

## THE DACIA CAR AND CHARLES DE GAULLE, BETWEEN THREE CONFLICTS

**Gabriel-Ion DEGERATU**

**PhD student, Valahia University of Târgoviște**

*Abstract: The chosen theme "The Dacia car and Charles de Gaulle, between three conflicts" is a unique approach to the political context in which the promoter of the appearance of this car in Romania, French President Charles de Gaulle was unable to be present at the foundation stone of the plant in Colibași in June 1967 and at its inauguration in August 1968, between these moments being that of his visit to Romania. The purpose of the paper aims to present the events that directly and indirectly influenced the history of the Romanian car, their intrinsic importance and their significance. The development of the Romanian car manufacturing industry has begun a new stage with the signing in Bucharest, on September 6, 1966, of the agreement on collaboration with the French company "Renault", in order to manufacture under license in Romania two car models: R8-Dacia 1100, starting with August 1968 and R12-Dacia 1300, a year later, same month. Thus, on February 15, 1967, members of the Permanent Presidium of the C.C. to the P.C.R. approved "the invitation to R.S. Romania, for a visit, of the President of the French Republic, Charles de Gaulle". From such a perspective, the Six-Day War between June 5 and 10, 1967, countermanded at the last moment the arrival of the French head of state in Romania, so that the social unrest in Paris in 1968 would determine a presence only in May, and that shortened by one day. On August 20, the Dacia plant was inaugurated without de Gaulle who was in Paris where tensions had eased, but in the presence of Nicolae Ceausescu, who could not fully enjoy the moment after founding that on the night of the 21st, the USSR invaded Czechoslovakia. The research of the aspects was carried out at the Archives of the Ministry of Foreign Affairs and the National Archives of Romania. In conclusion, the paper aims to complete the plethora of scientific research on Charles de Gaulle, known as "Colonel Motor" in the Second World War, who proved to be the one who brought the first car engine in Romania, an approach that I consider mandatory in the complex analysis of the sequence of historical events.*

*Cuvinte cheie: Charles de Gaulle, Ceaușescu, Dacia car, Colibași, France*

### INTRODUCERE

Președintele Franței, Charles de Gaulle, promotorul apariției automobilului Dacia în România a fost în imposibilitatea de a fi prezent la punerea pietrei de temelie a uzinei de la Colibași în iunie 1967 și, un an mai târziu, la inaugurarea unității, iar vizita lui pe pământ românesc, efectuată în 14-18 mai 1968, a fost și ea scurtată cu o zi, toate momentele având la baza deciziilor conflicte externe și interne, cu implicații pentru ambele țări.

Dezvoltarea industriei românești constructoare de autovehicule a trecut într-un nou stadiu odată cu semnarea la București, la 6 septembrie 1966, a acordului privind colaborarea cu compania franceză „Renault”, în scopul fabricării sub licență în România a două modele de autoturisme: R8-Dacia 1100, din august 1968 și R12-Dacia 1300, un an mai târziu, tot din aceeași lună.

Astfel, în data de 15 februarie 1967, membrii Prezidiului Permanent al C.C. al P.C.R. au aprobat „invitarea în R.S. România, pentru o vizită, a președintelui Republicii Franceze, Charles de Gaulle”. Dintr-o asemenea perspectivă, Războiul de 6 zile desfășurat între 5 și 10 iunie 1967 a contramandat în ultima clipă ajungerea șefului de stat francez în România.

De asemenea, tulburările sociale de la Paris din 1968 au determinat o prezență rapidă la fabrica de la Colibași, în ziua de 17 mai, în succesiunea a mai multor evenimente desfășurate pe ruta Craiova-Slatina-Pitești-Micești-Pitești-Topoloveni-Găești-Dragodana-Târgoviște-Ploiești-București.

În condițiile în care la uzină mai erau trei luni până la inaugurare, putea fi o vizită mai de durată, dar era perioada în care tensiunile din capitala Franței erau în creștere și au impus scurtarea cu o zi a sejurului de lucru în România. Totuși, a fost timp pentru a fi adoptată Declarația comună româno-franceză, un acord bilateral asupra principiilor fundamentale ce urmau să stea la baza raporturilor dintre state: independența și suveranitatea națiunilor mici și mari, neamestecul în treburile interne, stabilirea de relații amicale cu toate țările, dezvoltarea schimburilor și a cooperării internaționale, menținerea și restabilirea păcii în întreaga lume. Era cert că plecarea intempestivă a lui Charles de Gaulle la Paris nu oferea măcar perspectiva ca șeful statului francez să poată fi prezent în august, la ieșirea primei mașini pe banda de fabricație, o prezență care nu era oricum în planul comun româno-francez.

Ulterior, evenimentele sociale din capitala Franței s-au mai calmat, dar revoltele studenților și muncitorilor din mai 1968 i-au provocat un insucces major la referendumul din 28 aprilie 1969, care viza reorganizarea regională și reforma Senatului, situație în care generalul a demisionat din funcție, fiind înlocuit de Georges Pompidou. De Gaulle a revenit în Colombey-les-deux-Eglises, o situație total neașteptată, la mai puțin de un an după triumfalista vizită în România, care a creat iluzia că președintele, deși avea aproape 80 de ani, era în plină activitate, nicidecum la final de carieră politică. S-a dedicat din nou scrisului memoriilor, dar la ora 19:10, în ziua de 9 noiembrie 1970, suferă o ruptură de anevrism și după 20 de minute, moare, deced care lăsa Franța fără una dintre cele mai mari personalități din istoria sa.



Fig. 1 Fabrica de automobile de la Colibași, județul Argeș, în 1968

Sursa: <http://blog.autovit.ro/>

## CAPITOLUL 1 Dacia, de la vorbe la fapte

Primul automobil fabricat pe teritoriul României de azi a fost Marta, în Austro-Ungaria, la Arad, în anul 1909, iar întâiul autoturism românesc modern a fost fabricat la uzinele Malaxa din Reșița, proiectat de inginerul Petre Carp. Avea motor radial cu trei cilindri, răcit cu aer, care la 30 CP atingea 120 km/oră, cu șase pasageri, la un consum de 11 litri pe 100 km<sup>1</sup>.

