



MINISTERUL EDUCAȚIEI  
UNIVERSITATEA "VALAHIA" DIN TÂRGOVIȘTE  
IOSUD – ȘCOALA DOCTORALĂ DE ȘTIINȚE ECONOMICE ȘI  
UMANISTE  
DOMENIUL FUNDAMENTAL ȘTIINȚE UMANISTE  
DOMENIUL *ISTORIE*

---

# ÎNTREPRIDEREA DE CONSTRUCȚII AERONAUTICE BRAȘOV: ISTORIE ȘI MEMORIE (1968-1990)

CONDUCĂTOR DE DOCTORAT,  
Prof. univ. dr. habil. Sergiu MUSTEAȚĂ

CONDUCĂTOR ÎN COTUTELĂ,  
Prof. univ. dr. habil. Anatol PETRENCU

DOCTORAND,  
Adrian-Corneliu GHIȚĂ

TÂRGOVIȘTE  
2023



**MINISTERUL EDUCAȚIEI**  
**UNIVERSITATEA “VALAHIA” DIN TÂRGOVIȘTE**  
**IOSUD – ȘCOALA DOCTORALĂ DE ȘTIINȚE ECONOMICE ȘI**  
**UMANISTE**  
**DOMENIUL FUNDAMENTAL ȘTIINȚE UMANISTE**  
**DOMENIUL *ISTORIE***

---

**ÎNȚREPRINDEREA DE CONSTRUCȚII AERONAUTICE**  
**BRAȘOV: ISTORIE ȘI MEMORIE (1968-1990)**

**- REZUMAT -**

„Puține nații din lume se pot mândri că au contribuit la progresul  
aviației, cât a reușit nația română în ultimii zeci de ani”

Henri Coandă

Industria aeronautică a reprezentat o ramură importantă a economiei românești din perioada interbelică, produsele realizate la I.A.R. Brașov bucurându-se de popularitate chiar și peste hotare. Trebuie remarcat însă prestigiul de care se bucura aeronautica românească încă dinainte de această perioadă, specialiștii români din domeniul aeronautic, precum Alexandru Ciurcu, Valentin Bibescu, Gheorghe Botezatu, Traian Vuia, Henri Coandă, Aurel Vlaicu și mulți alții, fiind cunoscuți și apreciați pentru realizările lor la nivel mondial.

Din păcate, după al Doilea Război Mondial, când România va intra în sfera de influență sovietică, aeronautica românească va intra și ea într-un con de umbră, luptându-se din răspuțeri să supraviețuiască, prin eforturile unor împătimiți specialiști care au ținut cu tot dinadinsul să mențină vie tradiția acestui domeniu. Această situație ambiguă a durat două decenii, până în 1968, când autoritățile comuniste au decis că este timpul ca industria aeronautică să renască în România. Considerentele au fost atât de natură politico-militară, cât și de natură economică, iar locul ales a fost Brașovul, urbea de sub Tâmpa fiind și gazda fostului I.A.R., care adusese în trecut atâtea satisfacții, și unde exista un colectiv pregătit deja pentru performanță. În spiritul ideilor regimului, noua fabrică urma să aibă un nume diferit de cel din trecut, la Brașov născându-se astfel Întreprinderea de Construcții Aeronautice (I.C.A.).

Propaganda comunistă a subliniat în permanență rolul principal al Industriei Constructoare de Mașini, și în special al aeronauticii, componentă a acestei industrii, în progresul economiei planificate, însă cât era adevăr și cât era lozincă nu se știa cu adevărat, în contextul lipsei de transparență din perioada respectivă. Și în prezent este dificil de stabilit procentul veridicității acestei afirmații, deoarece literatura de specialitate nu este prea generoasă în acest sens. Din punct de vedere al cercetării, teza de față este prima care încearcă să sintetizeze activitatea de la I.C.A. Brașov și aportul ei în economia românească a acelei perioade, astfel că se impunea necesitatea unei astfel de lucrări, publicul necunoscând aproape deloc activitatea acestei întreprinderi care a reprezentat fruntea industriei aeronautice românești din perioada Republicii Socialiste România (R.S.R.), și care, chiar și în mediul intelectual, este confundată adeseori cu vechea întreprindere I.A.R. Astfel, această teză, pe lângă ineditul pe care îl aduce în literatura de specialitate, poate deschide și drumul unor noi cercetări, ea putând fi continuată cu activitatea întreprinderii de după 1990, când odată cu prăbușirea regimului comunist va reveni la vechea denumire de I.A.R. De asemenea, ea poate fi utilă și în completarea unei lucrări economice locale, despre economia brașoveană în perioada R.S.R., sau naționale, privind industria aeronautică românească, și nu în ultimul rând, ar putea contribui și în cadrul cercetărilor internaționale, având în vedere participarea produselor I.C.A. Brașov pe piața mondială de profil.

