

## MONOGRAFIA AEROPORTULUI SIBIU

Aeroportul Sibiu a luat ființă în anul 1943, conform decretului Nr.1149 publicat în Monitorul Oficial Nr.116 din 13 mai 1943.

De la înființare și pînă în anul 1944 august 23, a funcționat în comun cu aviația militară conform actului nr.35858 din 13 septembrie 1955.

Activitatea de zbor se desfășura pe o suprafață de 174 Ha. pe teren înierbat situat la Vest de hotarul comunei Turnișor, zburîndu-se cu avioane aparținînd companiei LARES de tip Lockheed pe rutele:

- București - Sibiu - Arad și retur.
- București - Sibiu - Oradea și retur.

Capacitatea acestor avioane fiind inițial de 10 la 14 locuri, iar mai tîrziu fiind înlocuite cu Iu 52 cu 3 motoare și o capacitate de 20 la 25 locuri.

Aterizarea și decolarea se făcea pe pista înierbată centrală, iar cînd aceasta devenea impracticabilă din cauza terenului, se trecea pe pista de sud.

Infrastructura aeroportului era compusă din:

- 3 barăci din scîndură de brad, una folosită corp tehnic, birou Comandant Aeroport, sală de dirijare trafic și meteo.

- A doua era destinată pentru pasageri și corp gardă.

- A treia era cabina radiogoniometrului instalat în partea de Est a pistei de unde se făcea dirijarea aeronavelor de către goniometriști Ilie Petre, Filimon Ion, Sobaru Mihai, iar Șef PNA era Ghiță Ion, iar mai tîrziu goniometriștii Filimon Ion, Scumpu Gheorghe și Nistor Vasile, care făceau dirijarea și în fonie prin rotație.

Aparatura se compunea din:

- Un post de emisie Telefunken tip Spez 129 de 1,5 KW ce era instalat într-o casă închiriată în comuna Turnișor pentru postul de goniometrie cu comanda la distanță prin cablu aerian.

- Un emițător FUG-3 de 300 W, cu care se făcea radiotelefonia pe frecvența de 4729 KHz. pentru aterizare și decolare a aeronavelor, un emițător RSB-F de 100 W cu care se făcea telefonie de la turnul de control. Recepția mesajelor telegrafice se făcea pe un receptor tip Telefunken și USP.

Din anul 1943 și pînă în 1945 a funcționat ca comandant de aeroport Strasser Affons, apoi Lt. de aviație Mihăilescu pînă în 1947 avînd sub ordine cca. 10 salariați.

Din anul 1945 aeroporturile civile făceau parte din M.R. Comandamentul Aeronauticii din Ministerul Comunicațiilor, Direcția



Generală a Aviației Civile conform J.C.M. nr.1007 din 20.12.1946.

Începând din anul 1947 s-a înființat Direcția Aviației Civile fiind comandant de aeroport Necea Ion, având în subordine 10 salariați după care a luat ființă TARS zbrurile făcându-se cu avioane LI-2 cu o capacitate de 21 la 24 locuri pe rutele:

- București - Brașov - Sibiu și retur.
- București - Sibiu - Deva și retur.
- București - Sibiu - Tg.Mureș -Cluj și retur.
- București - Sibiu - Oradea și retur.

Din anul 1947 - 1952 a fost comandant de aeroport Comandor aviator Coș Mihail, având în subordine 11 salariați.

În anul 1948 s-au adus îmbunătățiri în cea ce privește siguranța circulației aeriene, în sensul instalării unui mijloc de radionavigație ce se folosea atât ca radiofar, de rută, cât și radiofar îndepărtat în centrul de emisie, fiind folosit și astăzi în același amplasament.

După instalarea acestui mijloc de radionavigație ca procedură de aterizare se folosea sistemul ZZ.

~~Text~~ În anul 1948 s-a construit și o clădire în axul pistei la 300 m. est de prag în care s-a instalat radiogoniometrul pe unde lungi de tip Telefunken cu cadru cu scopul aterizărilor aeronavelor și care stabilea relevele magnetice la cererea piloților și poziția aeronavelor. În această clădire s-a instalat o recepție pentru mesajele radiotelegrafice canalului avioane. Această clădire odată cu ocazia modernizării și betonării pistei a fost demolată, ca urmare a obstaculării pe axul de aterizare.

În perioada LARS și TARS au pilotat avioane Lockheed, Iu-52 și LI-2 următorii piloți: Birzu Cantacuzino, Negoită, Ferdeber, Mateescu, Sterescu, Tudose, Georgescu, Tomiuc și alți.

Vânzarea biletelor de călătorie pentru avion se făcea la Agenția vagonlit de către salariații aceștia, funcționând pînă în 1948, cînd a luat ființă agenția proprie, care este și astăzi în același local de pe strada N. Bălcescu.

În anul 1951 s-a reluat activitatea zborului în comun cu aviația militară, care a durat pînă în anul 1958, cînd aerodromul a fost folosit în exclusivitate de către avioanele aviației civile.

În anul 1954 a început studiul S.T.E. în vederea construirii unei aerogări, în 1957 a început construirea și în 1959 a fost dată în exploatare actuala aerogară ce se compune din parter, etaj, turn de control, sală de așteptare cu o capacitate de deservire 50 pasageri pe flux de imbarcare-debarcare și o magazie de mărfuri.

Prin apariția noilor tipuri de avioane moderne ca viteză și capacitate sporită s-a impus modernizarea aeroportului și construirea unei piste betonate a carei lucrări au început în anul 1969, iar în



anul 1970 lucrările de construirea pistei betonate, șililor de rulaj și a platformei de îmbarcare-debarcare au fost date în exploatare, fiind emulogate în 17 decembrie 1970.

În anul 1971 a fost dat în exploatare balizajul pistei și dispozitivul luminos de apropiere de intensitate medie, făcându-se posibil să se folosească aeroportul și pe timp de noapte (H-24).

Odată cu modernizarea aeroportului s-au executat unele lucrări de infrastructură ca: clădirea corpului tehnic compusă din uzina electrică proprie aeroportului, stație de încărcat acumulatori, atelier și garaj auto, format din 5 boxe, vestiar și grup sanitar construite în anii 1969 și 1970 pe amplasamentul vechiului garaj ce a fost construit în 1951 (folosit multă vreme ca magazie de mărfuri).

Clădirea radar, construcții și instalații aferente, a fost construită în 1974 și dată în exploatare în 1975. Clădirea observator meteo cap pistă, magazie pentru hidrogen, platformă meteo au fost construite și echipate cu mijloace aferente în anul 1970.

Hidroforul subteran cu o capacitate de 50 mc. a fost construit și dat în exploatare în 1963. Centrala termică a fost instalată în una din încăperile aerogării (parter) compusă din 2 cazane de joasă presiune ce asigură încălzirea aerogării și a corpului tehnic.

Clădirea radiofarului apropiat a fost construit și dat în exploatare în anul 1963.

Clădirea radiofarului îndepărtat și centrul de emisie, și cu instalațiile aferente au fost executate și date în exploatare în anii 1949, 1950.

Clădirea radiomarkerului exterior cu instalațiile aferente au fost date în funcțiune în anul 1963. Datorită necesității instalării unui grup electrogen, care să furnizeze energie electrică în caz de avarie, s-a impus demolarea clădiri vechi, care devenise necorespunzătoare cu o nouă clădire, construită și dată în exploatare în anul 1975.

