

PLANUL AMERICANO-BRITANIC PRIVIND REMOTORIZAREA AVIOANELOR DE PASAGERI BAC 1-11 REALIZATE ÎN ROMÂNIA (1988)

*Locotenent-colonel (r.) dr. Petre OPRIȘ**

Deși cele nouă avioane de pasageri BAC 1-11 realizate în anii '80 în România nu mai zboară de mult timp, acest subiect este departe de a fi epuizat din punct de vedere al informațiilor existente în arhive. Revenirea noastră la mașinile zburătoare britanice are însă loc deoarece momentul trist al despărțirii de Regina Elisabeta a II-a a Regatului Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord ne-a determinat încă o dată să ne gândim la faptul că reproșurile care s-au formulat în presa internațională referitoare la acceptarea de către Regină a desfășurării vizitei oficiale de stat a lui Nicolae Ceaușescu în Marea Britanie (13-16 iunie 1978) au fost total nefondate, iar jurnaliștii care au răspândit după acea vizită minciuni pe seama celor doi șefi de stat merită oprobiul public.

Un alt aspect pe care dorim să îl analizăm ține de un mit răspândit în România începând din vara anului 1978. Cât de modern era aparatul BAC 1-11 în momentul în care Nicolae Ceaușescu a semnat primele acte în Marea Britanie, în scopul achiziționării licenței de fabricație a acelui model de avion și a motorului „Rolls-Royce Spey”? Din datele statistice aflate la dispoziția publicului putem să aflăm că primul zbor efectuat cu un avion BAC 1-11 a avut loc la 20 august 1963, iar primul din cele șase aparate britanice (din seria 400) comandate de autoritățile de la București a intrat în serviciu la 20 iunie 1968, zburând pe ruta București – Frankfurt pe Main.

Zece ani mai târziu, în momentul în care a avut loc vizita oficială de stat a lui Nicolae Ceaușescu în Marea Britanie, companiile „Tarom” și „L.A.R.” aveau la dispoziție mai multe avioane BAC 1-11 (mai ales din seria 500). Cea de-a doua firmă amintită era înzestrată numai cu aparate britanice bireactoare.

Programul de fabricație în România a modelului de avion BAC 1-11 a fost aprobat de Nicolae Ceaușescu în a treia decadă a lunii iulie, iar primul ministrul Manea Mănescu și Vasile Pungan au fost informați în scris despre

* Director adjunct al Institutului Cultural Român de la Varșovia; cercetător onorific dr., Institutul de Cercetări Socio-Umane „C.S. Nicolăescu-Plopșor” din Craiova; locotenent-colonel (în rezervă). Volum publicat recent: *Armată, spionaj și economie în România (1945-1989)*, Editura TREI, București, 2021.

hotărârea respectivă la 25 iulie 1978¹, când generalul de Securitate Ion Mihai Pacepa se afla deja în Republica Federală Germania pentru a discuta din nou despre programul de fabricație în România a avionului bireactor germano-olandez VFW-614 și se pregătea să dezerteze.²

Principalele elemente ale programului de colaborare a autorităților de la București cu compania „British Aerospace” au fost următoarele:

„1. Intrarea în vigoare a contractului de licență pentru avionul BAC 1-11.

- Finalizarea tratativelor și încheierea contractului de livrări cu firma British Aerospace”³. Termen: 15 septembrie 1978.

- „Încheierea contractului pentru cumpărarea a 3 avioane BAC 1-11”⁴. Acel contract fusese una dintre condițiile puse de partea britanică în timpul negocierilor și a fost acceptată de autoritățile române, aparatele respective urmând să fie livrate companiei „Tarom”;

- „Încheierea contractelor pentru compensații și contrapartidă cu firma British Aerospace”⁵. Termene: 15 august 1978 (pentru produsele românești care se exportau în a doua parte a anului 1978) și 30 octombrie 1978 (pentru produsele românești care se livrau în anul 1979 pe piața din Marea Britanie, în contrapartidă cu produsele puse la dispoziție de firma britanică);

- „Încheierea contractelor de finanțare cu autoritățile engleze”⁶. Termen de finalizare: 15 august 1978. În această activitate erau implicate Banca Română de Comerț Exterior și Ministerul Industriei Construcțiilor de Mașini;

¹ Arhivele Naționale Istorice Centrale (în continuare: A.N.I.C.), *fond C.C. al P.C.R. – Secția Economică*, dosar nr. 155/1978, f. 141.