Din acest context, rezidă clar motivația acestei teme, pentru că I.C.A. Brașov, în ciuda performanțelor obținute, nu este cunoscută în prezent, neexistând până în momentul de față o radiografie științifică a prestigioasei fabrici care a reprezentat mândria propagandei comuniste din perioada național-comunismului românesc. Fruntea industriei aeronautice românești, cea care a stat la baza Industriei Constructoare de Mașini, care la rândul ei a reprezentat temelia economiei planificate din acea perioadă, I.C.A. Brașov trebuie să fie cunoscută publicului pentru tot ceea ce a însemnat și a reprezentat în perioada respectivă, și nu în ultimul rând, pentru imaginea externă pe care, ca întreprindere dintr-un stat comunist, a adus-o în lumea occidentală privind produsele realizate în blocul socialist.

Având în vedere că I.C.A. Brașov era singura întreprindere aeronautică din blocul comunist care concura pe piața aeronautică mondială cu produse sub licență vestică, scopul cercetării noastre este aflarea unui răspuns cât mai exact la întrebarea: *a reușit I.C.A. Brașov să-și atingă obiectivele?* Când ne referim la obiective, luăm în calcul atât partea internă, cât și cea externă, pentru că fabrica brașoveană trebuia să producă atât pentru necesitățile armatei, dar și pentru a exporta, acest ultim aspect implicând o concurență acerbă cu firmele consacrate din țările cu economie de piață. Pentru a ajunge la scopul cercetării, trebuie mai întâi să urmărim răspunsurile la alte întrebări, cum ar fi:

1. Ce produse a realizat I.C.A. Brașov?
2. Cât de competitive erau aceste produse?
3. Care era ponderea la vânzări a produselor autohtone în raport cu cele fabricate sub licență?
4. Care erau piețele de desfacere și care erau modalitățile de vânzare?
5. Cine au fost cei care au realizat produsele?
6. Au existat proiecte nejustificate?
7. La ce nivel s-a situat I.C.A. în raport cu celelalte întreprinderi de profil din țară și de peste hotare?

Răspunsul cât mai exact la aceste întrebări ne vor apropia de scopul cercetării noastre, lucrarea urmărind astfel pe tot parcursul ei să analizeze cât mai obiectiv și cât mai științific toate aceste aspecte, urmând ca la sfârșit să concluzionăm cele constatate.

Procesul de cercetare al tezei de față reprezintă o îmbinare între metodele calitative și cele cantitative. La baza cercetării capitolelor de greutate au stat arhivele, deși problemele apărute nu au fost deloc simplu de rezolvat. În primul rând, situația arhivelor I.C.A. Brașov nu este una îmbucurătoare, pentru că dincolo de faptul că la multe dintre ele nu a trecut numărul de

ani prevăzut de lege pentru a putea fi accesate, au existat și probleme de păstrare a lor în cadrul întreprinderii. Odată cu dificultățile apărute în cadrul întreprinderii după redevinerea la vechiul nume de I.A.R., cauzate de rigorile economiei de piață, multe dintre documentele importante s-au dispersat dintr-un motiv sau altul, neexistând o organizare serioasă în acest sens, acesta fiind și principalul motiv pentru care cercetătorii în domeniu nu au abordat această temă. S-au păstrat totuși destule acte prețioase, atât la Biblioteca Tehnică a I.C.A. Brașov, cât mai cu seamă în arhivele private ale unor foști angajați, pasionați de istoria întreprinderii. Autorul acestei teze a beneficiat de șansa de a avea acces la aceste arhive, cum de asemenea a avut privilegiul de a cunoaște și alți salariați ai fabricii, care i-au permis accesul la fotografiile sau documentele pe care le posedau. Fără pasiunea acestor oameni, probabil că multe documente inedite și de o valoare inestimabilă s-ar fi pierdut. De asemenea, probleme întâmpinate în cercetare au fost cauzate și de recenta pandemie, care a făcut ca mult timp arhivele să fie închise, precum și faptul că Fondul Ministerului Construcțiilor de Mașini, de la Arhivele Naționale Istorice Centrale, a fost inaccesibil studiului, ca și Arhivele Naționale din Brașov.