Dotarea aeroportului Sibiu cu mijloace de radiocomunicații și de radionavigație s-a realizat pe etape, astfel:

Centrul de emisie în anul 1954 a fost dotat cu un emițător de tip RK-05 de 500 W. În anul 1961 este dotat cu o stație tip RM-48 pe u.u.s. ca radiomarker. În anul 1962 este dotat cu o stație T-15 STANDARD de 350 W. Tot în anul 1962 centrul de emisie se dotază cu o stație radio RAS-KW-M de un KW. În anul 1963 se dotază cu al doilea emițător Telefunken tip Spez 129 de 1,5 Kw.

În anul 1964 centrul de emisie este dotat cu o stație RM-loc fan-marker de 150 W pe u.u.s.

În anul 1963 la aeroport se creează centrul de emisie de la APP/TWR fiind dotat cu o stație radio R-822 și o stație RSB-F.

În anul 1965 se dotază cu o a doua stație R-822.

... puncte RUC-TR-2150 și un oscilescop ORION TR-4650.



În anul 1971 centrul de emisie APP/TWR se dotează cu o stație modernă pe u.u.s. pentru radiolegătură în fonie cu aeronavele, de tip Philips ec 1800.

În vara anului 1975 centrul de emisie de pe str. Oituz se dotează cu o a doua stație RAS-KW-M și RK-05. Tot în acest an se înlocuiesc cei doi emițători Telefunken Spez 129 cu o stație radio modernă de tip APR-7 de 1 Kw, avînd în complet două grupuri electrogene de tip AD-10.

În anul 1963 grupurile electrogene PAFGEN și MAH sînt înlocuite cu un grup electrogen de tip UMEB-30KWA. Acest grup a fost dublat în 1975 cu grupurile electrogene AD-10 din completul stației APR-7.

În anul 1963 radifarul apropiat LMM a fost dotat cu o stație PAR-8 și o stație MRM-48 ca radiomarker.

În anul 1963 radiomarkerul exterior EM a fost dotat cu o stație radiomarker de tip MRM-48. În 1966 radiomarkerul EM este dotat cu o a doua stație MRM-48 iar tot în acest an la radifarul apropiat LMM se introduce al doilea emițător de tip PAR-8SS și o stație MRM-48.

În anul 1974 aeroportul Sibiu este dotat cu o stație de radio-locatie de tip RSP-7T fiind compusă din două radiolocateare (SRE și PAR).

În anul 1974 radifarul de rută Tîrgu Jiu află în subordinea administrativă a aeroportului Sibiu, a fost dotat cu instalațiile VCR și DME de tip WILCOX.

În anul 1970 în uzina electrică aeroportuară s-au instalat două grupuri electrogene SKODA și UMEB de 30 KVA.

În anul 1967 s-a instalat o unitate de înregistrare magnetică de tip SHR-8A care ulterior a fost transferată la aeroportul Arad fiind înlocuită în 1977 cu două instalații de înregistrare magnetică de tip SHR-8BD.

Odată cu construirea pistei betonate în anul 1970, la capul de pistă pe direcția 270° s-a instalat obiectivul OPDA fiind dotat cu aparatură adecvată pentru înregistrarea și transmiterea parametrilor meteo.

În anul 1965 aeroportul Sibiu a fost dotat cu un telex cap-cap Sibiu - C.Tc.Cluj. Tot în acest an a fost instalat la APP/TWR un telefon BL cap-cap cu ACC Cluj. În 1974 aeroportul Sibiu a fost dotat cu al doilea telex cap-cap cu C.Tc.București și un telefon B.L. cu ACC București. Tot în acest an s-a instalat un telex interior în rețeaua aeroportuară între OPDA, ETK, C.Tc, APP/TWR și sala METEO (prevederea timpului).

Dotarea cu aparatură de măsură și control s-a desfășurat începînd cu anul 1955 cînd aeroportul a fost dotat cu două testere tip TT-1. În anul 1959 în dotarea aeroportului intră două frecvențmetre tip WEN-435 iar în 1962 cu alte două frecvențmetre tip RFT-121 a.

În anul 1963 aeroportul este dotat cu un voltmetru universal de tip P.L. iar în 1967 intră în dotarea aeroportului un generator de ton ORION TR-0101. În anul 1971 sîntem dotați cu două voltmetre electronice. URV-2 iar în 1973 cu o punte RIC-TR-2150 și un osciloscop ORION TR-4650.



În anul 1974 aeroportul Sibiu este dotat cu 3 multimetre tip UM-5a un osciloscop P-5e8 și două generatoare de semnal TR-0601.

În anul 1975 primim în dotare două voltmetre electronice de tip EM 38S și un osciloscop de serviciu tip E-0101.

În 1976 sîntem dotați cu două numărătoare cu 7 cifre de tip E-0202 B, două multimetre digitale tip V-531, două generatoare de semnal PG-18 două tranzistorometre E-0702 și 14 multimetre de tip UM-11.

În 1977 aeroportul Sibiu este dotat cu încă două numărătoare cu 7 cifre de tip E-0202B, două multimetre electronice tip E-0403, generator de joasă frecvență tip E-0501 -două bucăți și un megohmetru tip ZSM-IMI-412.

Valoarea mijloacelor fixe la înființarea aeroportului se ridică la 261.062 lei. La 30.12.1977 această valoare este de 24.154.510 lei.

#### Dotări M.T.A.-Auto.

De la înființarea aeroportului și pînă în anul 1947 nu avem date privind dotarea aeroportului cu mijloace tehnice de aerodrom și autospeciale. Odată cu înființarea societății TARS, aeroportul Sibiu primește în dotare un alimentator de 3,5 tone avînd marca ZIS-150, un autostarter GAZ-AA necesar pornirii avioanelor LI-2 la sol. Tot în această perioadă aeroportul este dotat cu un încălzitor de avion de tip PROPST-KLASS. Aceste mijloace au asigurat deservirea tehnică de aerodrom a aeroportului Sibiu pînă în anul 1960 cînd aeroportul este dotat cu un alimentator de tip ZIL-156 și un încălzitor de avion de tip URAL-MP-44.

În anul 1970 înregistrăm o dotare masivă cu mijloace tehnice de aerodrom. Astfel în dotarea aeroportului intră o scară de avion electropulsată, pentru aeronavele IL-10, un alimentator ZIL-157-K, două electrocare, remorci, încălzitor avion electric.

În anul 1975 aeroportul Sibiu este dotat cu mijloace PSI ca:- autotun PSI tip SR-114, autocisternă PSI -SR-114, autofreză pentru dezapezire tip ZIL-157-D și autocisternă MAN-DIESEL precum și o autocisternă BUCEGI necesare transportului de combustibil de la depozitul PECO pe aeroport. Tot în această perioadă aeroportul Sibiu a fost dotat cu pluguri și perii mecanice pentru dezapezire.

Întrucît ca resurse electrice la sol necesare pornirii avioanelor s-a utilizat începînd din 1974 un convertizor de pornire tip CS-500, iar în 1979 s-a instalat și pus în funcțiune un redresor de pornire tip ARPA-2. Pînă la dotarea cu aceste mijloace tehnice, pentru pornirea motoarelor aeronavelor se utiliza o baterie de cîmp instalată pe un cărucior. În anul 1977 aeroportul Sibiu este dotat cu un autodegivrator de tip ZIL-130.