² Ion Mihai Pacepa a afirmat în anul 1987, în Statele Unite ale Americii, astfel: „Ceașescu mi-a ordonat să mă întorc în Germania Federală pentru a încerca încă o dată să obțin aprobarea Bonnului pentru [a se înființa] o firmă mixtă [româno-vest-germană], astfel încât să poată să înceapă construirea avioanelor Fokker în România și în plus să aibă o deschidere pentru a fura tehnologia de la VTOL (decolare și aterizare verticală – *nota P. Opriș*). Aveam la mine mesajele lui personale adresate cancelarului Helmut Schmidt și prințului Bernhard al Olandei, cel mai proeminent membru al consiliului director al Fokkerului, în care aceștia erau asigurați ferm că nici unul din secretele tehnologiei occidentale derivând din această investiție nu va fi împărtășit Moscovei”. Ion Mihai Pacepa, *Orizonturi Roșii. Amintirile unui general de securitate*, Editura Venus, București, 1992, p. 498.

³ A.N.I.C., *fond C.C. al P.C.R. – Secția Economică*, dosar nr. 155/1978, f. 142.

⁴ *Ibidem*.

⁵ *Ibidem*.

⁶ *Ibidem*.

- „Elaborarea actelor normative pentru reglementarea activităților de transport auto și aerian a livrărilor contractate, precum și pentru asigurarea mijloacelor de comunicații directe (telex, telefon, facsimil)”⁷. Termen de finalizare: 30 octombrie 1978.

„2. Asimilarea în R.S. România a materialelor metalice și nemetalice folosite în fabricația avionului BAC 1-11

- Stabilirea nomenclatoarelor de materiale utilizate în fabricația avionului pe ministere producătoare”⁸. Termen de finalizare: 30 octombrie 1978;

- „Departajarea între ministere producătoare a reperelor ce urmează a fi asimilate”⁹. Termen de finalizare: 15 decembrie 1978;

- „Inițierea tratatelor tehnico-economice privind achiziționarea de licențe pentru acele materiale la care s-a hotărât fabricarea lor în R.S. România, cu firme din:

- R.P. Chineză (termen: 15 iulie 1978)

- Anglia (1 septembrie 1978)

- Franța (1 octombrie 1978)

- R.P. Polonă (15 octombrie 1978);

3. Asimilarea în R.S. România a pieselor forjate, matrițate și turnate din aliaje feroase și neferoase pentru avionul BAC 1-11

- Dezvoltarea noilor capacități pe platforma Băneasa, privind piesele forjate, matrițate și turnate pentru aviație”¹⁰. Termen de finalizare: 1978-1981, în funcție de prioritizarea făcută de autoritățile de la București în colaborare cu reprezentanții companiei britanice;

- „Tratative pentru finalizarea ofertei ce va fi transmisă de consorțiul de firme britanice până la sfârșitul acestui an”¹¹. Termen: februarie 1979;

- „Extinderea contractelor de documentare tehnică și la alte firme producătoare de piese turnate și deformate plastic din materiale feroase și neferoase și întocmirea studiilor de asimilare”¹². Termen: februarie 1979;

„4. Asimilarea în R.S. România a echipamentelor care se vor asimila

- Dezvoltarea unei capacități de producție pe platforma Băneasa (în perioada 1978-1981 – *nota P. Opriș*) pentru fabricația aparatelor de bord și echipamentelor electrice;

⁷ *Ibidem*.

⁸ *Ibidem*.

⁹ *Ibidem*.

¹⁰ *Ibidem*, ff. 142-143.

¹¹ *Ibidem*, f. 143.

¹² *Ibidem*.

- Contactarea producătorilor de aparate de bord și echipamente electrice (în anul 1979 – *nota P. Opriș*) și tratarea condițiilor de obținere a licențelor;

- Specializarea unei întreprinderi din domeniul industriei electronice (în perioada 1979-1981 – *nota P. Opriș*) pentru asimilarea echipamentelor specifice (radiolocatoare și aparatură electronică de radionavigație);

5. Asigurarea pieselor prelucrate mecanic¹³. Pentru această etapă, autoritățile române aveau prevăzută dezvoltarea, în perioada 1979-1981, a „unei capacități pe platforma Băneasa utilată corespunzător pentru prelucrarea componentelor avionului BAC”¹⁴;

„6. Măsurile organizatorice pentru asigurarea desfășurării programului BAC [:]

- Prezentarea (la 20 iulie 1978 a – *nota P. Opriș*) proiectului de decret privind aprobarea platformei industriale Băneasa și a unor măsuri necesare începerii lucrărilor de investiții, preluării licențelor și pregătirii de fabricație;

- Prezentarea (la 20 iulie 1978 a – *nota P. Opriș*) proiectului de decret privind organizarea Grupului aeronautic,

- Elaborarea (până la 30 septembrie 1978 a – *nota P. Opriș*) proiectelor de acte normative pentru:

- înființarea unui organ de control industrial al producției de aviație care va testa și certifica produsele aeronautice asimilate;

- înființarea unei întreprinderi specializate de comerț exterior pentru aviație”¹⁵.