Având în vedere că tema cercetării este una care aparține contemporaneității, a existat avantajul folosirii istoriei orale, autorul reușind să intervieveze mai mulți foști angajați ai întreprinderii. Chiar dacă a fost aplicat și un chestionar tematic, autorul a optat pentru un interviu structurat, cunoscut și sub denumirea de etnografic, încercând să fructifice avantajul unei structuri libere, pentru a crește probabilitatea de a aduna date de natură calitativă, cu grad mare de noutate. Dincolo de urmărirea evitării unor erori clasice în folosirea interviurilor, cum ar fi întrebările prost formulate, modul în care răspunsul este înregistrat de cercetător sau modul în care informația este procesată atunci când datele sunt codificate sau când sunt introduse în calculator, această metodă a prezentat avantajul obținerii unor informații inedite, în urma relatării autentice ale unor experiențe subiective. În scopul unei cercetări mai profunde, majoritatea acțiunilor au fost studiate și din punct de vedere cantitativ și statistic, considerându-se că metodică statistică este în primul rând descriptivă, arătând prin cifre fenomenul studiat, toate acestea fiind sintetizate în lucrare prin mai multe tabele și diagrame.

Au fost studiate și cărți din literatura de specialitate, însă doar la primele două capitole introductive, pe când la capitolele de forță, pe lângă arhive și interviuri, de un real folos au fost și unele reviste editate de-a lungul timpului în cadrul fabricii. De asemenea, au fost folosite și resursele web, însă mai puțin, și doar în cadrul capitolelor introductive, pentru prezentarea unor personalități internaționale din domeniul aeronautic.

Teza este structurată în patru capitole, fiecare dintre acestea având mai multe subcapitole, ultimele două capitole fiind cele de greutate ale lucrării, reprezentând baza cercetării. În primul capitol, intitulat *Apariția aeronauticii în România; contribuții românești în domeniu*, se analizează aportul românilor de-a lungul timpului la progresul aeronautic internațional, demonstrându-se că dezvoltarea aeronauticii românești nu a fost întâmplătoare, ea fiind fondată pe performanțele unor compatrioți cunoscuți și apreciați la nivel mondial. Pentru o mai bună înțelegere și analiză, aceste contribuții au fost grupate pe domenii de activitate aeronautică, cum ar fi cel al aeronavelor mai ușoare decât aerul și al planoarelor, cel al avioanelor, elicopterelor și propulsiei aeronavelor, dar și cel al activităților de studii, cercetări și experimentări aeronautice civile și militare, românii având contribuții majore în toate.

Capitolul al doilea, *Brașov - oraș aeronautic*, este dedicat industrializării aeronauticii românești, aici luând naștere în anul 1925 Industria Aeronautică Română (I.A.R.), locul nefiind ales întâmplător. Brașovul avea o vastă tradiție în acest domeniu, însă în alegere au contat și avantajele economice și geografice pe care orașul de sub Tâmpa le oferea. Capitolul descrie modul de organizare al fabricii și principalele produse realizate, fiind important în contextul înțelegerii depline a viitoarelor capitole ale lucrării, deoarece I.C.A. Brașov, subiectul cercetării noastre, este considerată, din multe puncte de vedere, continuatoarea I.A.R. - ului. Atât faptul că ambele erau întreprinderi brașovene, având și același obiect de activitate, dar mai cu seamă faptul că mulți dintre cei care activaseră la I.A.R. au fost ulterior și la I.C.A., au creat confuzie în ceea ce privește distincția dintre cele două, lucrarea de față propunându-și și risipirea acestei confuzii.