Probleme de trafic aeronautilor.

Fină în anul 1970, pentru traficul de pasageri și marfă, aeroportul Sibiu a fost deservit de avioane Lockheed, IU-52 iar odată cu înființarea societății mixte româno-sovietice TARS s-a început traficul cu avioane de tip LI-2. Din anul 1970 a fost deservit de avioane de tip IL-14 și AN-24, iar în prezent este deservit în exclusivitate numai cu avioane de tip AN-24. Aceste tipuri de avioane au operat ~~caz~~ pe rutele:

- București - Sibiu - Cluj și retur.
- București - Sibiu - Cluj - Oradea și retur.
- București - Sibiu - M. Kogălniceanu și retur.
- București - Sibiu și retur.

Din documentele aeroportuare rezultă că în anul 1960 pe aeroportul Sibiu s-au operat 2852 de decolări-aterizări, s-au îmbarcat un nr. de 8160 pasageri și au debarcat un nr. de 7332 pasageri, și 30 To. marfă.

În anul 1970 s-au înregistrat 960 de aterizări-decolări, s-au îmbarcat un nr. de 2054 pasageri, s-au debarcat 1640 pasageri și 15 To. marfă (Această reducere de pasageri și marfă s-a datorat prezenței șantierului de construcție al pistei betonate).

În anul 1975 s-a înregistrat 3262 decolări-aterizări, 21274 pasageri îmbarcați și debarcați 18.579. S-au transportat 23 To. marfă.

În 1977 se ajunge la un nr. de 5330 aterizări-decolări, 39.827 pasageri îmbarcați și 36.594 pasageri debarcați. S-a transportat un volum de 30 To. marfă.

Pe ani Aeroportul Sibiu a fost încadrat cu următorul personal:

Funcția	1944	1950	1960	1970	1975	1977
Comandant	1	1	1	1	1	1
Cdt. Adjunct	1	1	-	-	-	-
Trafic-CTA	-	2	3	8	12	16
Notee	-	-	-	-	4	4
C. Te. (Rtg.)	5	9	12	6	7	8
PNA	1	2	3	15	33	41
MEA	2	2	4	6	15	16
Energetic	-	-	-	6	5	4
Alte categorii	2	2	4	11	24	23
<b>TOTAL =</b>	<b>11</b>	<b>19</b>	<b>27</b>	<b>52</b>	<b>101</b>	<b>113</b>

Datorită dotărilor cu mijloace tehnice de înaltă grad de tehnicitate în anul 1975 aeroportului Sibiu i s-a creat un post de inginer. În 1965 aeroportul Sibiu este încadrat cu două posturi de tehnicieni (PNA și întreținere), în 1972 aveam un nr. de 4 tehnicieni pr.



- 7 -

În anul 1972 Aeroportul Sibiu este dotat cu utilaje PSI care au fost însoțite de un șef formație PSI și 2 pompieri.

Din 1943 - 1945 comandant de aeroport a fost Strasser Alfons.

Din 1945 - 1947 comandant de aeroport a fost Lt. aviator Mihăilescu

Ion, din 1947 - 1948 a fost Neaga Ion, din 1948 - 1952 a fost Coș Gh. M.,

din 1952 - 1954 a fost Răileanu Ion, din 1954 - 1956 a fost Corbu Alexe,

din 1956 - 1957 a fost Mihalcea Gavrilă, din 1957 - 1958 a fost Ghiță Ion

din 1958 - 1960 a fost Corbu Alexe. Din anul 1960 și până în prezent este comandant de aeroport Sima Gheorghe.

Prevedem că reomologarea Aeroportului Sibiu pentru avioanele de tip IL-18 și BAC 1-11 s-a făcut la 17 decembrie 1970 după construirea și darea în exploatare a pistei betonate.

În urma reorganizării aviației civile, radiofărarile de rută Brașov a trecut în subordinea Aeroportului Sibiu în anul 1967, Deva în anul 1974 și Tg. Jiu în anul 1975.

Radiofărarile de rută, menționate mai sus au fost preluate de către Aeroportul Sibiu, astfel: radiofarul de rută Brașov de la Aeroportul Băneasa, radiofarul de rută Deva a trecut sub administrația Aeroportului Sibiu ca urmare a desființării aeroportului Deva, iar radiofarul de rută Tg. Jiu prin desființarea aeroportului Craiova.

- // -

COMANDANT AEROPORT,



colaborator  
Șef. Șt. Tc. Aero

V. NIȘTOR



h= 35.8518 30  
13 Sept 1955  
60

CATRE

COMANDANTUL AEROPORTULUI  
SIBIU

F. IMPORTANT

La întrebarea Dvs. pentru a ști care este situațiunea juridică a aeroportului Sibiu, vă facem cunoscut următoarele :

Aeroportul Sibiu, este de drept în patrimoniul Direcției Generale a Flotei Aeriene Civile, conform actelor juridice încheiate în acest scop.

Intr-adevăr, prin Decretul Nr. 1149 publicat în M.O. nr. 110 din 13 Mai 1943, s-a expropriat pentru cauză de utilitate publică în favoarea Ministerului de Război, Subsecretariatul de Stat al Aerului 174 ha, 9275 m.p. (adică 364 jugăre cadastrale și 495 stj.p.) din terenul de centură situat în hotarul comunei Turnișor, în vederea creării unui aeroport ( anexa 1 )

Din 1943 și pînă la 23 August 1944, aeroportul Sibiu-Turnișor a funcționat și ca aeroport militar și ca aeroport civil, dat fiind că administrația aviației civile făcea parte din același Minister cu aviația militară, amîndouă fiind cuprinse în Subsecretariatul de Stat al Aerului ( S.S.A. )

După 23 August 1944, s-a luat hotărîrea despărțirii aviației civile de aviația militară, trecîndu-se întreaga administrație a aviației civile la Ministerul Comunicațiilor, conform legii 810 publicată în M.O., nr. 241 din 17. Oct. 1946, ( anexa 2 )

Potrivit art. 8, din legea 810 /1946, întregul patrimoniu al Direcției aviației civile din Ministerul de Război ( Subsecretariatul de Stat al Aerului ) trece la Ministerul Comunicațiilor, încadrîndu-se în Direcția Generală a Aviației Civile din acest nou Minister creat.