Din păcate, planul general al autorităților de la București era afectat din start de uzura morală a produsului pe care doreau să îl fabrice și să îl comercializeze sub denumirea de ROMBAC 1-11. Mai mult decât atât, în acea perioadă se cunoștea (chiar și de publicul larg) faptul că modelul de avion supersonic franco-britanic „Concorde” era acceptat în S.U.A. doar pe un aeroport situat lângă New York din cauza încălcării normelor de poluare fonică și de gaze emenate. Normele respective urmau să afecteze în deceniul următor și alte modele de aparate proiectate în anii '60, printre acestea aflându-se și BAC 1-11.

Nicolae Ceaușescu știa în anul 1978 despre acea problemă-bombă cu efect întârziat? Este greu de crezut că în acel moment ar fi îndrăznit cineva să îi ascundă chestiunea respectivă sau să îl mintă pe președintele României – care, mai devreme sau mai târziu, tot afla ce se întâmplă.

¹³ *Ibidem*, ff. 143-144.

¹⁴ *Ibidem*, f. 144.

¹⁵ *Ibidem*.

Cu acest handicap tehnic s-a pornit la lucru în România, în anul 1978 și urmările negative s-au putut observa la „Întreprinderea de Comerț Exterior – Centrul Național Aeronautic” la mijlocul anilor '80, deoarece nu se reușea vânzarea în străinătate a avioanelor BAC 1-11 realizate în România. Pentru a rezolva totuși acea problemă, ing. Radu Stan (director al Întreprinderii de Comerț Exterior – Centrul Național Aeronautic, 1984-1985) a stabilit un contact cu compania americană „Dee Howard” – care întreprindea demersuri în anul 1985 pentru a remotoriza avioanele BAC 1-11 deoarece acestea nu mai puteau să fie folosite pe marile aeroporturi, depășind normele de zgomot și de poluare cu gaze emanate de motoarele „Rolls-Royce Spey”.¹⁶

Nu cunoaștem încă motivele pentru care încercarea respectivă nu s-a materializat, însă reprezentanții firmei „Dee Howard” nu au renunțat la ideile lor și trei ani mai târziu au ajuns la București împreună cu cei ai companiilor „British Aerospace” și „Rolls-Royce” pentru a discuta despre reechiparea avionului BAC 1-11 cu modelul de motor „Rolls-Royce Tay 650”. În fosta arhivă a C.C. al P.C.R. există mai multe documente privind organizarea acelei întâlniri și trei dintre acestea le edităm în continuare.

Planul americano-britanic pentru remotorizarea avioanelor BAC 1-11 realizate în România nu a fost acceptat de Nicolae Ceaușescu. Liderul român a fost așa de hotărât să își impună punctele de vedere greșite încât a blocat negocierile pe acea temă cu pretențiile sale absurde. În luna iunie 1978 au fost achiziționate doar licențele de fabricație ale avionului BAC 1-11 și motorului „Rolls-Royce Spey”, nu și drepturile firmelor britanice asupra produselor pe care le-au proiectat și realizat încă din anii '60 fără implicarea României. Din documentele inedite descoperite rezultă dorința lui Nicolae Ceaușescu și a celor care întocmeau rapoartele care ajungeau pe masa președintelui României de a obține toată tehnologia de fabricație a proiectelor BAC 1-11, „Rolls-Royce Spey” și „Rolls-Royce Tay” și de a dispune de informațiile respective după bunul plac. La București existau deja, în acea perioadă, mai multe proiecte naționale (de exemplu, IAR-95 și IAR-705) care nu se puteau materializa din cauza necunoașterii de către inginerii români a unor chestiuni tehnice, iar politicienii de la București au sperat că pot rezolva gratis sau cu un efort financiar minim problemele cu care se confruntau specialiștii respectivi.

Cererile imperative prezentate de români la întâlnirea desfășurată la București în perioada 28-30 august 1988 nu au avut nici un suport practic.

