

18 octombrie 1968.

Document intitulat „Notă asupra activității desfășurate de delegația română care s-a deplasat în Anglia și Franța pentru prospectarea principalelor firme de aviație din aceste țări în vederea obținerii unor oferte de licențe”, prezentat în cadrul ședinței Prezidiului Permanent al C.C. al P.C.R. din ziua de 16 decembrie 1968. Tabele statistice cu performanțele atinse de avioanele de luptă sovietice și franceze.

Arhiva Comitetului Executiv al C.C. al P.C.R.

Nr. 3393 / 23.12.1968

Nr. M. 08815

din 18.10.1968

SECRET

ex. nr.

Cancelaria C.C. al P.C.R.

Nr. 3529 / 12 XII 1968

[Rezoluție:] *La Prezidiu. ss. Nicolae Ceaușescu*

NOTA

asupra activității desfășurate de delegația română care s-a deplasat în Anglia și Franța pentru prospectarea principalelor firme de aviație din aceste țări în vederea obținerii unor oferte de licențe

Pe baza indicațiilor primite, o delegație formată din specialiști ai Ministerului Industrii Construcțiilor de Mașini și ai Ministerului Comerțului Exterior s-a deplasat în Anglia în perioada 16.09.1968-23.09.1968 și în Franța în perioada 23.09.1968-06.10.1968 și a purtat discuții cu reprezentanții industriilor aeronautice din cele două țări în vederea obținerii unor oferte de licență pentru fabricarea în R. S. România a avionului supersonic militar și a motorului său.

I. În Anglia au avut loc discuții cu reprezentanții firmei British Aircraft Corporation pentru licența avionului și cu reprezentanții firmei Rolls-Royce pentru licența motorului.

1. Reprezentanților firmei British Aircraft Corporation li s-a exprimat dorința de a se permite delegației române să viziteze uzina de avioane militare de la Presston. Cererea delegației române a fost respinsă cu mențiunea că guvernul englez nu și-a dat acordul în acest sens.

Delegația a fost invitată însă la uzinele cu profil civil din Weybridge unde a avut o întâlnire cu inginerul constructor șef al uzinei din Presston.

În cadrul discuției, după ce partea engleză a fost informată asupra principalelor caracteristici tehnico-tactice ale avionului pentru care se solicită ofertă de licență, constructorul șef al uzinei de la Presston a precizat că nu au în fabricație și nici în studiu un avion cu performanțe atât de ridicate.

El a propus, însă, ca proiectarea unui asemenea avion să se facă în R. S. România cu sprijinul specialiștilor englezi și a menționat că încercările aferente realizării prototipului ar putea fi efectuate în laboratoarele B.A.C.

2. Discuțiile cu firma Rolls-Royce au reprezentat o continuare a celor purtate la București cu ocazia celor două întâlniri organizate în iunie și iulie 1968.

Delegației române i s-a permis să viziteze sectoarele de montaj general și reparație a motorului militar RR Spey-25R (care făcuse obiectul cererii de licență la București), precum și departamentul de dezvoltări a turbomotoarelor de aviație situate în localitatea Derby.

În cadrul discuțiilor reprezentanții firmei Rolls-Royce au comunicat delegației române următoarele:

a) În prezent firma Rolls-Royce consideră că cedarea licenței turboreactorului RR Spey-25R către R. S. România nu este posibilă,

deoarece nu există nici o garanție că secretele tehnologice conținute în licență nu vor ajunge, fără voia părții române, în mâinile competitorului.

b) Firma Rolls-Royce nu exclude posibilitatea cedării acestei licențe către R. S. România în viitor și recomandă părții române să mai aștepte până când evenimentele internaționale vor lua un curs favorabil.

c) Reprezentanții firmei au comunicat părții române că sunt dispuși să înceapă tratative cu R. S. România privind organizarea unui atelier de reparații și montaj pentru motorul RR Spey – varianta civilă (montat pe avioanele BAC-111), urmând ca acest atelier să constituie sectorul de montaj general al viitoarei fabrici de motoare militare.

Cele două firme engleze au făcut o primire atentă delegației române și au rugat să se manifeste înțelegere pentru actualul lor punct de vedere.

II. În Franța, în urma intervenției făcute de ambasadorul nostru la Paris, delegația română a fost primită la Direcția Generală Tehnică de Construcții Aeronautice din Ministerul Forțelor Armate ale Franței, care a organizat programul vizitelor solicitate și discuțiile cu reprezentanții uzinelor M. Dassault și SNECMA.