Industria românească de producție a autoturismelor din timpul perioadei comuniste trecea de la teorie la practică în 1966, după ce sub Gheorghe Gheorghiu-Dej se acreditase ideea achiziționării unei uzine de autoturisme din Germania deja intrată în faliment, dar ambițiosul proiect nu s-a concretizat<sup>2</sup>. Dorința lui Nicolae Ceaușescu, venit la putere după moartea lui Dej a fost ca timpul dintre proiect și producția de autoturisme să fie cât mai mic a determinat conducerea politică a țării noastre să fie pragmatică, astfel că s-a fixat obiectivul, o mașină sub licența oferită de un producător străin de renume, automobil din clasa medie, cu o capacitate cilindrică cuprinsă între 1.000 și 1.300 cm<sup>3</sup>, practic și util.

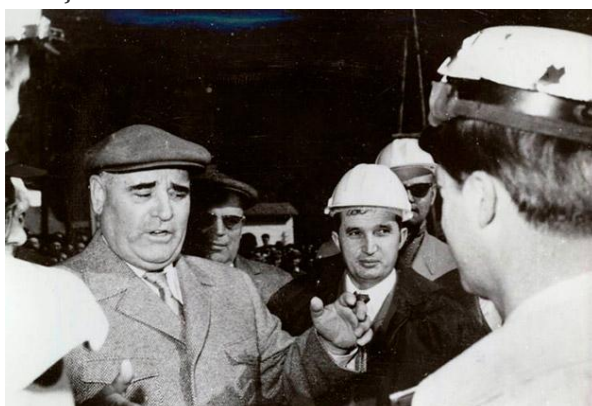


Fig. 2 Octombrie 1963. Gheorghe Gheorghiu-Dej și Nicolae Ceaușescu în județul Argeș  
Sursa: Fototeca online a comunismului românesc, <http://fototeca.iicr.ro/fototeca/>

În două săptămâni, comisia de specialitate românească formată ad-hoc decide că fabricarea unei mașini sută la sută autohtonă este un obiectiv nefezabil ca timp, perioada de 8-10 ani neputând fi îmbrățișată, în condițiile în care liderii politici doreau un proiect pus în practică rapid. În consecință, achiziționarea unei licențe de fabricant era singura soluție.

În 1966, are loc alegerea autoturismului românesc, la Poiana Brașov, la întâlnirea la care au participat delegațiile a 5 firme automobilistice, Renault, Fiat, Alfa Romeo, Peugeot și DKW, venite în România cu cel puțin un autoturism care urma să fie testat. Unii i-au spus seminar ingineresc și științific, alții o licitație. „A fost o alegere tehnică, făcută de o echipă complexă de ingineri de specialitate și profesioniști ai lumii sporturilor auto, care au recomandat Peugeot 204, mașina anului în Europa și ca a doua opțiune Renault. Datorită prețului mare cerut de Peugeot pentru licențiere, s-a ales Renault, care a cerut cam pe jumătate” preciza Ștefan Voncu, angajat la Dacia în

<sup>1</sup> [https://ro.wikipedia.org/wiki/Industria\\_auto\\_din\\_Rom%C3%A2nia](https://ro.wikipedia.org/wiki/Industria_auto_din_Rom%C3%A2nia), accesat la data de 15.05.2021

<sup>2</sup> Gheorghe Gaston Marin, *În serviciul României lui Gheorghiu-Dej. Însemnari din viață*, Editura Evenimentul Românesc, București, 2000, p.154.

respectiva perioadă<sup>3</sup>. La licitație, Renault a oferit modelul R10, Peugeot a prezentat model 204 Berline, italienii au adus în discuție Alfa Romeo Giulia cu motor de 1.3 litri și Fiatul 1100D, ultima vândută cu puțin timp în urmă pentru a fi fabricată în India, iar Auto Union, cei care produceau automobilele germane DKW au oferit producerea sub licența a modelului F102. Pe de altă parte, un bun cunoscător al stituației, Cornel Burtică, consilier economic al Ambasadei României la Paris și apoi ambasadorul României la Roma, spunea că oferta Alfa Romeo era mai bună, în condițiile în care oferea „cedarea producției de mașini Alfa-Romeo, cedarea unei linii de producție autobuze și avantaje financiare substanțiale”<sup>4</sup>.

Specialiștii au ales, iar Nicolae Ceaușescu a analizat toate documentele atotștiutorilor în tehnică și economie și a decis ca Renault să fie declarată câștigătoare, deoarece oferise un preț mult mai mic și era singura companie de stat dintre toți pretendenții. În plus, era evident că relația economică cu statul francez trebuia dezvoltată, în contextul semnării de către România și Franța, în 8 februarie 1965, a Acordului comercial și a relațiilor din ce în ce mai bune cu guvernul de la Paris, și cu președintele Charles de Gaulle. O situație în care, până și conașionalii lui Renault, cei de la Peugeot, s-au recunoscut învinși și au primit refuzul oficial în scris, în maxim 2 luni de la organizarea întâlnirii, așa cum era prevăzut<sup>5</sup>.

În 6 septembrie 1966, la București, se semnează Acordul între autoritățile române și producătorul francez de automobile, Renault, ce prevedea asamblarea unui model de mașină sub licență, înțelegerea vizând două modele de autoturisme, Renault 8-Dacia 1100, fabricată din august 1968 și Renault 12-Dacia 1300, apărută în august 1969. Pe 16 septembrie se ia decizia ca Uzina de Autoturisme să fie ridicată în localitatea argeșeană Colibași, denumită acum Mioveni. Întreprinderea a fost construită în perimetrul unde erau clădirile vechi, din anul 1943, în care se fabricau motoarele și o parte din echipamentele avioanelor realizate de I.A.R. Brașov. Ulterior, imobilele au fost utilizate ca depozite de muniții, iar din 1949 au fost ateliere de reparat locomotive. În 1963, unitatea, care fabrica piese necesare autocamioanelor și tractoarelor, primește denumirea de UPAC, respectiv Uzina de Piese Auto Colibași.