Capitolele trei și patru reprezintă o premieră în istoriografie, fiind prima analiză științifică a singurei întreprinderi din R.S.R. care producea elicoptere, pe lângă celelalte produse aeronautice. Capitolul trei, intitulat *I.C.A. Brașov: Fondare, progres și regres*, propune o abordare cronologică a întregii activități a fabricii, plecând de la eforturile de constituire și parcurgând treptat perioadele cuprinse între anii 1970 și 1980, apoi între anii 1980 și 1985, și în fine 1985-1990. Fiecare perioadă este prezentată în general sub aspectul producției și a randamentului economic, fiind în acest sens întocmite, pe baza datelor prelucrate din documentele cercetate, mai multe tabele și diagrame comparative, edificatoare pentru obținerea scopului propus. De asemenea, au fost aprofundate, tot în premieră istoriografică, și două studii de caz ale produselor realizate la I.C.A. Brașov, și anume avionul I.A.R.-823 și elicopterul I.A.R.-317 Air Fox. S-a optat pentru aceste două produse autohtone, de concepție proprie I.C.A. Brașov, atât pentru faptul că ele sunt mai puțin cunoscute

publicului și chiar specialiștilor, decât cele realizate sub licență franceză, elicopterele I.A.R.-316 B Alouette și respectiv I.A.R.-330 Puma, dar și pentru a ne apropia mai mult de răspunsul la una dintre întrebările propuse cercetării, și anume *cât de importante au fost produsele autohtone în raport cu cele realizate sub licență?* Capitolul patru - *Oamenii care au marcat existența și performanțele I.C.A. Brașov* - prezintă personalul întreprinderii, dar și locuri și memorii despre activitatea acestor specialiști, precum și realizările rămase în urma lor. Capitolul este deschis cu prezentarea fondatorilor și a celor care în diferite perioade au condus activitatea desfășurată în cadrul fabricii, încercând creionarea unor personalități care se regăsesc, din păcate, în prea puține din documentele cercetate. Am reușit să îndreptăm acest neajuns prin completarea cu datele obținute de la cei intervievați, aceștia fiind singurii oameni care au stat și au lucrat mult timp alături de cei pe care am încercat să-i descriem. Cu siguranță că unele cercetări ulterioare vor urmări, în cadrul unei teze exclusive, viața și activitatea unora dintre acești specialiști prezentați în acest capitol al lucrării de față. După conducere, va fi analizat personalul și modul de organizare al fabricii, precum și structurile existente și relațiile dintre salariați și acestea, adică Sindicatul, Comitetul Oamenilor Muncii, reprezentantul Securității sau Gărzile Patriotice. În ultimele părți ale capitolului, și implicit ale lucrării, sunt redată unele momente unice rămase în memoria colectivă, precum și în istoria I.C.A. Brașov, precum performanțele realizate sau vizitele, oficiale sau neoficiale, ale lui Nicolae Ceaușescu în întreprindere. Lucrarea este încheiată cu o sinteză privind locul I.C.A. Brașov, atât în aeronautica românească, cât și în cea mondială, cu scopul de a ajuta la formularea concluziilor prin care ajungem la răspunsul întrebării de bază, adică la obținerea scopului cercetării.

În concluzie, lucrarea, după capitolele introductive, analizează activitatea I.C.A. Brașov, de la înființarea acestei întreprinderi în 1968, ceea ce reprezintă renașterea aeronauticii românești, și parcurge toate etapele evoluției sale, analizând producția, personalul și performanțele obținute.

Prin corelarea ipotezelor de lucru cu concluziile reieșite în urma studiului, s-a căutat atingerea scopului cercetării, lucrarea reprezentând o premieră în istoriografie, fiind prima care abordează această temă, putând fi folosită și ca bază pentru alte cercetări ulterioare.





MINISTRY OF EDUCATION AND RESEARCH  
„VALAHIA” UNIVERSITY OF TÂRGOVIȘTE  
IOSUD – PHD SCHOOL OF ECONOMIC AND HUMANISTIC  
SCIENCES  
FUNDAMENTAL FIELD: *HUMANISTIC SCIENCES*  
DOMAIN *HISTORY*

---

**BRAȘOV AERONAUTICAL DESIGN ENTERPRISE:  
HISTORY AND MEMORY (1968-1990)**

**- SUMMARY -**

„Only a few worldwide nations can proud themselves with contributing to the progress of aviation as much as the Romanian nation has succeeded in the last decades”.

Henri Coandă

The aeronautic industry was an important branch of Romanian economy in the inter-war period, the products manufactured at I.A.R. Braşov having an overseas popularity. Moreover, the prestige the Romanian aerospace industry had existed long before this period, as Romanian specialists of the aeronautic domain like Alexandru Ciurcu, Valentin Bibescu, Gheorghe Botezatu, Traian Vuia, Henri Coandă, Aurel Vlaicu and many others were famous and appreciated for their worldwide accomplishments.