Trecerea întregului patrimoniu s-a definitivat potrivit Jurnalului Consiliului de Miniștri nr. 8887 publicat în M.O. nr. 1, din 1 Ianuarie 1947, ( anexa 3 ) și Deciziunea Ministrului Comunicațiilor nr. 948 din 15 Ianuarie 1947 ( anexa 4 )

Intre timp, prin Convenția TARS, încheiată între Guvernul URSS, și Guvernul Romîni la 8 August 1945 ( publicată în M.O. nr. 245 din 26 Oct. 1945 ) Statul Romîni, prin fondatorul său unic Ministerul Comunicațiilor, a adus, printre altele, ca aport de capital la constituirea Societății 15 aeroporturi civile, dintre care făcea parte și aeroportul Sibiu ( pet 13 din anexa 2 a Convenției, par. a ). Acest teren, prin afectarea sa printr-o Convenție internațională transportului de pasageri și mărfuri, era implicit declarat aerodrom civil deschis traficului aerian public ( aeroport ) dela însăși data



- 2 - 9 31  
predării aeroportului în folosința Soc. TARS ( predarea s-a făcut prin Pr. Verbal al Comisiei mixte de avluarea aporturilor în Soc. din 28 Febr. 1946 ) ( Anexa 5 )

La 27 Aprilie 1950, a apărut însă, Decretul 108 <sup>31</sup> ~~inpublicat~~ inițiat de Ministerul Forțelor Armate " Pentru declararea de interes militar a unor terenuri cărora li se impun servituți aeronautice.-

Conform acestui Decret, în care figurează și aeroportul Sibiu, drepturile patrimoniale asupra terenurilor de aviație civilă nu se modifică, stabilindu-se numai un drept de folosință pentru Forțele Aeriene Militare, care și aceasta este declarat " temporar / art.3 /

Art.5.-din Decret este categoric în acest sens când spune " Terenurile declarate de interes militar pot fi folosite încontinuu de deținătorii lor, respectându-se servituțiile stabilite de prezentul Decret.-

Pe baza acestor prevederi, s-a stabilit între aviația militară și aviația civilă modalități de conlucrare care durează și astăzi, iar situațiunea aeroportului Sibiu, ca aeroport civil deschis traficului aerian public nu s-a schimbat cu nimic față de 1946.

Prin apariția Codului Aerian al RPR, ratificat de Marea Adunare Națională, la 29 Dec. 1953, și publicat în B.O.nr.56 din 30 Dec. 1953 ( anexa 6 ) situațiunea juridică a aeroportului Sibiu s-a precizat și mai mult.

Art.50.-din Codul Aerian prevede, într-adevăr, că " terenurile aerodromurilor civile ce se deschid traficului aerian public ( aeroporturi ) . . . TREC ÎN FOLOSINȚA Ministerului Transporturilor Navale și Aeriene. Iar cum prin art.6 al.1 din același Cod atribuțiunile M.T.N.A., se exercită PRIN Direcția Generală a Flotei Aeriene Civile, aceste aeroporturi trec de drept în folosință - adică sunt declarate în patrimoniul- DGFAC, care este deținătorul legal al terenurilor.

Menționăm că în Codul Aerian se vorbește de o TRECERE ÎN FOLOSINȚA și nu o DARE ÎN FOLOSINȚA, ceea ce înseamnă că este vorba de un transfer patrimonial și nu de un simplu ~~transfer~~. Dreptul socialist rezervă, într-adevăr, noțiunea de "proprietate" numai Statului, folosind pentru organele sale noțiunile de "trecere în folosință " sau " dare în folosință " după caz și scop.

Orice dispozițiune contrară prevederilor art.50 din Codul Aerian, cu începere de la 1 Ianuarie 1954, a fost abrogată potrivit art.112 din acest Cod.

Față de cele arătate, întreaga suprafață de teren a aeroportului Sibiu unde sunt situate actualele benzi de sbor și care se află în partea stângă a soselei Sibiu-Alba Iulia, este în patrimoniul DGFAC, aviația militară neavind decît un drept de conlucrare și servitute pentru activitatea sa specifică.

In ce privește extinderea proiectată în anul 1944, DINCOLO DE SOSEA - în vederea măririi aeroportului, nu a fost perfectată, iar situațiunea terenului respectiv pe care aviația civilă nu execută deocamdată și nici nu intenționează să execute sboruri, ~~nu este în patrimoniul DGFAC~~ într-un timp apropiat, nu urmează să fie încă reglementată de DGFAC.

Orice probleme patrimoniale, așa dar, privind actualul aeroport Sibiu, și anume pe terenul folosit la sbor pentru aeronavele civile, vor fi înaintate și tratate de către Direcția Generală a Flotei Aeriene Civile.

DIRECTOR GENERAL AL  
FLOTEI AERIENE CIVILE

SEF SERV. LEGISLATIV



10

DIRECȚIA GENERALĂ A AVIAȚIEI CIVILE

Telefon Nr. 236.-

4

Onor

R. GEN. AVIAȚIEI CIVILE  
rectia Administrativă

M. C. I. S. Sibiu	
DIRECȚIA GENERALĂ A AVIAȚIEI CIVILE	AEROPORTUL SIBIU.-
Nr. 000001	7 APR. 1947
<b>INTRARE</b>	
Nr.	218-21-111-947.-
Dos.	
(Se va aminti în răspuns)	

*Detur pt. a fi  
kmate ad  
gestiunii  
Secretariatului  
Contabil Sibiu  
M. C. I. S.*

BUCUREȘTI.-

La ord. Dvs. Nr. 15926/947;

Avem onoarea a inapoi alăturat, completate în trei  
exemplare, tabelele cuprinzând patrimoniul acestui  
aerport, conf. ord. Dvs. cu nr. de mai sus.-

COMANDANTUL AEROPORTULUI SIBIU,  
Ofiter de Aerport,



Necșa Ioan

copyright: Aeroportul Internațional Sibiu



# SITUAȚIA CASSEI

La

data de 31 Martie 1945 și 17 Oct. 1946

DETALII	Acte de portofoliu		Numerar		OBSERVAȚIUNI
	31. III 1945	17. X 1946	31. III 1945	17. X 1946	
Avans .....	104.000	5.782.027		2.961.351	
Salarii .....					
Fond rulment .....					
Alte fonduri .....					



*S. Leroy Sibiu,*  
*Director*

copyright: Aeroportul Internațional Sibiu



618

## TERENURI

DENUMIREA	Pagina din registru	Suprafața	Situația Juridică	OBSERV.
1. Terenul de aterisare		175 Ha.	Propr. S. S. A.	Neînregistrat în reg. mat.  Soldul dela 31 Mart. 1945 este egal cu cel dela 17 Oct. 1944. -

*Comand. Ștefan, Ștefan*




copyright: Aeroportul Internațional Sibiu



## Construcțiuni și Instalațiuni Imobiliare

DENUMIREA	Pagina din Registru	Suprafața sau Capacitatea	Din ce se compune	Starea, în care se găsește	OBSERV.
AEROGARA. -	-	48 mp.	Parterre	Uzată	Noinreg. în reg. meter.
CORP GARDA	-	40 "	"	"	
HANGAR	-	114 "	"	"	Toate clădir. sunt constr. din lemn de brad. -
GONIO	-	36 "	"	"	
W. C.	-	6 "	"	"	Soldurile dela 31 Mart. 1945 sunt egale cu cele dela 17 Oct. 1946. -

*Comandant Aeroport Sibiu*  


copyright: Aeroportul Internațional Sibiu



14

PROCES - VERBAL Nr. ....