<sup>3</sup> [https://www.4tuning.ro/istorie-auto/cum-ar-fi-putut-arata-prima-dacie-daca-licitatia-lui-ceausescu-ar-fi-fost-corecta-28699.html?fb\\_comment\\_id=979939732044432\\_1081825821855822](https://www.4tuning.ro/istorie-auto/cum-ar-fi-putut-arata-prima-dacie-daca-licitatia-lui-ceausescu-ar-fi-fost-corecta-28699.html?fb_comment_id=979939732044432_1081825821855822), accesat la data de 16.05.2021

<sup>4</sup> Rodica Chelaru, *Culpe care nu se uită. Convorbiri cu Cornel Burtică*, Editura Curtea Veche, București, 2001, p. 73

<sup>5</sup> [https://www.4tuning.ro/istorie-auto/cum-ar-fi-putut-arata-prima-dacie-daca-licitatia-lui-ceausescu-ar-fi-fost-corecta-28699.html?fb\\_comment\\_id=979939732044432\\_1081825821855822](https://www.4tuning.ro/istorie-auto/cum-ar-fi-putut-arata-prima-dacie-daca-licitatia-lui-ceausescu-ar-fi-fost-corecta-28699.html?fb_comment_id=979939732044432_1081825821855822), accesat la data de 16.05.2021

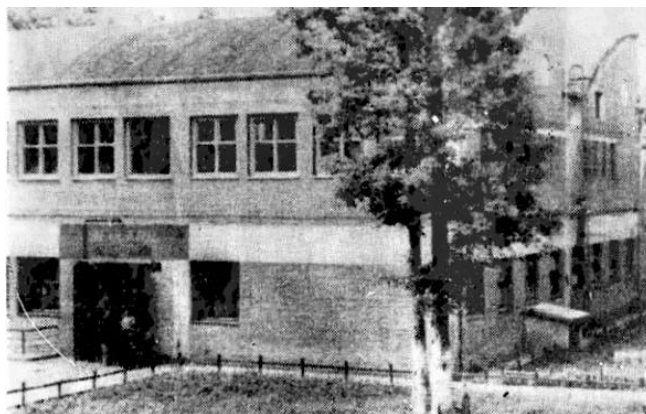


Fig. 3 Secția Scolărie a unității industriale de la Colibași, județul Argeș, în 1953

Sursa:

[https://mioveni.files.wordpress.com/2017/03/monografia\\_uzinelor\\_de\\_autoturisme\\_pitesti1\\_editia\\_1972.pdf](https://mioveni.files.wordpress.com/2017/03/monografia_uzinelor_de_autoturisme_pitesti1_editia_1972.pdf)

În iunie 1967, cu ocazia vizitei delegației de partid și de stat în Regiunea Argeș, condusă de Nicolae Ceaușescu, la Uzina de Piese Auto Colibași, se fixează amplasarea lângă aceasta a Uzinei de Autoturisme, avându-se în vedere viitoarea cooperare dintre acestea, forța de muncă suficientă și cu mare experiență de la unitatea existentă<sup>6</sup>. Inițial s-a preconizat că inaugurarea fabricii de automobile va fi în 1969, dar buna organizare de șantier și ritmul susținut de lucru au determinat grăbirea finalizării investiției după numai un an și jumătate. Astfel, la 1 iulie 1968, au început probele de funcționare în gol a utilajelor și instalațiilor, iar în 3 august, după parcurgerea celor 217 posturi de lucru ale liniilor de asamblare caroserie, protecție anticorozivă, vopsitorie și montaj general, primul autoturism de control ieșea din hală. Urma inaugurarea oficială a fabricii, pe 20 august, la numai un an și două luni după hotărârea definitivă de amplasare a unității, din 10-12 iunie 1967.



Fig. 4 Uzina de Autoturisme, hala monobloc și anexă socială

Sursa:

[https://mioveni.files.wordpress.com/2017/03/monografia\\_uzinelor\\_de\\_autoturisme\\_pitesti1\\_editia\\_1972.pdf](https://mioveni.files.wordpress.com/2017/03/monografia_uzinelor_de_autoturisme_pitesti1_editia_1972.pdf)

<sup>6</sup> [https://mioveni.files.wordpress.com/2017/03/monografia\\_uzinelor\\_de\\_autoturisme\\_pitesti1\\_editia\\_1972.pdf](https://mioveni.files.wordpress.com/2017/03/monografia_uzinelor_de_autoturisme_pitesti1_editia_1972.pdf), accesat la data de 15.05.2021

