

Prin trecerea la organizarea de tip Regie Autonomă a Statului în subordinea Ministerului Aerului și Marinei, respectiv Subsecretariatul de Stat al Aerului s-a dorit o îmbunătățire în ceea ce privește conducerea fabricii, realizarea de economii la buget prin controlul prețurilor, creșterea competitivității, sprijin în procurarea de materiale aeronautice și licențe străine dar și o mai strânsă colaborare tehnică între uzină și ministerele de resort. Toate acestea au venit însă la pachet și cu un control mult mai strict al instituțiilor militare asupra uzinei, care împiedicau funcționarea normală a uzinei.



Per total sub forma de Regie Autonomă în perioada 1938-1941 dar și în perioada războiului 1941-1944 uzina a cunoscut cea mai amplă dezvoltare, a realizat cel mai mare număr de avioane și motoare și, aflată sub controlul Ministerului de Război a supraviețuit războiului având comenzi asigurate dar și o supraveghere strictă atât în ceea ce privește producția cât și aprovizionarea și apărarea pasivă și activă. În ceea ce privește rentabilizarea și dezvoltarea, din păcate, atâta timp cât statul era și proprietar și client nu s-a putut realiza, fapt ce a dus în perioada 1938-1940 la câteva tentative de reorganizare. Inițial în 1939 întreprinderea Malaxa a încercat să cumpere fabrica brașoveană și să o reorganizeze ca societate anonimă, însă lipsa capacității financiare a împiedicat acest fapt.

În 1940 H. Diedrichs reprezentant al Ministerului Aerului German a vizitat fabrica IAR și a realizat un memoriu care prevedea ca plan de redresare a uzinei două variante. Prima, înființarea unei regii mixte sau, a doua variantă, închirierea uzinei de către germani care urmau să producă sub licență motoare BMW 801 (1250 CP) și celule de de Bf 109. Avionul IAR 80 aflat în producție urma să fie testat de germani și dacă era considerat performant putea fii construit în continuare dar cu motoare Daimler-Benz DB601. Generalul Ion Antonescu a fost de acord să se colaboreze cu germanii și a cerut chiar licența pentru avionul Focke-Wulf 190 refuzând varianta care prevedea închirierea fabricii pe motiv că nu dorea ca aceasta să devină o anexă a industriei germane.

Aceste variante nu s-au materializat și în anul 1941 Ministerul Aerului German a propus transformarea uzinei în societate pe acțiuni condusă de firma Henschel care urma să preia conducerea tehnică, administrativă și comercială a fabricii. O evaluare de moment realizată de firma Henschel la fabrica brașoveană a constatat că, uzina nu dădea randament atâta timp cât producea trei tipuri de celule și motoare simultan, metodele de producție erau de tip francez învechite, mașinile unelte erau vechi, muncitorii erau insuficient calificați, rata rebuturilor era mare.

Nici acest plan nu a fost realizat, uzina continuând producția până la bombardamentele din 1944 sub forma sa administrativă adoptată în 1938. În anul 1940 în cadrul fabricii a apărut o nouă unitate de producție, și anume Fabrica de Armament și Accesorii condusă până în anul 1945 de inginerul D. Barbieri. În anul 1942 s-a creat o nouă secție care producea elici condusă de ing. Mircea Iliescu.

Producția fabricii în perioada organizării ca societate anonimă, 1938-1941. SM-79  
B/JRS-79B/JRS-79B1 Construit între 1941-1944 SM-79 B

În anul 1937 Ministerul Aerului și Marinei comandă prin intermediul fabricii IAR 24 de avioane bimotoare Savoia-Marchetti SM-79B în Italia ca parte a contractului de licență obținută în anul 1937. S-a dorit ca aceste avioane să fie echipate cu motoare Junkers Jumo 211D dar germanii nu au reușit să livreze motoarele la timp astfel că, fabrica IAR a furnizat motoare IAR-14K IVC 32 pentru aceste avioane. Avioanele au fost construite în Italia, IAR a furnizat doar motoare și a intermediat achiziționarea acestor avioane pentru statul român, pregătindu-se totodată să înceapă producția avionului sub licență.