Unfortunately, after the World War II, when Romania entered a soviet influence, the Romanian aeronautics enters a cone of shadow itself, fighting to survive, with the help of passionate specialists that struggled to maintain this domain's tradition alive. This ambiguous situation lasted for two decades, until 1968, when the communist authorities decided it was time for the Romanian aerospace industry to flourish again. The reasons were of both political-military and economical nature, and the chosen place was Braşov, the city at the root of Tâmpa mountain being the host of the ex I.A.R. that had previously brought so much satisfaction, and where the existent staff was already prepared for performance. In the spirit of the regime ideas, the new factory would have a different name than the one in the past, so that is how the *Aeronautical Design Enterprise* was born at Braşov.

The communist propaganda had incessantly underlined the main role of the Car Manufacturing Industry, especially aeronautics, a component of this industry, in the progress of planned economy. However, what was truth and what was slogan was uncertain, due to the great lack of transparency in that period. The present days do not establish the truth of that statement either, as the literature is not generous enough. As far as research goes, the present thesis is the first that tries to synthesize the activity of I.C.A. Braşov and its contribution to the Romanian economy of that time, therefore the need for such a study is essential, as the public is not aware of this enterprise's activity was the head of the Romanian aeronautics industry from the Romanian Socialist Republic (R.S.R) and that, even in the intellectual environment, it is often mistaken by the old I.A.R. Thus, this thesis brings innovation and also leads to further research, *i.e.*, the enterprise's activity after 1990, when the collapse of the communist regime brought about the old name of the company, I.A.R. In addition, the study can be useful in completing local economic research about the city's economy in the R.S.R period, a national investigation about the Romanian aeronautics industry or international research, as the I.C.A Braşov products were present worldwide.

Given the background mentioned above, the motivation for this theme is backed by the fact that, despite the acquired performances, I.C.A. Braşov is currently unknown, as there is no present scientific radiography of the prestigious factory that represented the pride of the

communist propaganda in the Romanian communist period. The head of the Romanian aerospace industry, the basis of the Car Manufacturing Industry and the foundation of the planned economy of that time, I.C.A. Braşov must be made known to the public for what it represented and meant in that period and most importantly, for the external image a communist state enterprise brought into the western world through the products made in the socialist block.

Considering that I.C.A. Braşov was the only aeronautics enterprise in the communist block competing globally with western licensed products, the purpose of this research is to find a precise answer to the question *Did I.C.A. Braşov achieve its objectives?* When we talk about objectives, we consider both the internal and the external parts, because the factory in Braşov was supposed to produce both for the military and for export, the latter implying a severe competition with the established companies in the free market countries. To achieve the purpose of this research, we first need to find the answers to the following questions:

1. What products did I.C.A. Braşov manufacture?
2. How competitive were these products?
3. What was the sales ratio of inland products compared to those manufactured under license?
4. Which were the outlets and the sale forms?
5. Who were those who made the products?
6. Were there any unaccountable projects?
7. What level was I.C.A. at, compared to similar national and international enterprises?

A precise answer to these questions will bring us closer to the purpose of this research, the paper analyzing objectively and scientifically these aspects all throughout the study. At the end of the study the data will be concluded as facts.

The research process of this present paper is a combination between qualitative and quantitative methods. The basis of the research represents the archives, although the problems along the way were not easy to solve. Firstly, the statutory number of years that has to pass until archives can be examined prevented access, whereas for others, the condition in which documents were kept brought about another problem. Moreover, having the enterprise come back to its old name of I.A.R. and the difficulties of the market economy, many of the important documents got lost, this being the main reason why previous researchers had not approached this theme.

However, some precious documents were saved, both at the I.C.A. Braşov Technical Library and at the private archives of passionate, keen on history ex-employees. The author of this thesis had the chance to access these archives and the privilege to know other factory employees who allowed him to look at photos or documents they owned. Without the passion of these people, a lot of innovative documents of priceless value would probably have been lost. Also, another problem was caused by the recent pandemic which closed the Braşov National Archives and the Fund of the Car Manufacturing Ministry, from the Central Historical National Archives.

Considering the contemporary research topic, the study benefited from the use of oral history, the author interviewing factory ex-employees. Although a thematic questionnaire has been applied, the author opted for a structured ethnographic interview, thus taking advantage of a free structure in order to gather original, high-quality data. The research attempted to avoid classical errors in interview use, such as unrounded questions, the recording manner, or the way information is processed when data is encoded or digitalized, whilst this particular method provided innovative information, as the experiences narrated were subjective and authentic. For more profound research, most of the actions were studied both quantitative and statistically, accounting the latter as firstly descriptive, defining the studied phenomenon with numbers represented graphically in the paper with tables and diagrams.