## CAPITOLUL 2 Charles de Gaulle își amână vizita în România

În 15 februarie 1967, Prezidiul Permanent al C.C. al P.C.R. aprobă invitarea în România, pentru o vizită, a președintelui Republicii Franceze, Charles de Gaulle. Generalul urma să ajungă la București în luna iunie, când urma să participe împreună cu Nicolae Ceaușescu la punerea pietrei de temelie în vederea începerii lucrărilor de construire a Uzinei de Autoturisme, prevăzută pentru 12 iunie 1967. Ulterior, deplasarea în țara noastră a fost contramandată în condițiile crizei internaționale provocată de Războiul de 6 zile dintre Israel și Statele Arabe. Inițial, călătoria prin țară avea un traseu cu Craiova, unde francezii aveau investiții ridicate în colaborare cu Românii, Combinatul Chimic și Uzina Electroputere, Cetatea Băniei fiind urmată de Bacău, Piatra Neamț și Brașov și, chiar și în ianuarie 1968, programul înaintat de comun acord de autoritățile de stat și ministerele de externe ale celor două țări conținea aceste localități<sup>7</sup>. Perioada „Războiului de Șase Zile”, începută în 5 iunie și încheiată în data de 11, este interesantă și din alt punct de vedere, în condițiile în care, între 6 și 9 iunie, Nicolae Ceaușescu se întorcea din U.R.S.S., unde, împreună cu toți liderii de partid și de stat ai țărilor membre ale Organizației Tratatului de la Varșovia, discutase despre măsurile care se impun în situația beligerantă din Orientul Mijlociu, iar Charles de Gaulle a fost și el în mijlocul evenimentelor. Practic, Israelul a început în 5 iunie 1967 o rapidă lovitură asupra Egiptului, atacând din aer baze militare și aeroporturi, vizând blocarea riposteii, ulterior a urmat Siria, israelienii raportând un succes deplin în dauna adversarilor, armata Egiptului fiind distrusă în mai puțin de o săptămână. Convocată de urgență de liderul sovietic Leonid Brejnev, întâlnirea de la Moscova a liderilor comuniști a avut ca subiect unic dezbaterea situației din Orientul Mijlociu, prezent la Kremlin fiind și Iosip Broz Tito, deși Iugoslavia nu era membră a Tratatului de la Varșovia. În tot acest timp, prin telefoanele special instalate, sovieticii au fost în dialog cu doi președinți, cel American, Lyndon Johnson și francez, Charles de Gaulle și premierul britanic Harold Wilson<sup>8</sup>. Liderii comuniști au reiterat sprijinul acordat liderului egiptean Gamal Abdel al Nasser și politiciii U.R.S.S. în Orientul Mijlociu, dezavuând agresiunea Israelului și sprijinul S.U.A. Singurul mesaj de opoziție a venit de la Nicolae Ceaușescu, care s-a opus ideii unei declarații comune prin care Israelul să fie condamnat ca agresor, el fiind de acord doar cu un comunicat comun, în care se solicita o înțelegere pașnică, nu și cu întreruperea relațiilor diplomatice cu Israelul. La vizita în China din iulie 1967, premierul Ion Gheorghe Maurer i-a declarat omologului său Ciu Enlai motivele pentru care România nu a renunțat la relațiile diplomatice cu Israelul: „Pentru a încheia problema aceasta a Orientului Mijlociu, îmi rămâne să arăt că noi nu am semnat declarația de la Moscova pentru că nu am vrut în felul acesta să acoperim o politică, care a fost făcută într-un anumit fel. Sigur că declarația cuprindea o serie întregă de lucruri care nouă ni s-au părut că nu trebuiau abordate în felul acesta, dar declarația avea ca principal obiectiv să solidarizeze țările socialiste care fac parte din Pactul de la Varșovia

<sup>7</sup> Arhivele Naționale ale României – C.C. al P.C.R. Cancelarie - Dosar 8/1968, f. 40.

<sup>8</sup> <https://www.historia.ro/sectiune/general/articol/a-spriijinit-romania-israelul-in-razboiul-de-sase-zile>, accesat la data de 01.06.2021

cu politica dusă de către Uniunea Sovietică în acest spațiu”<sup>9</sup>. O poziție clară de nesubordonare față de Uniunea Sovietică, care nu a afectat colaborarea cu China și a strâns mult relațiile cu Iran și cu Statele Unite, americanii salutând cu multă satisfacție noua dovadă de independență a României<sup>10</sup>. Din acel moment, liderul sovietic Leonid Brejnev l-a criticat public și i-a reproșat și personal lui Ceaușescu pentru decizia față de conflictul din Orientul Mijlociu, în discordanță cu politica U.R.S.S. și a celorlalte state comuniste.



Fig. 5 Războiul de 6 zile; militari israelieni în acțiune      Fig. 6 Nicolae Ceaușescu și Leonid Brejnev  
 Sursa Fig. 5: <https://moldova.europalibera.org/a/cultura-si-politica-50-de-ani-de-la-razboiul-de-sase-zile/28532309.html>  
 Sursa Fig. 6: Arhivele Naționale ale României

Revenit de la Moscova în data de 9 iunie, Nicolae Ceaușescu a fost prezent în zilele de 10, 11 și 12 în Regiunea Argeș, prilej cu care a ajuns și la Colibași unde a dat girul amplasamentului Uzinei de Autoturisme. Colibași era din anul 1950 transferat orașului regional Pitești, reședința regiunii Argeș, iar la mai puțin de un an de la punerea pietrei de temelie a unității, în 1968, localitatea devine comună suburbană a municipiului Pitești, de aceea fabrica ridicată pe teritoriul satului component Mioveni a primit denumirea de Uzina de Automobile Pitești. În 1989, comuna Colibași a fost declarată oraș, iar în 1996, i s-a schimbat denumirea în Mioveni, după localitatea de reședință<sup>11</sup>. Trebuie precizat că în perioada 1952-1969, Nicolae Ceaușescu a fost deputat de Pitești în Marea Adunare Națională, fiind interesat de dezvoltarea economică a Regiunii Argeș, devenită ulterior județ. El este cel care, în februarie 1961, analizează nivelul la care ajunsese investiția la Hidrocentrala Argeș, decide la Pitești ridicarea Fabricii de Filatură și a Combinatului de Prelucrare a Lemnului și primul proiect de sistematizare a orașului. Pe 17 februarie 1965, cu o lună înainte să devină secretar general al P.M.R., Ceaușescu vizita unități industriale de importanță națională, între care amintesc Centrala de Termoficare, Întreprinderea de Poduri și Prefabricate Beton Pitești și Întreprinderile Mecanice Câmpulung și Colibași, unde, ulterior, au apărut ARO,

<sup>9</sup> Stenograma discuțiilor avute cu ocazia vizitei delegației de partid și guvernamentale a Republicii Socialiste România în Republica Populară Chineză, ANIC, fond CC al PCR – secția Relații Externe, dosar nr. 49/1967, f. 52