JRS-79B (Jumo România Savoia) 1941-1944 În anul 1939, Ministerul Aerului și Marinei român, solicită firmei Savoia să modifice proiectul avionului S-79B pentru a primi motoarele Jumo 211Da de 1200 CP, dar și 8 avioane model livrate în anul 1941 cu denumirea JIS-79B (Junkers-Italia-Savoia). În același an sunt puse în serviciu. Numerotate inițial de la Nr. 1 la 8, au primit în final numerele cap de serie pentru această varianta de la Nr.101 la 108. Primul avion din această serie, fabricat la IAR Brașov, este recepționat la data de 12 iulie 1941. În această variantă, avionul era superior ca viteză, parametru important având în vedere ACA-ul din zona obiectivelor țintă.

A fost construit la Brașov până în anul 1944, când producția este mutată la ASAM Pipera pentru a face loc asamblării avioanelor Bf 109 G. La ASAM Pipera fabrica IAR a detașat temporar muncitori care să specializeze personalul ASAM în construcția acestui avion. Documentele de arhivă menționează că era vorba de avioanele cu numerele de la 72 la 84 în varianta JRS-79B1. Anterior începerii producției în România, în anul 1941 au sosit din Italia încă 8 avioane ca model, echipate cu motor Junkers-Jumo 211Da care au purtat indicativul JIS-79B (Jumo Italia Savoia). JRS-79B1 1942 Ultimele exemplare ale versiunii JRS-79B au primit motoare

JUNKERS JUMO 211F, au fost numerotate de la Nr. 201 în sus și au purtat indicativul JRS-79B1.  
IAR-80 Construit între 1939 - 1944 În decembrie 1936 IAR-Brașov, propune Ministerului Aerului și Marinei, un avion de vânătoare monoplan complet metalic, sub denumirea IAR- 80. Proiect realizat de ing, Mircea Grossu-Viziru și un colectiv format din: profesorii Ion Grossu și Ion Coșereanu, inginerii Gheorghe Zotta, și Ion Wallner. Pentru această realizare, Mircea Grossu-Viziru este decorat în anul 1939 de MS Regele Mihai I cu Ordinul Medalia Aeronautică clasa III.

Conform proiectului, IAR-80 era un avion de vânătoare de construcție complet metalică, monoloc având cabina deschisă, monoplan cu aripa joasă și tren escamotabil. Forța de tracțiune urma să fie realizată de un motor Junkers Jumo 211Da. MAM, lansează o comandă pentru realizarea prototipului, în paralel se încheie cu firma Junkers un contract pentru achiziționarea motoarelor Junkers Jumo 211Da, necesare echipării avioanelor IAR-80 și Savoia Marcheti SM-79B ce urmau a fi construite la IAR. Conform acestui contract, în iulie 1937, trebuiau să sosească 3 motoare model, unul pentru IAR-80, două pentru prototipul SM-79B aflat în construcție la Casa Savoia. Din diverse motive, firma Junkers a tot amânat livrarea motoarelor model, și implicit a motoarelor de serie.

Datorită situației create, s-a cerut recalcularea proiectului IAR-80 pentru a primi motorul IAR-14K, singurul disponibil în acel moment pentru încercări, urmând ca avioanele de serie să primească motoare Junkers. În varianta cu motorul IAR-14K, avionul avea greutatea totală cu 200 kg mai mică, avantaj mare pentru performanțele lui IAR-80. Motorul IAR prezenta în acel moment unele dezavantaje: consum exagerat de ulei, fiabilitate redusă, putere mică 870 CP, la varianta existentă în acel moment IAR-14K IIC32. Motorul Junkers în schimb, cu toată greutatea sa mai mare, prezenta avantajul unui motor foarte fiabil și conform contractului încheiat cu firma Junkers, livrare imediată, dar nu a fost să fie așa.

