suferea.

Pe fondul unor probleme reale de sănătate, pe care liderul comunist le-a avut în timpul detenției în România și, probabil, au fost cunoscute ulterior și la Kremlin, Gheorghe Gheorghiu-Dej a primit, în octombrie 1957, informația privind neparticiparea lui Iosip Broz Tito la consfătuirea de la Moscova – în locul său fiind trimis ministrul de Interne, Aleksandar Rancović. Paul Niculescu-Mizil a încercat să interpreteze știrea, susținând că Tito ar fi evitat în acel mod o posibilă intenție sovietică de excludere din nou a partidului iugoslav din mișcarea comunistă internațională condusă de la Kremlin, iar Gheorghiu-Dej nu a dorit o nouă schismă²³ și a hotărât în ultimul moment să nu mai plece pentru 15 zile în URSS, folosind ca scuză gripa virotică de care suferea.

Analizând întregul context de fapte și împrejurări de la sfârșitul lunii octombrie 1957, putem afirma faptul că deplasarea la Moscova a lui Gheorghiu-Dej se prefigura a fi obositoare și reuniunea la care urma să participe nu avea o importanță cardinală pentru România. Pe acel fond, a existat posibilitatea ca divergențele dintre Tito și Hrușciiov să provoace liderului român o stare suplimentară de tensiune nervoasă, capabilă să agraveze boala de care suferea și putem presupune că medicii săi i-au recomandat să se menajeze pentru o perioadă mai lungă. În consecință, Gheorghiu-Dej a aplicat o metodă mai puțin obișnuită pentru a le demonstra sovieticilor că știa despre importanța ceremoniilor care se organizau în URSS, expediind la Moscova editorialul său *Marele Octombrie – o răscruce în destinele omenirii*. Acesta a apărut atât în „Pravda” (29 octombrie 1957), cât și în „Scânteia” (30 octombrie 1957), fiind unicul articol publicat în acel an de liderul român în ziarul P.M.R.²⁴ Astfel, Gheorghiu-Dej și-a onorat o obligație față de liderii politici de la Kremlin (care îi revenea în calitate de conducător al unui partid comunist) și a evitat în ultimul moment să se deplaseze la Moscova cu avionul în care s-a aflat delegația condusă de Chivu Stoica și care, cu totul întâmplător, s-a prăbușit înainte de aterizarea pe aeroportul Vnukovo.

²² ANIC, Colecția Gheorghe Gheorghiu-Dej, dosar nr. 659, f. 3-4. *Apud* Dumitru Lăcătușu, *loc. cit.*, p. 80.

²³ Paul Niculescu-Mizil, *De la Comintern la comunism național ...*, *op. cit.*, pp. 67-68. Pentru poziția autorităților române față de polemica sovieto-iugoslavă din 1957 și discuțiile care au avut loc la consfătuirea de la Moscova din noiembrie 1957, vezi Dan Cătănuș, *loc. cit.*, pp. 185-189; 193-201.

²⁴ Elis Neagoe-Pleșa, *Reflectarea imaginii și a cultului personalității lui Gheorghe Gheorghiu-Dej în „Scânteia” (1956-1965)*, în: *Arhivele Securității*, vol. II, coordonator: Silviu B. Moldovan, București, Editura Nemira, 2006, p. 133.

După cum se poate constata, informațiile la care istoricii au avut acces până în prezent sunt incomplete și, uneori, controversate (cu excepția vinovăției piloților sovietici, indicați de către autoritățile de la Moscova drept cauza principală a producerii accidentului). De aceea, considerăm că pentru elucidarea pe deplin a enigmei care planează asupra contramandării vizitei lui Gheoghe Gheorghiu-Dej la Moscova, din luna noiembrie 1957, este necesară consultarea dosarului medical al liderului suprem al P.M.R., existent probabil în fondurile Arhivelor Naționale Istorice Centrale de la București, după îndeplinirea termenului legal de menținere a clasificării inițiale a acestuia.

În ceea ce privește aparatele Il-14 utilizate de compania „Tarom”, menționăm că primele patru Il-14 P au fost livrate în perioada noiembrie 1956 – mai 1957 (fiind înmatriculate YR-ILA, YR-ILB, YR-ILC și YR-ILD), împreună cu trei aparate Il-14 M (YR-ILE, YR-ILF și YR-ILG). În lunile iunie, iulie, septembrie și octombrie 1959, au fost recepționate șapte aparate Il-14 P (YR-ILH, YR-ILZ, YR-ILI, YR-ILJ, YR-ILK, YR-ILL și YR-ILM). Ulterior, alte cinci Il-14 P au ajuns la compania „Tarom”: YR-ILN, YR-ILO și YR-ILP (în 1960); YR-ILW (în toamna anului 1961); YR-ILR (în august 1963), acesta înlocuind aparatul YR-ILL – care a luat foc în timpul unui zbor pe care îl efectua de la München la Constanța și s-a prăbușit lângă Békéssámson (Ungaria), toți cei 27 de pasageri (turiști) și patru membri ai echipajului decedând în catastrofă (13 iunie 1963)²⁵.