<sup>10</sup> Dumitru Preda, *Foreign Policy of the United States and România. New Evidences, 1963-1969*, Totalitarianism archives, nos. 1-2, 2002, p. 263

<sup>11</sup> <https://ro.wikipedia.org/wiki/Mioveni>, accesat la data de 04.06.2021

respectiv Dacia, iar pe 9 decembrie 1966, inaugura Hidrocentrala de pe Argeș<sup>12</sup>. Vizitele foarte dese ale deputatului de Pitești, devenit între timp primul om politic al țării, au continuat în zona argeșeană în 20 august 1968, la inaugurarea Uzinei de Autoturisme Pitești și pe 21 iulie 1969, la cea a Combinatului Petrochimic. După 1969, deputat de Pitești în M.A.N. a fost Elena Ceaușescu și implicarea activă a lui în Argeș a rămas constantă și la intensitate maximă.

### **CAPITOLUL 3 De Gaulle pe pământ românesc, într-o altă perioadă tensionată**

În 14-18 mai 1968, generalul Charles de Gaulle, președintele Franței, a efectuat mult așteptata vizită în România, amânată un an din cauza Războiului de Șase Zile, chiar dacă nici în momentul plecării din Paris situația nu era una bună. De această dată, erau tulburările sociale grave din capitala franceză, intrate în istorie sub denumirea de Maiul roșu<sup>13</sup>. După momentele din București, a ajuns la Craiova. În 17 mai, coloana oficială cu șeful statului francez și soția sa, Yvonne, Nicolae și Elena Ceaușescu a plecat din Cetatea Băniei spre Slatina și Pitești, pe tot parcursul itinerariului fiind o mulțime de oameni care au salutat bucuroși, dispuși de o parte și de cealaltă a șoselei, sub supravegherea lucrătorilor de la miliție, securitate și a activiștilor de partid. Dealtfel, agenții de securitate români și francezi verificaseră cu atenție drumul național și străzile traseului prestabilit și zonele adiacente acestora pentru a se asigura că oficialii pot trece prin respectivele zone, în condițiile în care la momentul vizitei erau consemnate tentative de asasinat asupra lui Charles de Gaulle. În data de 17 mai 1968, aproape de ora 12, coloana prezidențială a ajuns la Pitești. În centrul Piteștiului, în fața Cercului Militar, s-a ridicat o estradă pentru 400 de coriști, din formațiile reunite ale Palatul Culturii, sindicatelor, căminului cultural Domnești și școlii pedagogice din Muscel care, conduși de profesorul Alfons Popescu, au interpretat melodia „Bine ați venit!”, compoziția dirijorului cu prenume francezesc<sup>14</sup>. De Gaulle l-a felicitat cu multă căldură și i-a strâns mâna prietenește, prilej pentru muzicianul român, renumit pentru corul său de la Domnești, să spună, evident în glumă, dar cu multă mândrie „Nu mă mai spăl pe mână două săptămâni”<sup>15</sup>. Profesorul pensionar Constantin Albu, însoțit de un grup de tineri, oferă pâine și sare înalților oaspeți care sunt salutați în numele locuitorilor de Petre Duminică, președintele Consiliului Popular Județean Argeș. Ulterior, Honoria Diaconescu, o elevă de 18 ani de la Liceul „Zinca Golescu” din Pitești, premiantă la olimpiada națională de limba română și excelentă vorbitoare a limbii franceze, se pregătea să rostească alocuțiunea tinerilor<sup>16</sup>. Ea a fost aleasă să conducă grupul de școlari eminenti care să-l

<sup>12</sup> Petre Popa, *Președintele României Socialiste Nicolae Ceaușescu și Argeșul. Album*, Tipografia Pitești, 1983

<sup>13</sup> Iaroslav Șimov, *Sfârșit de „Mai roșu”. O istorie a revoluției studențești din Franța '68*, [https://moldova.europalibera.org/a/sf%C3%A2r%C8%99it-de-mai-ro%C8%99u-o-istorie-a-revolu%C8%9Biei-studen%C8%9Be%C8%99ti-din-fran%C8%9Ba-68-\(video\)/29263904.html](https://moldova.europalibera.org/a/sf%C3%A2r%C8%99it-de-mai-ro%C8%99u-o-istorie-a-revolu%C8%9Biei-studen%C8%9Be%C8%99ti-din-fran%C8%9Ba-68-(video)/29263904.html), accesat la data de 16.03.2021

<sup>14</sup> Ziarul *Scântea*, 18 mai 1968.

<sup>15</sup> <https://fundatiaionescumuscel.wordpress.com/%E2%96%BCactivitati/alexandru-alfons-popescu-profesor-compozitor-dirijor/>, accesat la data de 04.06.2021

<sup>16</sup> [https://adevarul.ro/locale/pitesti/eleva-desemnata-de-comunisti-sa-l-intampine-charles-gaulle-nu-venea-cred-vorbesc-gaulle-1\\_584a569e5ab6550cb8417b56/index.html](https://adevarul.ro/locale/pitesti/eleva-desemnata-de-comunisti-sa-l-intampine-charles-gaulle-nu-venea-cred-vorbesc-gaulle-1_584a569e5ab6550cb8417b56/index.html), accesat la data de 07.06.2021

primească pe înaltul oaspete, adolescenți îmbrăcați îngrijit și în conformitate cu regulamentul de educație al vremii, băieții, fără plete și în costum de culoare închisă, fetele cu sarafan bleumarin, cămașă bleu, bentiță albă pe cap, toți cu emblema cu numărul matricol pe mânecă. Eleva a susținut în fața președintelui Charles de Gaulle un discurs în limba franceză, care se referea la extraordinara carieră de politician și militar și strălucita semnificație a vizitei sale în România și în capitala de județ a Argeșului. Președintele Charles de Gaulle a lăudat forma și fondul momentului, conținutul textului, elocința vorbirii elevei și rostirea perfectă în franceză.