Nici în 1939, nu au sosit motoarele Junkers, astfel s-a hotărât ca avioanele IAR-80 de serie de la nr. 1 la 20, să fie echipate cu noua variantă IAR-14K IVC32, urmând ca avioanele de la nr. 21 în sus să primească motoare Junkers și așa mai departe. În afară de putere, noul motor IAR prezenta aceleași inconveniente, consum exagerat de ulei, fiabilitate scăzută IAR numărul de ore de funcționare între două revizii era de 30 în loc de 100 conform caietului de sarcini. Motoarele Junkers au sosit în anul 1941, dar conform raportului Nr.648/25.01.1941 al fabricii IAR, MAM renunță la motorizarea avionului IAR-80 cu acestea în favoarea bombardierului SM-79B.

Pentru a pune la punct unele informații neconforme cu realitatea, apărute în literatura de specialitate, respectiv faptul că proiectul IAR-80 a fost rodul muncii unor ingineri polonezi refugiați în România, dar și o variantă recentă, respectiv IAR-80 a fost proiectat la Chișinău de basarabeni, relatări făcute din lipsă de informare, reamintim că proiectul aparține colectivului de proiectare IAR. Este adevărat că s-a utilizat din licența PZL-24, fuzelajul posterior și ampenajul, dar modificate la cotele de gabarit.

Din acest capitol, se poate observa o practică a colectivului de proiectare IAR, mai multe proiecte realizate au în componență elemente împrumutate, vezi IAR-27 cu elemente de la Fleet 10G, IAR-37 cu elemente de la Potez 25. Nici americanii și nici francezii, nu au revendicat paternitatea acestor aparate. Mai târziu s-au efectuat încercări de adaptare a unor motoare în linie. Adaptarea motorului DB-601, s-a făcut pe avionul IAR-80 Nr. 13. Acesta a fost încercat în zbor pe data de 21 aprilie 1941 de ing. Av. Frim Alexandru, pilot de încercare al IAR.

Testul efectuat nu a dat rezultate, conform mărturiei pilotului, după desprinderea de sol au apărut vibrații foarte mari, turul de pistă și aterizarea s-au efectuat cu foarte mare greutate. Încă de pe panta de decolare, Frim a primit ordin de la sol să abandoneze aparatul. În anul 1943, MAM încheie cu firma Messerschmitt, un contract pentru cumpărarea licenței avionului Bf- 109Ga2. Asta însemna și achiziționarea motorului DB- 605A. Deoarece avionul IAR-80 echipat cu motorul IAR- 14K era depășit cu mult de noile avioane ale rușilor, se cere adaptarea motorului DB-605A de 1475CP pe acest avion. Avionul IAR-81 Nr. 326 a primit acest motor în luna iunie 1943. Acesta a efectuat zboruri cu acest motor din 29 iunie până în 20 august 1943. Conform raportului final, performanțele avionului s-au îmbunătățit vizibil, incluzând și avantajele pe care le oferea acest motor.

Urmare acestui raport, MAM hotărăște echiparea avionului IAR-80 cu acest motor, eventual remotorizarea avioanelor aflate în serviciu. În final totul a rămas la stadiul de intenție, firma Daimler-Benz refuzând încheierea contractului invocând supraîncărcarea fabricii datorată comenzilor mari efectuate de Luftwaffe. Un IAR-81C a fost construit cu un motor GnomeRhone de 1600CP cumpărat de la armata germană. A fost terminat, dar a fost distrus în urma bombardamentului american din 16.04.1944 asupra uzinelor IAR. Nu i-a fost alocat nici un număr până în acel moment, fiind construit din piese luate din linia de fabricație. Nu diferea mult ca formă față de avionul standard. Informația provine de la ing. Radu Manicatide.

### Prototipul

În anul 1937, începe fabricația prototipului pentru motorul JUNKERS și este terminat în același an. Pentru realizarea proiectului și a prototipului, au fost necesare 180.000 ore de muncă. La realizarea acestuia, s-au folosit câteva elemente din proiectul PZL-24E, și anume: fuzelajul posterior de la cadrul 5, înspre ampenaj, până la ultimul cadru, dar măbind distanța între acestea, deriva și ampenajul orizontal fix la care s-au eliminat montanții de rigidizare.