Astăzi, anul 1947, luna Martie, ziua 31,

Subsemnații membrii făcând parte din comisia de predare-primire a patrimoniului Aviației Civile dela M.R. Comandamentul Aeronauticii la Ministerul Comunicațiilor Dir. G-rală a Av. Civile, conform J.C.M. Nr. 1887 din 20.XII.1946, numiți prin D.M. Nr. 948 din 15.I.1947,

Având în vedere instrucțiunile noastre transmise aeroporturilor cu Nr. 15926 din 20.XII.1947, am procedat la predarea-primirea aeroportului Sibiu, după cum urmează:

- Nr. 1.- TERENURI conform sit. anexe cap. 1, cuprinzând 1 fișă
- Nr. 2.- CONSTRUCTII SI INSTAL. IMOBILIARE conf. sit. anexe cap. 2, 1 fișă
- Nr. 3.- INSTAL. pt. PROTEC. NAVIGATIEI și Materiale de PROTECTIE conform sit. anexe cap. 3 cuprinzând 3 fișe
- Nr. 4.- MATERIAL RULANT SI ACCESORII conf. sit. anexe cap. 5, cup. 2 fișe
- Nr. 5.- UTILAJ DE ATELIER SI AERODROM " " " " 6 " 4 "
- Nr. 6.- COMBUSTIBIL SI LUBRIFIANTE " " " " 7 " 1 "
- Nr. 7.- MOBILIAR, CAZARI, ECHIP. etc. " " " " 8 " 3 "
- Nr. 8.- MATERIALE CONSUMABILE " " " " 9 " 1 "
- Nr. 9.- MATERIALE DIVERSE " " " " 10 " 1 "
- Nr. 10.- SITUATIA CASEI " " " " 11 " 1 "

Situațiile de inventar mai sus menționate, fac parte integrantă din prezentul proces-verbal.

Predarea s'a făcut sub rezerva verificărilor gestiunilor până la data de 17 Octombrie 1946, de către organele de verificare ale M.R. Comandamentul Aeronauticii, conform hotărârii comisiei din ședința dela 17 Martie 1947.

Drept pentru care am încheiat prezentul proces-verbal în patru exemplare, din care un exemplar pentru Minist. Comunicațiilor, unul pentru Ministerul de Războiu, unul pentru D.G.A.C. și unul pentru aeroportul Sibiu.

Am predat  
Deleg. M.R. Comand. Aeron.

- 1.- Cdt. C-dor Balotescu N.
- 2.- Insp. G-ral F. Stănculescu

Secretar Contab. pr.

A. Botez

Am primit

Deleg. Minist. Com.  
D.G.A.C. Insp. Insp.  
Voiosu C-tin

C-dor av. Cadure Eug.

Ing. Sef. Dâmboiu Emil

Arh. Popescu Iosif

Insp. Aero p. Kaminski

Maior Ing. Dumitrescu G.



15

# Comitetul de Inițiativă pentru construirea Aeroportului, Sibiu

No. .... din ..... 1945.

*Către*

.....

.....

*In urma convocării din 13 Iunie 1945 a D-lor Industriași și Comercianți din Sibiu, s'a hotărît alegerea Comitetului de inițiativă pentru construirea lucrărilor necesare amenajerii AEROPORTULUI TURNIȘOR, aeroport care va deservi în curând o linie aeriană internațională, având esca la Sibiu.*

*Această linie leagă: București - Sibiu - Arad - Oradea. București - Bacău - Iași - București - Craiova - Turnu-Severin - Timișoara, cu legături Budapesta - Viena - Praga, etc.*

*Pentru a facilita corespondența comercială prin avion s'a intervenit la organele respective, pentru ca cenzura să se execute local, în termen de 12 ore dela depunerea ei. Transportul pasagerilor și mesageriilor se va executa rapid și confortabil, cu toată siguranța, datorită serviciilor modernizate, precum și a avioanelor de tip american. Toate acestea, după cum este și natural, vor fi folosite în majoritate, pentru dezvoltarea industriei și comerțului din raza Județului Sibiu, privind-vă pe Dvs. în mod special.*

*Intru cât posibilitățile Statului Român, în prezent sunt foarte reduse, iar lucrările după deviz se ridică la circa douăzeci (20 000 000) milioane Lei, vă rugăm călduros să binevoiți a contribui și Dvs. cu suma pe care veți binevoi a crede că este posibil să o subscrieți, efectuând aceasta prin Banca „Albina” în contul 2252.*

**PREȘEDINTE:**

Primarul Municipiului Sibiu

**VASILE HADA**

Membrii: Director General al Băncii Albina — Dr. M. Veliciu  
Secretar General Camera Comerț — V. Bozdog  
Directorul Firmei Fabritius — Ing. Fabritius  
Directorul Arsenalului — Colonel Bazilescu  
Șeful de Stat Major al Reg. I. Aer — Cdor Măndăchescu  
Șeful Uzinei Electrice — Inginer Mitea

**SECRETAR:**

Comandantul Aeroportului Sibiu

Lt. av. Mihăilescu

**copyright: Aeroportul Internațional Sibiu**

IMPRIMĂRIE DATORIA TEHNICĂ S.A. BUCUREȘTI



PROCES VERBAL INVENTAR.  
=====

Azi 1 Iulie 1945 Noi, preot Matei Nutz din  
Comitetului Bisericii Evanghelice Turnisor Jud. Sibiu,  
D. Ioan, Seful Statiei T.F.F. Turnisor Sibiu, am procedat  
la predare si secundul la primirea imobilului din Com.  
Judetul Sibiu No. 114 dupa cum urmeaza :

1. Imobilul se compune din patru camere, antreu  
Instalatiia electrica lipsa, pereții murdari, ~~16~~ 18 ochiuri  
sparte incuetoarele dela uși defecte, una fereastră lipsă  
din interior stricat. Exteriorul imobilului : tencuiala  
pereții murdari.

2. Sopronul : vechi, stalpii de sustinere putrezi

3. Magazia (Grajdul) lipsesc una ușa , cele doua  
tencuiala pe alocuri cazuta , colțul din spre S.E. stricat

4. Poarta mare din fața stricata. Gardul din fund  
bună.

5. Fantana din curte fara lant si găletă , in st  
folosite.

6. Closetul stricat.

7. Cotețul din curte : ușile lipsă și o parte din

Pentru care am incheiat prezentul proces verbal  
legale.-

PREDAT  
Preot MATEI NUTZ,

Primit,  
Seful Statiei I.  
Etg. pr. GHITA



16  
C O P I E  
=====

ILIE C. PETRE fost goniometrist în perioada 1941-1952.

N O T E  
=====

Aeroportul Sibiu-Sura Mică, s-a înființat în anul 1940, consecință vremelnică a cedării Ardealului de nord. - Construcțiile aparținând Aeroportului se compunea din 3 barăci de scinduri, din care una, aerogara propizisă, a doua o magazie pentru materiale și a treia baraca în care funcționa goniometrul. Separat, în comună Sura Mică, în casă cu chirie, era instalat postul de radio ( Telefunken 1,5 Kw ) și radiofarul.

Terenul aeroportului era de dimensiuni reduse, denivelat și inudabil. În perioada de iarnă și de ploi abundente, era închis câte 1-3 săptămâni și uneori mai mult. În anii 1940-1941 traficul de pasageri era deservit de, Soc . LARES, cu avioane Loked 10,14 și ulterior de avioane Iu 52. Personalul Aeroportului era compus dintr-un comandant, un Șef Stație P.N.A., 2 - 3 radiotelegrafisti și goniometriști, 2 paznici, 2 șoferi și un om de serviciu. Comandanți în ordinea funcționării lor ( la Sura Mică pînă în 1944, apoi la Turnișor au fost: Necșea Ion, Strasser Alfons, Coș Mihail, Răileanu Ion, Corbu Alexandru, Mihalcea Gavrilă, Ghiță Ion și Corbu Alexandru.