Fig. 7 Pâine și sare pentru Charles de Gaulle la Pitești Fig. 8 Entuziasm în reședința Argeșului  
Sursa Fig. 7 și Fig. 8: Biblioteca Județeană Argeș „Dinicu Golescu”

În tot acest timp, la 10 km de Pitești, preparatele culinare pregătite pentru de Gaulle, Ceaușescu și toți membrii delegațiilor erau încă o dată degustate și verificate. Întâlnirea a avut loc la conacul Micescu, fosta proprietate a avocatului Istrate N. Micescu, ministru al Afacerilor Străine și al Justiției în timpul domniei Regelui Carol al II-lea, confiscată de regimul comunist și transformată în vilă de protocol pentru evenimentele de partid și de stat. Construită într-un stil arhitectural neoromânesc clasic, în anul 1928, clădirea are subsol, parter, mansardă, două terase largi, la parter și la etaj, în biblioteca imobilului fiind elaborată de juristul Micescu, Constituția din 1938<sup>17</sup>. La Micești, identic ca la dejunul de la restaurantul Minerva din Craiova, de cu o zi înainte, au cântat melodii populare și romanețe lăutarii și dizeuzele locului, situație care a stârnit discuții de lămuriri asupra țiganilor între unul dintre interpreții români ai lui de Gaulle, doamna Sanda Stolojan și soția ministrului de externe francez Couve de Mourville, iar la masă s-au servit „mâncăruri specific românești: sarmale, mămăligă, pește în saramură, plăcintă cu brânză, frigărui”<sup>18</sup>.

Într-unul dintre saloane era și Mihai Caraman de la Agenția Economică a R.P.R. la Paris, care a fost prezent pe întreaga durată a vizitei lui Charles de Gaulle în România, itinerariu de care s-a ocupat personal, din timp, începând cu pregătirea venirii președintelui francez din 1967, amânată pentru 1968. El și-a încheiat activitatea în Franța peste un an, când a fost dezvăluită rețeaua de spionaj condusă de el, situație devalată în urma dezvăluirilor lui Ioan Iacobescu, adjunctul său pe linia de informații,

<sup>17</sup> [https://ro.wikipedia.org/wiki/Constitu%C8%9Bia\\_Rom%C3%A2niei\\_din\\_1938](https://ro.wikipedia.org/wiki/Constitu%C8%9Bia_Rom%C3%A2niei_din_1938), accesat la data de 10.06.2021

<sup>18</sup> Sanda Stolojan, *Cu de Gaulle în România*, Editura Albatros, București, 1994, p. 50

fiind rechemat în țară de la postul diplomatic în anul 1969. El și colegii săi, cu excepția dezertorului Iacobescu, adjunctul său, au revenit la București fără a fi declarați „persona non grata” de guvernul francez<sup>19</sup>. Timp de 11 ani, NATO a fost penetrată sistematic, zeci de informații ultrasecrete ajungând astfel la dispoziția Moscovei, Mihai Caraman reușind cea mai mare lovitură dată Organizației Nord-Atlantice.



Fig. 9 În celebrul Cadillac decapotabil, spre Micești  
Sursa Fig. 9: ziarul „Argeșul”, 17 mai 2016



Fig. 10 În același timp, proteste în Franța  
Sursa Fig.10:

[https://moldova.europalibera.org/a/sf%C3%A2r%C8%99it-de-mai-ro%C8%99u-o-istorie-a-revolu%C8%9Biei-studen%C8%9Be%C8%99ti-din-fran%C8%9Ba-68-\(video\)/29263904.html](https://moldova.europalibera.org/a/sf%C3%A2r%C8%99it-de-mai-ro%C8%99u-o-istorie-a-revolu%C8%9Biei-studen%C8%9Be%C8%99ti-din-fran%C8%9Ba-68-(video)/29263904.html)

17 mai 1968, ziua vizitei la Pitești și Micești, a doua fiind o localitate învecinată cu Colibași unde se ridica Uzina de Autoturisme Pitești, a fost una foarte stresantă pentru președintele francez Charles de Gaulle, în condițiile în care, oricum incursiunea în România debutase la o zi după ce sindicatele de stânga chemau Franța la grevă generală, o acțiune în sprijinul studenților, și astfel, peste un milion de oameni ies la Paris la demonstrația antiguvernamentală. Pe 16 mai, Franța consemna cel puțin 50 de fabrici și uzine în care angajații, între care erau și cei de la compania Renault, își exprimau ostilitatea față de guvernanți, pentru ca în 17 mai, când de Gaulle era în Argeș, nemulțumirea să fie din ce în ce mai mare, o situație care s-a transmis și la dejunul de la Micești, unde oaspeții francezi erau din ce mai îngrijorați de evenimentele care se petreceau la Paris, astfel că la un moment dat, de Gaulle a dat semnalul plecării. „Generalul coborî scările, obligându-și suita la o cursă rapidă și, cât ai clipi, ușile mașinilor se trântiră și convoiul porni de-a lungul aleilor umbroase, ieși prin poarta înaltă din lemn sculptat și își reluă drumul. Începe ultima parte a călătoriei...”<sup>20</sup>. Traseul de urmat în Dâmbovița era prin Găești și Dragodana, spre Târgoviște, oraș unde se hotărăște că se va pleca din România mai devreme cu o zi. Astfel, membrii delegației franceze au fost informați despre decizie chiar în momentul în care șeful statului vorbea mulțimii adunate lângă Turnul Chindiei și Curtea Domnească. De aici, coloana s-a îndreptat spre Ploiești și apoi la București, dar oaspeții erau cu gândul la Paris.