Semnificativ este faptul că s-a permis delegației să viziteze sectoarele de fabricație ale avionului MIRAGE-III și cele ale motorului ATAR-9K montat pe avioanele din seria MIRAGE, avioane aflate în dotarea aviației militare franceze. În acest scop delegației i s-au asigurat mijloacele de transport necesare, inclusiv un avion special cu care s-a făcut deplasarea la Bordeaux.

1. În cadrul firmei Marcel Dassault au fost efectuate vizite la uzinele din Argenteuil unde se confecționează fuselajul avioanelor MIRAGE și la uzinele din Merignac (lângă Bordeaux) unde se efectuează montajul general și se fac încercările în zbor ale acestor avioane.

Delegația română a fost informată că firma Dassault a început de curând fabricația de serie a avionului MIRAGE F 1, care va înlocui treptat avionul MIRAGE-III C pe măsura ieșirii acestuia din serviciu.

2. La firma SNECMA s-au vizitat uzinele de la Corbeil și centrul de încercări și dezvoltări motoare de la Melun-Villaroche. La Corbeil se fabrică turboreactorul ATAR-9K și elemente ale motorului OLIMPUS-593 ce echipază avionul CONCORDE.

La centrul de la Melun-Villaroche se efectuează încercarea prototipurilor, studii de dezvoltare și probe de durabilitate ale pieselor de motor.

3. După încheierea vizitelor, delegația a purtat discuții cu reprezentanții celor două firme și a fost primită de Șeful Direcției Generale

Tehnice de Construcții Aeronautice din Ministerul Forțelor Armate ale Franței, Generalul Bonte.

Cu această ocazie s-au cerut părți franceze oferte de licență pentru avionul MIRAGE-F1 și motorul său, precum și pentru „ENGINEERING”-ul necesar realizării uzinelor.

Întrucât cele două firme franceze au condiționat răspunsul lor de atitudinea guvernului francez în această problemă, Generalul Bonte a comunicat delegației române că va informa în cursul zilei de sâmbătă 05.10.1968 pe ministrul Messmer, iar acesta la rândul său, probabil, pe Președintele De Gaulle.

De comun acord s-a stabilit să se păstreze o strictă confidențialitate asupra misiunii delegației române și discuțiilor purtate cu reprezentanții firmelor franceze, iar legătura dintre cele două părți să se facă prin intermediul Ambasadei R. S. România din Paris.

III. CONCLUZII ȘI PROPUNERI

1. Deși la discuțiile anterioare purtate în R. S. România în lunile iunie și iulie a.c. cu reprezentanții firmei Rolls-Royce aceștia au considerat că este posibilă cedarea către țara noastră a licenței motorului RR Spey-25R, cu ocazia discuțiilor recente aceiași specialiști au comunicat că datorită ultimelor evenimente acest lucru nu mai este posibil în momentul de față.

Propunerea făcută de ei privind organizarea reparației în R. S. România a motorului RR Spey – varianta civilă (montat pe avionul BAC-111), ca fază pregătitoare a trecerii la fabricația unui motor din categoria respectivă, o considerăm inacceptabilă deoarece ar întârzia nejustificat programul de însușire a fabricației motorului și nici n-ar fi oportună și economică întrucât motoarele ce echipează avioanele BAC-111 sunt noi și în cantități mici.

2. Firma BAC a precizat că nu dispune de o licență pentru un avion cu performanțe la nivelul celor cerute de noi.

Propunerea de a proiecta un asemenea avion în R. S. România cu sprijinul BAC merită a fi analizată pe baza unor date suplimentare ce urmează a fi obținute, deși o asemenea acțiune cere un număr foarte mare de specialiști, o bază experimentală dezvoltată și un timp mult mai mare pentru finalizare.

3. Preluarea unei licențe de avion din Franța (MIRAGE-F1) se consideră a fi indicată întrucât avioanele din această categorie sunt realizate pe baza unei concepții moderne și reprezintă soluții reușite, de perspectivă și apreciate pe plan mondial.

4. Motoarele ATAR-9K ce echează avionul MIRAGE-F1 nu se ridică la nivelul performanțelor realizate de motoarele RR Spey, având o tracțiune mai mică și un consum specific de combustibil mai mare. Din informații, aceste motoare se comportă bine în exploatare, au o resursă tehnică ridicată (600 ore până la prima reparație capitală) și asigură avioanelor pe care le echează realizarea unor performanțe înalte.

Se apreciază că în situația în care s-ar ajunge la un acord de cedare a licenței avionului MIRAGE-F1 către R. S. România ar fi posibilă și indicată și preluarea licenței motorului ATAR-9K.