Intensificarea traficului de pasageri a fost posibilă numai după 23 August 1944, cînd prin înființarea soc. Mixte romîno-sovietice TARS, aviația de transport a fost dotată cu suficiente avioane I-2 și Il14. Protecția navigației prin mijloace radio era asigurată de postul de emisie Telefunken de 1,5 Kw, care funcționa pe 2 canale ( 1100 și respectiv 900 m. pentru gonio ) . Ulterior, stația a mai fost dotată cu aparatură pe unde scurte pentru trafic de serviciu și un radiofar.

Odată cu înființarea Aeroportului de la Turnișor, întreaga aparatură P.N.A. s-a mutat în orașul Sibiu, Str. Oituz nr 2. Legătura cu postul de gonio, instalat pe latura de est a aerodromului se făcea prin cablul subteran.

Din personalul P.N.A. care s-a perindat în decursul anilor la Aeroportul Sibiu, citez pe următorii : Pavlov Valentin, Ghiță Ion, Dobra C-tin, Ilie Petre, Filimon Ion, Sobaru Mihai, Scumpu Ghe. etc.

Agencia comercială a funcționat tot timpul în oraș (actualul local ) fiind condusă de Mateescu Constantin.



Date suplimentare în legătură cu monografia Aeroportului Sibiu  
mai pot furniza Tov. Corbu Alexandru, Filimon Ion, Mateescu Ctin ș.a.

Sibiu 29 nov. 1975

Semnătura  
ss Ilie Petre

În completare, arăt că în perioada de exploatare LARES și  
TARS, dintre piloții care sburau pe avioanele Loked și apoi Iu 52  
îmi amintesc pe următorii : Negoită, Tudose, Sterescu, ~~Georgescu~~  
Georgescu, Cantacuzino C-tin, Tomiuc Rađu, Ferderber, Mateescu.

Ptru. Conf. cu originalul  
Sef Stație Tc. Aero.  
Nistor Vasile

**copyright: Aeroportul Internațional Sibiu**



NOTA EXPLICATIVĂ

Subsemnatul FILIMON ION, fost radiogoniometrist la Aeroportul Sibiu - Sura Mică din ianuarie 1942 actualmente pensionar de vîrstă de la Aeroportul Sibiu, dau următoarele relații :

Aeroportul Sura- Mică -Sibiu a luat ființă în anul 1940, prin desființarea Aeroportului Cluj, care în urma dictatului de la Viena a căzut în zona de ocupație horticistă.

Toată aparatura radio T.F.F. și utilajele au fost aduse de la Aeroportul Cluj și instalate la Sura Mică, pe un teren necorespunzător în marginea satului spre Vest. Construcții pe aeroport, 3 barăci din scîndură de brad, una folosită ca aerogară, a doua corp de gardă iar a treia cabina pentru radiogoniometrul instalată în marginea de est a aeroportului de unde toată dirijarea avo se făcea din partea celor 3-4 rtg.gonio. Postul de emisie "Telefunken" și alte aparate erau instalate într-o casă închiriată în comună și legate prin cablul aerian cu cabina gonio. Comunicațiile între aeroport, cabina gonio și centru emisie se făcea prin telefon. Personalul care deservea aeroportul era compus din aproximativ 10-12 salariați. Comandant de aeroport era Strasser fost adj. pilot în rezervă. Linia aeriană, o singură cursă de avo pe ruta Buc - Sib - Arad și retur.

Tipurile de avo care ne deserveau era Loked 10 și 14 iar ceva mai tîrziu Iu 52 cu 3 motoare.

Exploatarea liniilor aeriene se făcea de soc. L.A.R.S. ( Linii Aeriene Române Exploatate cu Statul )

În toamna anului 1945 prin înființarea Aeroportului Turnișor-Sibiu, teren ce a fost expropiat în 1943 s-a trecut la amenajarea lui și în 1946 a fost dat în exploatare și deservit de avo Li2 și IL14 prin înființarea Soc. Sovrom-T.A.R.S.

Se efecteau curse de avo pe ruta Buc-Sib-Ard și retur, după aceea Buc-Sib+Ord, Buc-Sib-Brv, Buc-<sup>Sib</sup>lgM-Clj și retur.

Deci Aeroportul Sura Mică s-a desființat în toamna anului 1945, iar, atît barăcile cît și aparatura radio T.F.F. au fost mutate la Turnișor-Sibiu și în vara anului 1946 a început să funcționeze pe noul teren din Turnișor.

Toată protecția navigației aeriene se făcea pe radiogoniometrul din partea rtg.gonio : Ghiță Ion, Ilie Petre, Sobaru Mihai, Filimon Ion iar ceva mai tîrziu completat cu rtg.gonio Nistor Vasile și Scumpu Gheorghe. Pentru descongestionarea lucrului pe gonio a mai luat ființă un canal pe 4729 Kcs în R/T care lucra în zona de aere-



port trecut apoi în T.F.F. Personalul care deservea aeroportul era în număr de 12-14 salariați. Cdt. de aeroport Necșea care a stat un timp foarte scurt, în 1945 Cdt. Mihăilescu fost ofițer rezervă pilot care la fel a dat în primire în 1946 tov. Coș C-dor în rezervă, până 1951, după aceea s-au perindat la conducerea aeroportului următorii : tov. Răileanu până în 1953, tov Corbu, Mihalça Gavrilă, Ghiță Ion, iar Corb Alexandru și în 1960 tov. Sima Gheorghe car-i și în prezent.

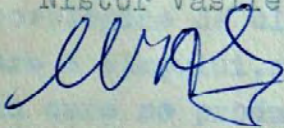
La început construcții pe aeroport la fel ca și la Sura mică erau trei barăci de scîndură de brad : Aerogara, Meteo și cabina gonio.

Avioanele de curse regulate erau comandate de următorii piloții de linie : Tomiuc, Ferderber, Bîzu Cantacuzino, Max Manolescu Sterescu, Bogorin, Negoiță etc.

Sibiu 18 nov. 1975

Semnătura  
ss Filimon Ion

Ptr.conf. cu orig.  
Sef Stație Tc.Aero  
Nistor Vasile



**copyright: Aeroportul Internațional Sibiu**



NOTA EXPLICATIVĂ

Subsemnatul Tănăsescu Gheorghe, șeful stației meteorologice din Sibiu, am lucrat pe aeroportul Sibiu mai întâi la Sura Mică iar apoi la Turnișor, din anul 1942. Problemele de care m-am ocupat pe aeroport au constat din furnizarea datelor meteorologice necesare asigurării protecției navigației aeriene.

Din anul 1942 pînă în anul 1945, pe aeroportul din Sura Mică, s-a lucrat din punct de vedere meteorologic, fără aparatură adecvată, folosind în special datele meteorologice, vizuale (vizibilitatea, plafonul norilor, nebulozitatea, starea solului și a zăpezii etc) iar pentru vînt ne-am folosit de un anemometru. În acea perioadă comandant al aeroportului era Strasser Alfons, fost ofițer aviator scăpat din cîteva accidente de zbor ca militar aviator activ. Cursele aeriene erau asigurate cu avioane Lockheed 10 si 14 si Junkers în cadrul Societății L.A.R.E.S.

Activitatea de protecție meteorologică, consta din furnizarea de date asupra timpului pe aeroport din jumătate în jumătate de oră, iar fiecărui avion care decola de pe Aeroportul Sura -Mică, i se înmîna un buletin meteorologic scris pe un imprimat ce cuprindea o serie de localități de pe rută ce urma să o survoleze avionul, cu toate datele meteorologice de ultima oră.