<sup>19</sup> Florian Banu, *Mihai Caraman. Un spion român în Războiul Rece*, Editura Corint, București, 2019, p. 359

<sup>20</sup> Sanda Stolojan, op.cit., p. 53

#### CAPITOLUL 4 Dacia la prima cheie, Cehoslovacia este invadată de U.R.S.S.

20 august 1968. Primul Renault 8-Dacia 1100 de control a fost finalizat cu succes la Colibași, iar Nicolae Ceaușescu, Ion Gheorghe Maurer, Ilie Verdeț și Manea Mănescu au ajuns după două săptămâni la Uzina de Autoturisme. Secretarul general al C.C. al P.C.R a primit cheile de la întâiul autoturism, în care s-a urcat la volan, deși nu știa să conducă. Mașina avea aplicată o plachetă din bronz pe care scria: „Primul autoturism de serie fabricat în RSR. Muncitorii, inginerii și tehnicienii constructori de mașini vă aduc dumneavoastră, tovarășe Nicolae Ceaușescu, prinosul de recunoștință pentru inițierea producției de autoturisme în România și pentru grija permanentă ce o purtați dezvoltării industriei noastre socialiste”<sup>21</sup>.



Fig. 11 Ceaușescu, la inaugurarea Uzinei Dacia; Fig. 12 Condamnând invazia sovietică în Cehoslovacia

Sursa Fig. 11: <https://adevarul.ro/cultura/istorie/>

Sursa Fig. 12: Agerpres

Nu a existat o programare din timp a vizitei președintelui Charles de Gaulle la inaugurare, dar este cert că, dacă ar fi fost, apărea o nouă situație cu mari probleme. În noaptea spre 21 august, Moscova anunța ocuparea Cehoslovaciei de către 23 de divizii sovietice, o divizie ungară, câte două divizii est-germane și poloneze și o brigadă din armata bulgară, iar autoritățile politice de la București au fost forțate de împrejurări să uite de succesul economic înregistrat la Pitești și să se ocupe de apărarea țării față de o posibilă invazie sovietică<sup>22</sup>. A urmat momentul de glorie al lui Nicolae Ceaușescu, care, refuzând să se alăture atacului U.R.S.S. asupra cehoslovacilor, a atras cu discursul rostit în capitala țării, din balconul sediului C.C. al P.C.R. din Piața Republicii, simpatia covârșitoare a cetățenilor României, muncitori, țărani, intelectuali.

Primul autoturism Dacia 1300, în fapt Renault 12, a fost lansat în 1969, tot într-o perioadă complicată, în care are loc vizita la București a președintelui Statelor Unite, Richard Nixon, în 2-3 august, eveniment care a modificat datele de desfășurare a Congresului al X-lea al P.C.R. realizat între 6 și 12 august, schimbare care a provocat anularea vizitei lui Leonid Ilici Brejnev în România, invitat să asiste la lucrările

<sup>21</sup> <https://www.descopera.ro/istorie/18708337-cum-arata-prima-dacia-1100-scoasa-pe-linia-de-productie-a-uzinei-de-la-mioveni>, accesat la data de 26.05.2021

<sup>22</sup> <https://www.hotnews.ro/stiri-opinii-23294198-inceputurile-industriei-romanesti-automobile-infiintarea-revistei-autoturism-1966-1969.htm>, accesat la data de 26.05.2021

forumului Partidului Comunist Român. Lansarea celui de-al doilea model Dacia nu a mai avut loc în prezența lui Nicolae Ceaușescu, românii aflând de la Radio-Televiziunea Română și din presă despre eveniment<sup>23</sup>. Autoturismul Renault 12, care avea emblema Dacia 1300, a fost adus la sfârșitul lunii septembrie la Paris și la București, unde a fost pentru prima dată prezentat specialiștilor și publicului. Ulterior, în capitala țării noastre s-a desfășurat Expoziția Națională „România 1969”, organizată la Pavilionul de lângă Piața Scânteii, astăzi complexul Romexpo. Dacia 1300 a fost prezentă și în perioada 2-12 octombrie 1969 la Paris – Porte de Versailles, la a 56-a ediție a Salonului Auto<sup>24</sup>.

Autoturismul a fost construit din piesele trimise de compania „Renault” la Uzina de Autoturisme din Argeș, situată la 20 de kilometri de Pitești, în condițiile în care România nu începuse producția componentelor necesare automobilului. Dacia 1100 avea un preț mare, costa 55.000 de lei, iar în cei patru ani în care a fost fabricată, din 1968 până în 1972, au fost înregistrate peste 37.500 de automobile. Dacia 1300 era și mai greu de cumpărat de către români, prețul fiind de 70.000 de lei per mașină<sup>25</sup>.



Fig. 13 Renault 8

Sursa Fig. 13: <https://www.pinterest.fr/>  
<https://www.turbosquid.com/>



Fig. 14 Renault 12

Sursa Fig. 14:

## CONCLUZII

Charles de Gaulle și-a amânat vizita din 1967 în țara noastră din cauza Războiului de Șase Zile, iar punerea pietrei de temelie la uzina Dacia s-a realizat doar în prezența lui Nicolae Ceaușescu și a celorlalți membri ai guvernului român, deși era prima investiție în domeniul producției de autoturisme din țara noastră, realizată în colaborare cu francezii. Vizita efectuată, în sfârșit, în mai 1968 s-a realizat și ea într-o perioadă gravă din punct de vedere social și politic, de această dată în Franța, astfel că, în ziua în care de Gaulle a ajuns în Argeș, la Micești, lângă Uzina de la Colibași, s-a decis scurtarea cu o zi a șederii în România. În 20 august 1968, Nicolae Ceaușescu a primit cheile autoturismului numărul 1 Dacia 1100, în fapt un Renault 8, iar la câteva ore afla despre ocupația sovieticilor asupra cehoslovacilor. Charles de Gaulle era la Paris, unde avea o perioadă de acalmie după tulburările sociale. În 28 aprilie 1969, generalul demisiona din funcția de președinte al Franței, în august începea producția la Dacia 1300, un model sub licența

<sup>23</sup> <https://www.hotnews.ro/stiri-opinii-23294198-inceputurile-industriei-Romanești-automobile-infiintarea-revistei-autoturism-1966-1969.htm>, accesat la data de 26.05.2021

<sup>24</sup> idem

<sup>25</sup> <https://www.descopera.ro/istorie/18708337-cum-arata-prima-dacia-1100-scoasa-pe-linia-de-productie-a-uzinei-de-la-mioveni>, accesat la data de 25.05.2021

Renault 12, iar în 8 noiembrie 1970, generalul suferă o ruptură de anevrism și moare, anunțul decesului fiind realizat de președintele în funcție, Georges Pompidou.