¹⁶ Cf. Petre Opreș, Radu Stan, *Tentative de vânzare în străinătate a unor produse aeronautice românești (1984-1985)*, în Arhivele Olteniei, serie nouă, nr. 32, Editura Academiei Române, București, 2018, pp. 135-149.

Principial, Nicolae Ceaușescu nu avea dreptate în acest caz și, mai mult decât atât, nici nu deținea niște instrumente prin care să îi determine pe britanici și americani să cedeze României toate drepturile pe care aceștia le aveau în calitate de proprietari ai proiectelor BAC 1-11, „Rolls-Royce Spey”, „Rolls-Royce Tay” și a kit-ului inventat și realizat de americani pentru respectarea normelor internaționale de poluare fonică și chimică de către deținătorii de avioane BAC 1-11.

Cu toate acestea, în discuțiile care s-au desfășurat la Londra (5-7 septembrie) și la București (11-13 octombrie 1988), negociatorii români au reluat solicitările lor din luna august 1988, astfel: „În baza mandatului aprobat, delegația română a notificat firmei British Aerospace, *cerându-i să-și respecte obligațiile asumate prin contracte referitoare la:* realizarea obligațiilor de contrapartidă, livrarea datelor aerodinamice și de rezistență inclusiv rapoartele probelor statice și furnizarea către partea română a documentației tehnice privind realizarea unei noi variante a avionului ROMBAC 1-11, care să satisfacă integral cerințele standardelor internaționale privind poluarea fonică și chimică.

Având în vedere stadiul realizării programului de fabricație a avionului ROMBAC 1-11 și finalizarea până în anul 1990 a producției celor 22 avioane, s-a cerut firmei engleze o angajare substanțială pentru realizarea obiectivului propus, în care sens să urgenteze formalitățile de elaborare și atestare a echipamentelor asimilate în țară și să participe la recertificarea echipamentelor din stoc pe cheltuiala sa.

De asemenea, s-a cerut firmei ca toate livrările de materiale și echipamente încă neintegrate ce se vor efectua de British Aerospace să fie compensate cu produse de aviație (sublinieri cu culoare roșie, realizate la Cancelaria C.C. al P.C.R. sau la Ministerul Apărării Naționale – *nota P. Opriș*)”¹⁷.

Problemele expuse în scris, la 12 octombrie 1988, de Ioan Ungur (ministrul Comerțului Exterior și Cooperării Economice Internaționale), pentru informarea lui Nicolae Ceaușescu, puteau să primească răspunsuri de la reprezentanții firmei „British Aerospace” astfel:

1. Produsele românești propuse de către autoritățile de la București, în contrapartidă, nu îndeplineau condițiile de calitate pentru a fi vândute în Marea Britanie sau pe terțe piețe, sortimentele oferite nu țineau cont de preferințele și de obiceiurile clienților, iar cantitățile de produse propuse pentru export în Marea Britanie depășeau limitele contingentelor stabilite de

¹⁷ A.N.I.C., fond C.C. al P.C.R. – Secția Economică, dosar nr. 626/1988, f. 15.

către autoritățile de la Londra pentru mărfurile provenite din România și, în general, din țările comuniste din Europa;

2. Datele aerodinamice și de rezistență și rapoartele probelor statice pentru modelul de avion BAC 1-11 și pentru motorul „Rolls-Royce Spey” puteau să fie oferite contra cost (probabil), după ce partea română finaliza fabricarea celui de-al 82-lea avion BAC 1-11 prevăzut în contractul de licență;

3. Pentru obținerea de către partea română a documentației tehnice privind realizarea unei noi variante a avionului BAC 1-11 erau necesare negocierea și semnarea unor documente separate, în care să fie prevăzute atât drepturile și obligațiile celor două sau trei părți (britanică, română și, eventual, americană), cât și cheltuielile pe care autoritățile de la București trebuiau să le facă pentru a primi ceea ce doreau;

4. Partea română nu a reușit să vândă nici un avion BAC 1-11 pe piața externă până în 1988 (și nici ulterior) și, în consecință, a redus la minim activitatea de fabricare a modelului respectiv. Partea britanică nu înțelegea cum pot autoritățile de la București să îndeplinească planul de construire a 22 de avioane până în anul 1990, în condițiile în care până la 11 octombrie 1988 s-au realizat doar șapte avioane (alte două exemplare fiind într-un stadiu avansat de fabricare).