În cazuri de agravare a timpului, se dădeau și date suplimentare, indiferent de oră la care se produceau.

După anul 1945 cînd aeroportul s-a mutat de la Sura Mică, unde condițiile tehnice erau minime, pe platoul de la Turnișor, venind în calitate de comandant Comandor av. Coș Mihai care a funcționat pînă anul 1951, condițiile tehnice s-au îmbunătățit întrucîtva, dar încă pînă în anul 1957 a fost destul de greu pentru activitatea meteorologică, deoarece nu aveam instalațiile necesare pentru asigurarea unei protecții meteorologice a navigației aeriene la cel mai bun nivel. Totuși s-au făcut unele instalații care completau minimum necesar pentru asigurarea unei protecții meteorologice a navigației aeriene, satisfăcătoare.

Societatea de exploatarea era T.A.R.S. iar avioanele de trafic intern erau li 2.

Din anul 1957, condițiile de efectuare a protecției meteorologice pe aeroport s-au îmbunătățit, deoarece stația meteorologică a fost amplasată pe aeroport, fiind mutată din orașul Sibiu, iar dotarea acestei unități s-a completat și îmbunătățit dela an la an fiind

elnd



pe parcurs cu toată aparatura modernă necesară asigurării protec-  
ției aeriene în cele mai bune condițiuni.

S-au făcut cu regularitate determinări de vânt(direcție și  
târzie) în altitudine, plafonul norilor s-a determinat cu balon pilot  
iar, mai târziu cu ceilometrul, s-a dotat unitatea cu stații automate  
D.M.S., iar pentru vânt s-au instalat aparate înregistratoare spe-  
ciale, care dau viteza instantanee a vântului precum și direcția în  
grade, de unde bate.

După comandantul de aeroport Coșș <sup>M</sup> a venit la conducerea  
aeroportului Corbu Alexandru pînă în anul 1960, de cînd funcționea-  
ză în această calitate Tov. Sima Gheorghe, fost ofițer pilot de  
carieră.

În ultimi ani, s-au introdus pe liniile aeriene București-  
Sibiu, avioane tip Il14 și AN 24.

Ca personal tehnic, radiotelegrafist, goniometriști, am cunos-  
cut pe parcursul perioadei, pe :

Ghiță Ion, Filimon Ion, Pavlov Valentin, Ilie Petre, Dobra C-tin,  
Sobaru Mihai, Scumpu Gheorghe, Nistor Vasile ,și alții.

Ca personal meteorologic ce a deservit aeroportul sibiu,  
menționez pe următorii :

Zahei David, Georgescu Tonel, Marinescu Grigore, Strîmbu Ion,  
Păcuraru Gh., Liteanu Nicolae, Voicu Vasile și alții.

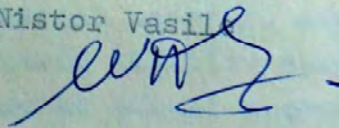
Sibiu 9 .XII 1975

Semnătura

ss. Tănăsescu Gheorghe.

P. Conformitate cu originalul  
Sef Stație Te. Aero.

Nistor Vasile





## NOTA EXPLICATIVĂ

În primăvara anului 1946, Societatea T.A.R.S. a înființat cinci aeroporturi Civile pentru transport pasageri și marfă; Sibiu, Cluj, Oradea, Arad și Timișoara, pentru a face legătura cu Bucureștiul. Pentru conducerea Aeroportului Sibiu, situat f. apropiat de munții a fost numit subsemnatul.

La sosirea pe aeroport, am găsit o situație deplorabilă :

- o baracă de lemn de 6 metri lungime și 4 metri lățime care servea ca aerogară, compusă din sală de așteptare pentru pasageri, nemobilată și o altă încăpere destinată ca biroul subsemnatului și serviciul meteorologic.

Aspectul exterior și interior era detestabil și necesita o renovare generală pentru a putea primi călătorii în condițiuni civilizate.

- Terenul de aterizare nemarcat și fără a avea o pistă de aterizare nivelată.

- În fața aerogării nu exista un teren petruit ca pasagerii să nu fie obligați să umble prin noroi.

- La 500 de metri distanță, se găsea o altă baracă mică în care era instalat goniometria care servea la dirijare avionului aflat în zbor.

- Aengara nu era legată de șoseaua națională cu un drum petruit.

- Toate aceste lipsuri trebuiau remediate în timpul cel mai scurt pentru ca, aeroportul să poată fi considerat apt pentru începerea curselor aeriene.

- Subsemnatul dispuneam de 1 șofer și 2 oameni de serviciu angajați de subsemnatul.

- Conform ordinilor primite de la Direcțiunea din București, aeroportul trebuia să fie pregătit în termen de 3 ~~zile~~ săptămâni pentru a se putea începe cursele aeriene.

În această situație grea în care mă găseam, m-am adresat autorităților orașenești pentru a da concursul necesar. Aducînd la cunoștință tov. Primar al orașului înființarea liniilor aeriene și începerea curselor de pasageri, a luat imediat măsuri necesare și mi-a promis tot concursul pentru viitor.

În termen de 10 zile, drumul petruit a fost terminat, baraca a luat un aspect civilizat, dotată cu mobilier nou pentru sala de așteptare a publicului călător.

În fața aerogării un peron pietruit și ronduri cu flori.

Terenul de aterizare a fost marcat și unele porțiuni amenajate.

Dirijarea aeronavelor a fost asigurată prin cei 5 radiotelegrafisti și goniometriști. Am colaborat cinci ani cu acești toberași și dacă în sectorul aeroportului, considerat cel mai greu din cauza munților din apropiere și din cauza lipsei radiofarurilor, nu s-a



intimplat nici o catastrofă aeriană, se datorește în mare măsură acestor tovarăși, capabili și conștiincioși, care mi-au dat ajutorul real în conducerea aeroportului. Mă simt obligat să la comunc și, numele : tov. Ghiță Ion, tov. Filimon, tov. Ilie, tov. Sobaru și tov. Pop.

- Protecția meteorologică mi-a asigurat 3 tovarăși capabili, care mi-au dat concursul în asigurarea zborurilor și profit de ocazie pentru ai asigura de recunoștință mea pentru concursul dat timp de 5 ani, se numesc Tănăsescu G<sup>n</sup>eorghie, -șeful serviciului Meteorologic din Sibiu, încadrat prin colaboratori săi : tov. Zahai David și Marinescu Grigore.

- Pentru vânzarea билетelor de călători, m-am adresat Agenției Vagonlit. Această alegere s-a dovedit foarte bună, deoarece tov. Golner a știut să facă o publicitate și o reclamă foarte bună. În câteva zile publicul Sibian a luat cunoștință de înființarea Aeroportului pentru transportul pasagerilor. Deschiderea liniilor aeriene a produs o mare vîlvă și multă bucurie. Toate locurile erau vîndute cu 2-3 zile înainte. După un an am înființat Agenție proprie, care funcționează și astăzi, TAROM.

- Pentru deservirea Aerogării am angajat 2 șoferi și 2 oameni de serviciu. Șoferul Niculiță a dus tot greul. După 2 luni am primit și un ajutor pe tov. Cucu.