## BIBLIOGRAPHY

Arhivele CC al PCR

Arhivele MAE

Ziarele Scânteia, Agerpres, presa franceză și Agenția France Presse din luna mai 1968

Florian Banu, Mihai Caraman. Un spion român în Războiul Rece, Editura Corint, București, 2019

Rodica Chelaru, Culpe care nu se uită. Convorbiri cu Cornel Burtică, Editura Curtea Veche, București, 2001

Gheorghe Gaston Marin, În serviciul României lui Gheorghiu-Dej. Însemnari din viață, Editura Evenimentul Românesc, București, 2000

Petre Popa, Președintele României Socialiste Nicolae Ceaușescu și Argeșul. Album, Tipografia Pitești, 1983

Dumitru Preda, Foreign Policy of the United States and România. New Evidences, 1963-1969, Totalitarianism archives, nos. 1-2, 2002

Sanda Stolojan, Cu de Gaulle în România, Editura Albatros, București, 1994

Denis Grigorescu, Eleva desemnată de comuniști să-l întâmpine pe Charles de Gaulle: „Nu îmi venea să cred că vorbesc cu de Gaulle”, Adevărul – Pitești, 2016, [https://adevarul.ro/locale/pitesti/eleva-desemnatade-comunisti-sa-l-intampine-charles-gaulle-nu-venea-cred-vorbesc-gaulle-1\\_584a569e5ab6550cb8417b56/index.html](https://adevarul.ro/locale/pitesti/eleva-desemnatade-comunisti-sa-l-intampine-charles-gaulle-nu-venea-cred-vorbesc-gaulle-1_584a569e5ab6550cb8417b56/index.html)

Ion C. Hiru, George Baciu, Fundația Petre Ionescu-Muscel, comuna Domnești – Argeș, Alexandru Alfons Popescu - profesor, compozitor, dirijor, <https://fundatiaionescumuscel.wordpress.com/%E2%96%BCactivitati/alexandru-alfons-popescu-profesor-compozitor-dirijor/>

Petre Opris, Începuturile industriei românești de automobile și înființarea revistei „Autoturism” (1966-1969), HotNews, 2019, <https://www.hotnews.ro/stiri-opinii-23294198-inceputurile-industriei-Romaneesti-automobile-infiintarea-revistei-autoturism-1966-1969.htm>

Cezar Stanciu, A sprijinit România Israelul în războiul de 6 zile?, Historia, <https://www.historia.ro/sectiune/general/articol/a-sprijinit-romania-israelul-in-razboiul-de-sase-zile>

Mihaela Stoica, Cum arăta prima Dacia 1100 scoasă pe linia de producție a uzinei de la Mioveni, Descopera.ro, 2020, <https://www.descopera.ro/istorie/18708337-cum-arata-prima-dacia-1100-scoasa-pe-linia-de-productie-a-uzinei-de-la-mioveni>

C. Ștefănescu, C. Moroșan, I. Soare, Monografia Uzinei de Autoturisme Pitești, 1972, [https://mioveni.files.wordpress.com/2017/03/monografia\\_uzinelor\\_de\\_autoturisme\\_pitesti1\\_editia\\_1972.pdf](https://mioveni.files.wordpress.com/2017/03/monografia_uzinelor_de_autoturisme_pitesti1_editia_1972.pdf)

Iaroslav Șimov, Sfârșit de „Mai roșu”. O istorie a revoluției studențești din Franța '68, radio Europa Liberă Moldova, 2018, [https://moldova.europalibera.org/a/sf%C3%A2r%C8%99it-de-mai-ro%C8%99u-o-istorie-a-revolu%C8%9Biei-studen%C8%9Be%C8%99ti-din-fran%C8%9Ba-68-\(video\)/29263904.html](https://moldova.europalibera.org/a/sf%C3%A2r%C8%99it-de-mai-ro%C8%99u-o-istorie-a-revolu%C8%9Biei-studen%C8%9Be%C8%99ti-din-fran%C8%9Ba-68-(video)/29263904.html)

Industria Auto din România, Istoric, [https://ro.wikipedia.org/wiki/Industria\\_auto\\_din\\_Rom%C3%A2nia](https://ro.wikipedia.org/wiki/Industria_auto_din_Rom%C3%A2nia)

Istorie auto, Cum ar fi putut arăta prima Dacie dacă licitația lui Ceaușescu ar fi fost corectă, [https://www.4tuning.ro/istorie-auto/cum-ar-fi-putut-arata-prima-dacie-daca-licitatia-lui-ceausescu-ar-fi-fost-corecta-28699.html?fb\\_comment\\_id=979939732044432\\_1081825821855822](https://www.4tuning.ro/istorie-auto/cum-ar-fi-putut-arata-prima-dacie-daca-licitatia-lui-ceausescu-ar-fi-fost-corecta-28699.html?fb_comment_id=979939732044432_1081825821855822)

Constituția României din 1938, [https://ro.wikipedia.org/wiki/Constitu%C8%9Bia\\_Rom%C3%A2niei\\_din\\_1938](https://ro.wikipedia.org/wiki/Constitu%C8%9Bia_Rom%C3%A2niei_din_1938)

20 Mioveni, <https://ro.wikipedia.org/wiki/Mioveni>

Fototeca online a comunismului românesc, <http://fototeca.iccr.ro/fototeca/>