5. Uzinele vizitate, din cele două țări, dispun de un echipament industrial de înaltă tehnicitate a cărui valoare ridicată impune reanalizarea fondurilor de investiții planificate pentru construcția uzinelor în R. S. România, pe măsura obținerii unor date certe.

Față de acestea, propunem și rugăm să aprobați următoarele:

- Să se facă demersuri din partea Guvernului român către Conducerea statului francez, în vederea obținerii acordului privind cedarea licențelor pentru un avion de perspectivă din categoria MIRAGE și un motor corespunzător.

În cazul în care se obține acest acord, o delegație al cărui nivel urmează a se stabili ulterior, să se deplaseze în Franța și să trateze cu partea franceză condițiile de cedare și contractare a licențelor.

- Întrucât, din informații, se cunoaște că în R. P. Chineză a început fabricarea unor tipuri moderne de avioane militare, considerăm utilă trimiterea unei delegații de specialiști români în această țară, pentru explorarea eventualelor posibilități de cooperare în domeniul industriei aeronautice.

MINISTRUL FORȚELOR ARMATE

General-colonel

(ss.) Ion Ioniță

MINISTRUL INDUSTRIEI

CONSTRUCȚIILOR DE MAȘINI

(ss.) Mihai Marinescu

Caracteristici comparative ale motoarelor
 ATAR-9 C, ATAR-9 K 50, TF-306, SPEY RB 168-25 R, R 11 F2S-300

Denumirea	ATAR-9 C	ATAR-9 K 50	TF-306	SPEY RB 168-25 R	R 11 F2S-300
Tip	Turboreactor cu cameră de postcombustie	Turboreactor cu cameră de postcombustie	Turboreactor cu dublu flux și cameră de postcombustie	Turboreactor cu dublu flux și cameră de postcombustie	Turboreactor cu cameră de postcombustie
Compresor	Tip	axial monorotor	axial monorotor	axial birotor	axial birotor

Denumirea		ATAR-9 C	ATAR-9 K 50	TF-306	SPEY RB 168-25 R	R 11 F2S-300
	Număr [de] trepte	9	9	9 + 7	17	3 + 3
	Grad de comprimare	5,7	7,2	16		8,9
	Debit de aer kgf/sec.	68	72	120		65
Tip [de] cameră de ardere, numărul tuburilor de foc sau injectoarelor		inelară cu 20 [de] injectoare	inelară cu 20 [de] injectoare	inelară cu 8 tuburi de foc	inelară	inelar-tubular cu 10 tuburi de foc
Numărul treptelor de turbină		2	2	4	2	2
Cameră de postcombustie cu ajutor		Convergent cu secțiune variabilă și cu 18 voleți	Convergent cu secțiune variabilă și cu 18 voleți	Convergent cu 2 coroane multivoleți	Convergent cu secțiune variabilă	Convergent cu secțiune variabilă și cu 18 voleți
Parametri	Temperatura în fața turbinei °C	890	930	aprox. 1100		910
	Tracțiunea cu postcombustie kgf	6180	7160	9500	9600	6200
	Tracțiunea fără postcombustie kgf	4280	5020	5500	5500	3900
	Turație rot/min	8400	8400	6500		11150
	Consum specific de combustibil kgf/kgf.oră	2,03 (f) / 1,01	1,96 (f) / 0,98	2,15 (f) / 0,65		2,35 (f) / 0,91
Avionul pe care este montat		MIRAGE - III C	MIRAGE F 1	MIRAGE F 2	PHANTOM-2	Mig-21 PFM-SPS

Caracteristicile și performanțele comparative ale avioanelor MIRAGE III C, MIRAGE F1 și MIG-21 PFM-SPS

Caracteristici

		MIRAGE III C	MIRAGE F1	MIG-21 PFM-SPS
Anvergură	m	8,22	8,50	7,15
Lungime	m	15,00	15,00	14,50
Înălțime	m	4,25	4,50	4,125
Greutate gol	kgf	6000	7450	5520
Greutate totală	kgf	13000	11100	8360
Motor (tip)		ATAR-9 C	ATAR-9 K	R11F2S-300
Tracțiune statică (cu postcombustie)	kgf	6180	6700	6200

Performanțe

		MIRAGE III C	MIRAGE F1	MIG-21 PFM-SPS
Viteză maximă la altitudine	km/h	2290	2335	2175
Autonomie	ore	3 ore 40 min.	4 ore	2 ore 23 min
Plafon (static)	m	20000	20000	19000