De asemenea, reprezentanții companiei britanice nu erau de acord să plătească pentru recertificarea echipamentelor pe care le-au livrat până în anul 1988 deoarece autoritățile de la București nu au respectat ritmul de montare a echipamentelor respective, stabilit în planificarea agreată de ambele părți în anii 1978 și 1979;

5. Ritmul de elaborare și atestare a echipamentelor asimilate în țară era în concordanță cu numărul de avioane realizate în România. Partea română a scăzut în mod unilateral ritmul de fabricare a acestora, iar partea britanică a respectat programarea atestărilor (stabilită de comun acord, în funcție de numărul de avioane realizate) și nu avea de gând să o schimbe, chiar dacă stârnea mânia nejustificată a președintelui României;

6. Sincopele apărute în derularea proiectului au fost provocate de autoritățile de la București. Acestea nu au reușit să exporte suficiente produse pentru a obține sumele necesare în lire sterline, în scopul achitării obligațiilor financiare pe care le aveau față de firmele britanice implicate în acest proiect. În plus, Nicolae Ceaușescu a impus achitarea integrală și în mod anticipat a datoriei externe a României, creând o presiune și mai mare în economia țării – dependentă de creditele străine și de accesul la tehnologia occidentală, superioară celei românești;

7. Cererile repetate ale părții române privind livrarea unor produse de aviație românești, în compensație pentru „toate livrările de materiale și echipamente încă neintegrate ce se vor efectua de British Aerospace”¹⁸, erau bizare. Cu excepția avioanelor britanice BN-2 „Islander” (montate în România, începând din anul 1969) și, eventual, a avioanelor de școală sovietice IAK-52, în România nu se realizau în acel moment produse de aviație care să fie solicitate pe piața britanică. De exemplu, în ianuarie 1989, Centrul Național al Industriei Aeronautice Române a avut în planul său general fabricarea a opt avioane BN-2 „Islander” (în valoare totală de 600.000 de dolari, comandate de britanici), cinci aparate de școală IAK-52 (în valoare totală de 800.000 de ruble, care urmau să fie expediate în U.R.S.S.), zece motoare M14V-26 pentru elicopterul Ka-26 (U.R.S.S.), 20 de motoare RU19A-300 pentru avionul de transport An-26 (U.R.S.S.), 25 de reductoare R26 pentru elicopterul Ka-26 (U.R.S.S.) și șapte avioane IAR-923 (în valoare totală de 1,1 milioane de dolari și care urmau să fie exportate în Republica Iran). Totodată, la Întreprinderea de Construcții Aeronautice – Brașov, din cadrul Centrului Național Aeronautic, existau două elicoptere IAR-330 „Puma”, în valoare totală de 4,1 milioane de dolari, realizate în anul 1988 și rămase în stocul de produse nevândute. Fabricarea aceluși model era sistată în luna ianuarie 1989 și, în locul său, trebuiau asamblate la Brașov două elicoptere sovietice Ka-126, în valoare totală de 800.000 de ruble, care urmau să fie exportate în U.R.S.S.¹⁹

În cursul convorbirilor de la București, desfășurate în perioada 11-13 octombrie 1988, nu s-a obținut nici o modificare a punctelor de vedere diferite ale negociatorilor români și britanici, iar discuțiile despre inițierea unei cooperări cu compania americană „Dee Howard”, pentru certificarea kit-ului propriu și echiparea cu motoare „Rolls-Royce Tay” a avioanelor BAC 1-11 fabricate în România, nu mai aveau rost în acele condiții.

ANEXĂ

Documente întocmite la 15 august 1988 de autoritățile române, în scopul desfășurării de tratative cu reprezentanții firmelor „British Aerospace”, „Rolls-Royce” și „Dee Howard” privind dezvoltarea colaborării și cooperării pentru fabricarea și modernizarea avionului BAC 1-11.

[Consemnare manu, cu stilou cu cerneală albastră]: 2088/15.8.1988

¹⁸ *Ibidem.*

¹⁹ *Idem, fond C.C. al P.C.R. – Cancelarie, dosar nr. 2/1989, f. 10.*

TRATATIVE

cu firmele British Aerospace, Rolls-Royce și Dee Howard privind dezvoltarea colaborării și cooperării pentru fabricarea și modernizarea avionului ROMBAC 1-11

- București, august-septembrie 1988 -

1. *Pentru oferirea la export a avionului ROMBAC 1-11 seria 500, principala condiție a cumpărătorilor potențiali este ca acest aparat să fie reechipat cu motorul Tay 650, al cărui nivel de zgomot și consum de combustibil sunt mai reduse decât ale motorului Spey, cu care se echipează în prezent avionul.*

2. *Din tratativele avute cu firmele British Aerospace și Rolls-Royce a rezultat dorința acestora pentru dezvoltarea colaborării și cooperării cu partea română în vederea fabricării și modernizării avionului ROMBAC 1-11.*