La începutul anului 1939, forțat de situația internațională, MAM cere ca prototipul să fie încercat cu un motor existent în fabrică, astfel prototipul este dezmembrat și modificat pentru a primi motorul IAR-14K. La începutul lunii aprilie, prototipul este terminat, începând probele de pistă. La 4 Aprilie

1939, prototipul IAR-80 nr. 0 efectuează proba de casă, zbor efectuat de unul din piloții de încercare IAR, Cpt. Av. Dumitru Popescu (Pufi), tot el la 12 Aprilie 1939 a efectuează zborul inaugural.

Fabricația de serie

În luna ianuarie 1940 începe fabricația de serie. IAR-80 nr. 1, a executat probele de serie la fabrică în luna iulie 1940, pilotat de Adj. Av. Popescu Constantin pilot de încercare al IAR. Primele avioane sunt livrate în decembrie 1940. Ulterior proiectul inițial este adaptat cerințelor impuse de dezvoltarea aparatului, modificările sunt evidențiate în tabelul cu caracteristicile pe variante constructive. IAR-81 Bombardier în picaj

(BOPI) 1941 La începutul anului 1941, se vehicula tot mai des ideea avionului multirol, vânător-bombardier. Acesta urma să poarte o cantitate redusă de bombe, să se deplaseze rapid la obiectiv executând un bombardament în picaj de mare precizie. După îndeplinirea acestei misiuni, devenea vânător pur. La 2 februarie 1941, MAM cere IAR studierea realizării variantei "Vânător-Bombardier". După mai multe teste, efectuate pe avioane de serie, se definitivează proiectul de modificare a IAR-80 în bombardier în picaj.

Fabricația de serie a acestei variante începe cu o serie cuprinsă între nr. 91 la 100, sub denumirea de IAR-81 BOPI (Bombardier în Picaj), seriile de IAR-80 fiind intercalate pe linia de fabricație cu seriile de IAR- 81 în funcție de necesitățile frontului. Modificările, rămân valabile și pentru seriile de IAR-80 construite în continuare, cu excepția lansatorului central. IAR-39 1940 Fabrica de celule IAR, în urma datelor culese în unitățile operative, dotate cu variantele IAR-37 și IAR- 38, aduce îmbunătățiri proiectului IAR-37, realizând o nouă variantă denumită IAR-39, echipat tot cu motorul IAR-14K IIC32. Avionul nr. 1 realizează primul zbor pe data de 13 martie 1940.

La sfârșitul anului 1940, fabrica de motoare reușește să îmbunătățească performanțele motorului IAR-14K IIC32, realizând o nouă variantă: IAR-14K IVC32 (1000A) de 1025 CP, introdus imediat în fabricație de serie. La începutul anului 1942, fabrica IAR-Brașov era extrem de solicitată cu vânătorii IAR-80 și bombardierele JRS-79B, din care cauză transferă fabricația avioanelor IAR-39 la fabrica SET din București. Avioanele construite la SET au fost denumite IAR-39A, IAR după numărul de serie s-a adăugat un „s”. Exemplu 97/s. S-au construit la IAR-Brașov 96 exemplare, numerotate de la nr. 1 la 96, la SET-București 148 exemplare, numerotate de la nr. 97 la 244.

IAR-47 1941 Proiect realizat de colectivul de proiectare al IAR, pentru ameliorarea avionului IAR-39 prin transformarea acestuia în monoplan. Avion de recunoaștere mediu. Se lansează o comandă la IAR Brașov pe 14 iunie 1941 pentru: un prototip IAR-47 cu aripă joasă prevăzută cu fante Handley Page și voleți, o aripă suplimentară și un picior de tren pentru încercări statice. În urma avizului SMA la 1 august 1941 s-a sistat comanda. Apoi s-a aprobat continuarea lucrărilor la acest proiect dar la fabrica SET-București, IAR era supraîncărcat cu lucrări. După transferarea la SET se va numi SET-IAR-47, dar nici aici nu s-a continuat producția.

Horia Stoica