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”. Cu acel prilej, ministrul Transporturilor Auto, Navale și Aeriene preciza că specialiștii români propuneau asimilarea fabricării în România, după modelul de referință și concepție proprie, a avionului „Mysterè 30” (comercializat de francezi în S.U.A. sub denumirea „Falcon”). Acesta urma să înlocuiască avioanele Il-14 ale companiei „Tarom”, care trebuiau scoase din serviciu în mod treptat, până în anul 1977, din cauza uzurii lor fizice și mai ales morale, iar prețul estimativ al unui aparat „Mysterè 30” era de circa 23 de milioane de lei, în cazul în care se realiza în țară²⁶.

În cele din urmă, proiectul respectiv nu s-a materializat din cauza deciziilor de a dota compania „Tarom” cu avioane An-24 și BAC 1-11.

După accidentul în care a fost implicat un aparat Il-14 pe aeroportul din Sibiu (1 martie 1976)²⁷, Ion Pășan, Mihai Marinescu și generalul Ion Ioniță au propus lui Nicolae Ceaușescu, într-o notă comună din iunie 1976, achiziționarea a cinci avioane An-24 RV pentru „Tarom”, în trimestrul IV al anului 1976. Acestea costau, în total, 46,335 milioane lei valută (CTS). Inițial, se prevăzuse cumpărarea a șase aparate An-24 RV, în anul 1977²⁸.

²⁵ Vezi http://www.thai-aviation.net/files/YR_Register.pdf (30.11.2011).

²⁶ Petre Opreș, *op. cit.*, pp. 224-225.

²⁷ Pentru detalii, vezi ANIC, fond C.C. al P.C.R. – Secția Administrativ-Politică, dosar nr. 3/1976, f. 112-116.

²⁸ Vezi documentul anexat.

Achiziționarea în avans a celor cinci avioane An-24 a fost aprobată de Nicolae Ceaușescu și, astfel, accidentul de la Sibiu a grăbit oprirea definitivă de la zbor a tuturor aparatelor Il-14 deținute de compania „Tarom” și care asigurau cursele interne de pasageri în România.

ANEXĂ

10 martie 1976.

Raportul trimis lui Nicolae Ceaușescu de către generalul Ion Ioniță, privind prăbușirea la Sibiu a unui avion Il-14 al companiei „Tarom” (1 martie 1976).

REPUBLICA SOCIALISTĂ ROMÂNIA
MINISTERUL APĂRĂRII NAȚIONALE
Ministrul

Nr. M. 967 din 10.03.1976

*Arhiva
Comitetului Politic Executiv
al C.C. al P.C.R.
Nr. 486 22 III 1976*

[Consemnări manu:] *V[ăzut] 1136/10.03.1976*

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

În ziua de 1 martie 1976, la ora 13.21, avionul [companiei] TAROM [de tipul] Il-14, [înmatriculat] YR-ILO, care executa zbor de școală cu elevi din cadrul Centrului de instruire a personalului aeronautic pe aeroportul Sibiu, a fost accidentat în zona de vest a acestui aeroport.

Avionul, având echipajul compus din 3 membri și un număr de 6 piloți-elevi, executa proceduri de decolare-aterizare, sub control radar, la aeroportul Sibiu.

După ce a executat un număr de 4 proceduri, avionul a decolat pentru executarea celei de-a 5-a. Decolarea a decurs normal până la înălțimea de aproximativ 15 m, după care avionul a început să piardă din înălțime, lovind solul cu elicele pe o lungime de 54 m. Avionul și-a continuat zborul până la aproximativ 30 m înălțime, după care s-a angajat în limită de viteză, prăbușindu-se la o distanță de 1170 m față de capătul pistei, pe direcția de decolare.

Aeronava a fost distrusă și incendiată, cei 3 membri din echipaj și un număr de 3 piloți-elevi și-au pierdut viața; 3 piloți-elevi au suferit traumatisme, fiind în afară de orice pericol.

La decolare, starea sănătății echipajului, cât și a piloților-elevi, precum și condițiile de hrănire și odihnă au fost corespunzătoare; de asemenea, condițiile meteorologice, starea de funcționare a mijloacelor de protecție a navigației aeriene, cât și modul de asigurare a dirijării și controlului zborului, nu au influențat producerea accidentului.

Pentru executarea anchetei am numit o comisie condusă de prim-adjunctul ministrului apărării naționale și șef al Marelui stat major, care s-a deplasat la fața locului.

Din reconstituirea evoluției avionului la decolare, din declarațiile martorilor oculari și ale supraviețuitorilor, cât și din analiza resturilor avionului a rezultat că această catastrofă a fost posibilă ca urmare a cedării unei piese din instalația de alimentare cu combustibil a motorului stâng și a unui început de incendiu.

În urma acestei catastrofe aeriene am luat următoarele măsuri:

– am oprit de la zbor cele 8 avioane de tip Il-14 din dotare, care au o durată de serviciu între 17-19 ani;

– am suspendat cursa regulată de pasageri București-Târgu Mureș-București până la prelungirea pistei de decolare-aterizare a aeroportului Târgu Mureș, după care traficul de pasageri urmează a fi executat cu avioane de tip An-24.

MINISTRUL APĂRĂRII NAȚIONALE
General de armată
(ss.) Ion Ioniță

• ANIC, fond C.C. al P.C.R. – Secția Administrativ-Politică, dosar nr. 1/1976, f. 28.

Notă:

Documentul a fost șampilat și înregistrat la Arhiva Comitetului Politic Executiv al C.C. al P.C.R., iar consemnarea manu *V[ăzut]* aparține lui Nicolae Ceaușescu. Pentru a reda aceste amănunte, am utilizat caracterele italice.