British Aerospace ne-a informat că a încheiat un contract cu firma americană Dee Howard pentru remotorizarea avioanelor BAC 1-11 seriile 400 și 500 cu motoare Tay 650, dezvoltate de Rolls-Royce din motorul Spey; activitățile de proiectare, fabricație și experimentare din cadrul programului de remotorizare întocmit de Dee Howard sunt coordonate de British Aerospace; ca urmare recomandă părții române organizarea unor tratative comune atât cu British Aerospace cât și cu Dee Howard, a căror reprezentanți vor să vină în România odată cu firma British Aerospace.

3. *Se propune organizarea la București în lunile august-septembrie a.c., a tratativelor cu firmele British Aerospace, Rolls-Royce și Dee Howard, pe baza următorului mandat al părții române:*

a) *Să trateze cu firmele British Aerospace și Rolls-Royce perfectarea contractelor privind livrările de materiale, componente și echipamente necesare finalizării a 14 avioane ROMBAC 1-11 și a motoarelor aferente, care sunt lansate în prezent în fabricație pe bază de comenzi (cu desfacere asigurată); cantitățile prevăzute să poată fi suplimentate funcție de cererile părții române bazate pe comenzi suplimentare de avioane.*

Se va negocia ca plata importurilor strict necesare să se facă prin compensație cu produse românești (admise la compensație) și produse de aviație.

b) *Se va trata cu Rolls-Royce perfectarea contractului privind conversia licenței motorului Spey în licența Tay 650 și prin extensie în licență Tay 670, precum și a contractului de vânzare-cumpărare a*

motoarelor Tay și a părților de motoare corelat cu programul de fabricație al avionului și programul de integrare a fabricației motorului Tay în România.

Se va negocia ca plata importurilor să se facă în *compensație* cu produse românești (admise la compensație) și produse de aviație.

c) Se va trata *încheierea contractelor de asistență tehnică* cu firmele British Aerospace și Rolls-Royce pentru supravegherea fabricației de avioane și motoare la Întreprinderea de Avioane București și Întreprinderea Turbomecanica București în limita a câte 1600 zile-om pe an pentru perioada 1988-1990.

d) *Contractele de livrări și asistență tehnică* ce se vor perfecta cu British Aerospace vor fi condiționate de:

- *agreerea unui sistem operativ de certificare a materialelor românești* pentru folosirea lor la avioanele ROMBAC 1-11, utilizând în primul rând *laboratoarele și specialiștii din România;*

- *stabilirea unui acord pentru realizarea eșalonată a transferului autorității de proiectare până cel târziu în anul 1990, de la British Aerospace la Institutul de Aviație București.*

e) Se va trata cu British Aerospace și Dee Howard *perfectarea contractului privind remotorizarea avionului ROMBAC 1-11.*

- *Remotorizarea să se facă pe un avion ROMBAC 1-11 proprietatea părții române* de către specialiștii de la Întreprinderea de Avioane București împreună cu specialiștii firmelor British Aerospace și Dee Howard, urmând ca *după certificare avionul remotorizat să rămână proprietatea Întreprinderii de Avioane București.*

- Firma Dee Howard să livreze împreună cu documentația de remotorizare și documentația constructivă și tehnologică pentru realizarea în România a *reversoarelor de jet și a nacelelor motoarelor Tay*, în condiții ce se vor stabili înainte de semnarea contractelor.

Partea română să aibă dreptul de a remotoriza și avioane BAC 1-11 fabricate de firma British Aerospace în cooperare cu Dee Howard.

- Se va trata un contract cadrul privind *asigurarea plății remotorizării în compensație cu produse românești* (admise la compensație) și produse de aviație.

f) *În baza articolului 17.4.2 din contractul de licență privind taxele de proiectare și serviciile de vânzare, British Aerospace a solicitat suma de 3 milioane dolari; partea română va solicita recalcularea acestor taxe ținând seama de numărul de avioane fabricate până în prezent de Întreprinderea de Avioane București; se va negocia ca plata taxei recalculate să se efectueze eșalonat și în contrapartidă cu produse de aviație.*

g) În urma tratativelor se vor încheia protocoale în care se vor înscrie și termenele pentru negocierea și încheierea contractelor ferme.

Se va raporta Conducerii asupra rezultatelor finale ale negocierilor.

Propun aprobarea.