The literature in the field is studied as well, but only for the first introductory chapters, whereas the crucial chapters utilized archives, interviews and even some magazines edited down the ages in the factory. Web resources were used less and only for the introductory chapters, for the presentation of international personalities in the aeronautic domain.

The thesis is structured into four chapters, each having multiple subchapters, while the last two contain heavy research, the basis of this study. The first chapter, called *The Appearance of Aeronautics in Romania; Romanian contributions in the field*, analyses the Romanians' input along the time into the international aerospace progress, thus proving that the development of Romanian aeronautics was not coincidental, but based on the performances of worldwide known and appreciated compatriots. For a better understanding and analysis, these contributions were grouped on domains according to the aeronautic activity, such as lighter-than-air aircrafts and gliders, airplanes, helicopters, and aircraft propulsion, as well as study activities, research, and military and civil aerospace experimentations, as Romanians have major contributions in all of the above.

The second chapter, *Braşov - an aeronautic city*, is dedicated to the industrialization of Romanian aeronautics, and it represents the birthplace of the *Romanian Aeronautics Industry* in 1925. The place was not randomly selected, as it had a vast tradition in this field, together with economical and geographical advantages. The chapter describes the way the factory was organized and the main products it designed, important aspects to clarify, to fully understand the future chapters of the paper as I.C.A. Braşov, the subject of this research, is considered to be, from many points of view, the successor or I.A.R. They were both founded in Braşov, they had the same core business and most importantly, most of the staff of I.A.R. worked later for I.C.A., and considering the confusion between the two, the present paper intends to resolve this ambivalence.

Chapters three and four represent a premiere in historiography, being the first scientific analysis of the only enterprise from R.S.R. which produced helicopters, among other aeronautical products. Chapter three, entitled *I.C.A. Braşov: Foundation, progress, and downfall* suggests a chronological approach of the factory's entire activity, starting with the establishment efforts and going progressively over the periods between 1970 and 1980, then 1980 and 1985, and finally, 1985-1990. Each period describes the production and the economic efficiency, based on data and research documents, presented in comparative tables and diagrams, all revealing for the intended purpose.

Hereunder, two case studies of products designed at I.C.A. Braşov were fathomed, a historiographical first as well, the I.A.R.-823 aircraft and the I.A.R.-317 Air Fox helicopter. The two inland products were chosen because they are less familiar to the public and specialists, compared to those designed under a French license, the I.A.R.-316 B Alouette helicopters and the I.A.R.-330 Puma, but also to obtain the answer to one of the research questions, that is *How important were the inland products compared to those designed under license?*

Chapter four - *People who marked the existence and the performances of I.C.A. Braşov* - presents the enterprise personnel, together with places, memories about the activity of these specialists and their accomplishments. The chapter starts with the founders and those who lead the company in different periods, in an attempt to outline the personalities that are hardly found in the researched documents. This drawback was amended by obtaining data from the interviewees, these being the only people who stood and worked for a long time together with the personalities the author tried to describe. Certainly, some future research will analyze, in an exclusive thesis, the lives and activity of some of these specialists presented in this fourth chapter.

Following the leaders, the paper analyses the personnel, the way the factory was organized and the existent structures and their relationship with the employees, that is the Union, The Workers Committee, the Security Representative or the Patriotic Guards. In the last sections of the chapter, thus the paper, some unique moments such as accomplished performances or official and unofficial visits of Nicolae Ceaușescu in the factory remain both in the collective memory and in the history of I.C.A. Brașov. The paper ends with a synthesis regarding the position of I.C.A. Brașov in the Romanian and world aerospace, with the purpose of formulating conclusions that answer the basic question, that is, the objective of this research paper.

In conclusion, after the two introductory chapters, the paper reviews the activity of I.C.A. Brașov, starting with its foundation in 1968, which represented the birth of Romanian aeronautics, and follows the stages of its evolution, analyzing the production, the personnel and the performances they obtained.

By correlating the hypothesis with the conclusions this study offers, the research achieves its goal, being a groundbreaking study in historiography, the first to approach this theme, leading to further research as well.