15 august 1988

ss. Ionescu

Secret de serviciu

RAPORT

Avionul ROMBAC 1-11 seria 500, fabricat de Întreprinderea de Avioane București, este solicitat la export, principala condiție a cumpărătorilor potențiali fiind ca avionul să fie reechipat cu motorul Tay 650, al cărui nivel de zgomot și consum de combustibil sunt mai reduse decât ale motorului Spey, care echipează actualmente avionul.

În prezent în clasa avionului ROMBAC 1-11 se fabrică avionul BAe-146 echipat cu motoare Lycoming și avionul FOKKER-100, echipat cu motoare Tay 620 și 650 fabricate de firma Rolls-Royce. Această firmă dezvoltă motorul Tay într-o nouă variantă, Tay 670, care se va încadra în familia de motoare cu mare silențiozitate și consum redus de combustibil. Conform previziunilor firmei, motorul Tay 670 va intra în exploatare cel mai devreme în anul 1992.

Din tratativele avute cu firmele British Aerospace și Rolls-Royce a rezultat dorința acestora pentru dezvoltarea colaborării și cooperării cu partea română în vederea fabricării și modernizării ROMBAC 1-11.

Firma British Aerospace s-a adresat recent Centrului Național al Industriei Aeronautice Române solicitând organizarea de tratative în a doua jumătate a lunii august 1988 privind continuarea cooperării româno-engleze pentru fabricarea avionului ROMBAC 1-11.

Principalele probleme pe care firma engleză dorește să le discute, sunt următoarele:

- Tratarea unor contracte de livrări de materiale și echipamente, precum și de asistență tehnică, necesare fabricației avioanelor ROMBAC 1-11 programate în perioada următoare,

- Convenirea unui mecanism eficient pentru a se asigura plata în compensație a livrărilor efectuate de British Aerospace prin contrapartidă cu export de produse românești admise la compensație și produse de aviație,

- Reglementarea obligațiilor financiare reciproce conform contractului de licență, articolul 17.4.2,

- Stabilirea condițiilor tehnico-comerciale privind remotorizarea avionului ROMBAC 1-11 cu motoare Tay, prin convenirea unui acord cu firma americană Dee Howard.

British Aerospace informează că a încheiat un contract cu firma americană Dee Howard pentru remotorizarea avioanelor BAC 1-11 seriile 400 și 500 cu motoare Tay 650, dezvoltate de Rolls-Royce din motorul Spey. Activitățile de proiectare, fabricație și experimentare din cadrul programului de remotorizare întocmit de Dee Howard sunt coordonate de British Aerospace. Ca urmare recomandă părții române organizarea unor tratative comune, atât cu British Aerospace, cât și cu Dee Howard, ai căror reprezentanți vor veni la București odată cu delegația firmei British Aerospace.

Pentru convenirea condițiilor tehnico-comerciale privind cooperarea cu Rolls-Royce în conversia licenței de fabricație a motorului Spey în licență Tay, precum și asigurarea motoarelor Tay 650 necesare în prima etapă pentru remotorizarea avioanelor ROMBAC 1-11 urmează a avea loc tratative în luna septembrie a.c.

Față de cele prezentate, propunem și respectuos Vă rugăm să aprobați: organizarea tratativelor cu firmele British Aerospace, Rolls-Royce și Dee Howard în baza mandatului ce se prezintă alăturat.

ss. Gheorghe Oprea (prim-viceprim-ministru al Guvernului – *nota P. Opreș*)

ss. Barbu Petrescu (viceprim-ministru al Guvernului – *nota P. Opreș*)

ss. Radu Paul Păunescu (ministru al Industriei Construcțiilor de Mașini – *nota P. Opreș*)

ss. Ioan Ungur (ministru al Comerțului Exterior și Cooperării Economice Internaționale – *nota P. Opreș*)

MANDAT

Delegația română în tratativele cu firmele Rolls-Royce, British Aerospace și Dee Howard privind dezvoltarea colaborării și cooperării pentru fabricarea și modernizarea avionului ROMBAC 1-11, are următorul mandat:

1. Să trateze și să convină cu British Aerospace o participare mai activă a acestei firme la realizarea programului de fabricație și de modernizare a avionului ROMBAC 1-11.

2. Să trateze cu firmele British Aerospace și Rolls-Royce perfectarea contractelor privind livrările de materiale, componente și echipamente necesare finalizării a 14 avioane ROMBAC 1-11 și a motoarelor aferente,

care sunt lansate în prezent în fabricație pe bază de comenzi (cu desfacere asigurată).

La convenirea contractelor cu aceste firme se va avea în vedere obținerea dreptului de către partea română ca pe perioada contractuală, cantitățile prevăzute să poată fi suplimentate funcție de cererile părții române bazate pe comenzi suplimentare de avioane.

Livrările pentru comenzi ferme (14 avioane) se vor eșalona din semestrul II 1988 până la finele anului 1990.

Se va negocia ca plata importurilor strict necesare să se facă prin compensație cu produse românești admise la compensație și produse de aviație.

3. Se va trata cu Rolls-Royce perfectarea contractului privind conversia licenței motorului Spey în licența Tay 650 și prin extensie în licență Tay 670, precum și a contractului de vânzare-cumpărare a motoarelor Tay și a părților de motoare corelate cu programul de fabricație al avionului și programul de integrare a fabricației motorului Tay în România.

Se va negocia ca plata importurilor să se facă în compensație cu produse românești admise în compensație și produse de aviație.

4. Se va trata încheierea contractelor de asistență tehnică cu firmele British Aerospace și Rolls-Royce pentru supravegherea fabricației de avioane și motoare la Întreprinderea de Avioane București și Întreprinderea Turbomecanica București în limita a câte 1600 zile-om pe an pentru perioada 1988-1990.

5. Contractele de livrări și asistență tehnică ce se vor perfectă cu British Aerospace vor fi condiționate de:

a) agreerea unui sistem operativ de certificare a materialelor românești pentru folosirea lor la avioanele ROMBAC 1-11, utilizând în primul rând laboratoarele și specialiștii din România;

b) stabilirea unui acord pentru realizarea eșalonată a transferului de proiectare până cel târziu în anul 1990, de la British Aerospace la Institutul de Aviație București.

6. Se va trata cu British Aerospace și Dee Howard perfectarea contractului privind remotorizarea avionului ROMBAC 1-11.

Remotorizarea să se facă pe un avion ROMBAC 1-11 proprietatea părții române de către specialiștii de la Întreprinderea de Avioane București împreună cu specialiștii firmelor British Aerospace și Dee Howard, urmând ca după certificare avionul remotorizat să rămână proprietatea Întreprinderii de Avioane București.

Firma Dee Howard să livreze împreună cu documentația de remotorizare și documentația constructivă și tehnologică pentru realizarea în România a reversoarelor de jet și a nacelelor motoarelor Tay, în condiții ce se vor stabili înainte de semnarea contractelor.

Partea română să aibă dreptul de a remotoriza și avioane BAC 1-11 fabricate de firma British Aerospace în cooperare cu Dee Howard.

Pentru asigurarea plății în compensație se va trata un contract cadru de export cu produse românești admise la compensație și produse de aviație.

7. Cu privire la taxele de proiectare și serviciile după vânzare în sumă de 3 milioane dolari solicitate de British Aerospace în baza articolului 17.4.2 din contractul de licență, se vor trata să fie recalculate ținând seama de numărul de avioane fabricate până în prezent de Întreprinderea de Avioane București.

Plata sumei ce va rezulta din recalculare se va negocia să se efectueze eșalonat și în contrapartidă cu produse de aviație.

La sfârșitul tratativelor se vor încheia protocoale asupra înțelegerilor stabilite în limitele prezentului mandat, cu termene pentru negocierea și încheierea contractelor ferme.

Asupra rezultatelor finale ale tratativelor se va prezenta raport la Conducere.

ss. Gheorghe Oprea
ss. Barbu Petrescu
ss. Radu Paul Păunescu
ss. Ioan Ungur

• Arhivele Naționale Istorice Centrale, *fond C.C. al P.C.R. – Secția Relații Externe*, dosar nr. 333/1988, f. 2-7.

**THE AMERICAN-BRITISH PLAN REGARDING THE
REENGINEERING OF BAC 1-11 AIRCRAFT MADE IN ROMANIA
(1988)**

- abstract -

Key Words: aircraft, BAC One Eleven, Ceaușescu, Romania, United Kingdom, USA.

Although the 9 BAC 1-11 aircraft built in the 1980s in Romania have not been flying for a very long time, this topic is far from being exhausted (ROMBAC program). Being part of the group of the airlines

belonging to the Soviet Bloc states, TAROM (Transporturile Aeriene Române – Romanian Air Transport) operated Soviet-design Lisunov Li-2, Ilyushin Il-14, Ilyushin Il-18, Ilyushin Il-62, Antonov An-24, and Tupolev Tu-154 aircraft.

An exception was made when, in 1974, TAROM acquired Boeing 707 aircraft for its long haul operations and BAC One Eleven in 1968 for European and Middle East destinations.