- Dat fiind că afluența pasagerilor s-a menținut, Direcțiunea a hotărît ca Aeroportul Sibiu să fie deservit și de avioanele care făceau curse București- Sibiu-Cluj, Buc.- Sibiu - Oradea. Ulterior aeroportul a avut și o cursă locală Buc.- Sibiu și retur. Aceste măsuri a îngreunat situația personalului, deoarece toate avioanele de la toate aeroporturile, au fost obligate să treacă la verticala Aeroportului Sibiu. Acest Aeroport era un punct de trecere obligatoriu pentru ca trecerea munților pe ruta stabilită, să fie asigurată prin postul de goniometrie. Aceasta măsură era luată pentru a asigura o orientare precisă a piloților ( în lipsă de radiofaruri) pe timp lipsit de vizibilitate.

Această măsură a obligat personalul aeroportului să fie prezenți la serviciu în tot timpul zilei.

Transportul pasagerilor se făcea cu avioanele Il-2 fabricate în U.R.S.S. și pilotate de cei mai buni piloți din țară, cu multă experiență și calități profesionale excepționale. Mă simt obligat să-l prezint publicului : tov. Tomiuc, Ferderber, Tudose, Max Ma - nolescu, Bîzu Cantacuzino, Stoian .I. Popescu, Negoită, Gheorghiu și Sterescu.

Sibiu la 09.12.1975

Lt. Col. Av. <sup>Res.</sup>

ss. Coș Mihail

Ptr. Conf. cu orig.

Sef Stație Tc. Aero.

Nistor Vasile



24

1112 c. Sibiu  
pentru guvernământul  
pentru anul 1941 - 1942.

## NOTE

Aeroportul Sibiu - Sura Lucea, s-a înființat în anul 1940, în consecința revelației a căderii Ardealului de Nord. - Construcțiile apartauid aeroportului, se compuneau din 3 barăci de scindori, din care una, aerogara propriu zisă, a doua o magazie pentru materiale și a treia baracă în care funcționa garajele. - Separat, în curtea Sura Lucea, în casă cu chirie, era instalat postul de radio (Telefunken 1,5 kW) și radiofonul. -

Terenul aeroportului era de dimensiuni reduse, denivelat și inundabil. - În perioade de iarnă și de ploaie abundente, era închis câte 1-3 săptămâni și aeroni mai puțin. - În anii 1940-1941 traficul de pasageri era deservit de soc. LARES, cu avioane Lockheed 10, 14 și ulterior, din vara anului 1941, de avioane Ju 52. - Personalul aeroportului era

compus dintr-un comandant, un ref. trafic I.N.T., 2-3 radiotelegrafisti și garajeniști, 2 soferi, 2 paznici și un birou de servicii. - Comandantii în ordine funcționari lor (la Sura Lucea până în 1944, apoi la Turvisor) au fost: Heese Dou, Strasser Alfons, Loos Wilhelm, Raibeanu Dou, Corbu Alexandru, Kishelcea Gavrila, Ghita Dou și Corbu Alexandru. -

Intensificarea traficului de pasageri a fost posibilă numai după 23 aug. 1944, când prin înființarea soc. mixte româno-sovietice TARS, activitatea de transport a fost reluată cu suplinirea avioanelor Li 2 și IL 14. - Protecția aerodromului prin mijloc radio era asigurată de posturile de emisie Telefunken de 1,5 kW, care funcționa pe 2 canale (1100 și respectiv 900 m. pentru zbor). - Ulterior, stația a mai fost dotată cu aparatură pe unde scurta pentru trafic de servicii și un radiofon.



... de la Tur...  
... mutat în ora...  
... cu portu...  
... este a aerodromu...  
... subteran...  
... perindat în...  
... pe următorii...  
... Dia Petre, F...  
... Scurtu Bl. se...  
... a funcționat tot timpul...  
... de waterseu...  
... în prezență personală...  
... în legătură cu...  
... mai pot furniza tot...  
... waterseu etc....

29 nov. 1975

Da completat, erat că în perioade de  
... LARES și TARAS, și în pilatii care  
... Looked și apoi în 52,  
... Negaiti, Tudasc  
... C-200, Toruine  
... waterseu



Nota Explicativă

Subsecțiunea Filimon Ios, fost radiogoniometrist  
la Aeroportul Sibiu, Lura Lica din Iulianopol 1942  
actualmente pensionar de vîrstă de la Aeroportul  
Turkuș - Sibiu, dau următoarele relații:

Aeroportul Lura Lica - Sibiu a luat ființă  
în anul 1940, prin desființarea Aeroportului  
Cluj, care în urma dictatului de la Viena  
a căzut în zona de ocupație Horthy.

Toată aparatura radia T.F.F. și utilajele  
au fost aduse de la Aerop. Cluj și instalate  
la Lura Lica - Sibiu, pe un teren necorespunzător  
în marginea satului spre Vest. Construcții  
pe aeroport, 3 barăci din țindură de țrad una  
folosită ca aerogară, a două corp de gardă  
iar a treia cabină prin radiogoniometru  
instalată în marginea de Est a aerop. Pe  
unde toată direcția avo se făcea din partea  
celor 3-4 rî. gonio. Postul de emisie, telefonul  
și alte aparate era instalate într-o casă închisă  
în Comuna și legată prin calea aeriană cu  
cabină gonio. Comunicările între aeroport,  
cabină gonio și centru emisie se făcea prin  
telefon. Personalul care detinea aeroportul  
era compus din aproximativ 10-12 salariați.  
Comandant de aeroport era tov. Strasser fost ofiț.  
pilot în rezervă. Liniile aeriene a singurii linii  
de av. pe ruta Bucureștii Noi - Sibiu - Turkuș și retur. Loturile  
Diferite de avo care ne deserveau era Loturile  
și 14 iar ceva mai târziu 1952 cu 3 loturi  
de înlocuirea liniilor aeriene de față de  
Soc. L.A.R.S. (Liniile Aeriene Române de Transport  
cu Statul) În toamna anului 1941 s-a înființat  
Aerop. Turkuș - Sibiu, teren ce a fost înlocuit  
în 1942 prin terenul actual, amenajarea lui s-a făcut în



exploatare si detrasul de avo Lid si 1414  
pentru infiintarea soc. Soboru FAROM TARS  
se efectua curse de avo pe ruta Buc. Sib. Brad  
si retur, dupa aceea Buc. - Sib. - Ord.; Ave. Sib.  
Brv., Buc. Sib. Ig. Turas. Blaj si retur  
feci serop. Sura mica s-a desfiintat in coala  
anului 1945 iar util baracile sit si aparatura  
ratiu T.F.F. au fost mutate la Turbisor - Sibiu  
si in vara anului 1946 a inceput sa functioneze  
in locul teroh din Turbisor.

Posta prelectia navigatii aeriene se facca pe  
radio goliometru din partea to rta gonio: Ghita Ion  
Blic Petre, Sobaru H. Filimon Ion iar ceva mai  
tarziu completat cu rta gonio ~~Stancu~~ Stancu  
Gh. Fostu Stru decongestionarea lucrului pe gonio  
a lui luat fiinta un canal pe 4729 kwh  
care lucra in zona de aeroport trecut apoi  
in T.F.F. Personalul care detinea aerop.  
era in numar de 12-14 salariatii. Cei de  
aerop. Necsa care a stat un timp. J. Curtz  
in 1945. Idi Lichailescu fost ofiter rezerva  
pilot, care la fel a dat in brileire. Tot in  
1946 tov. Coos cdor in rezerva <sup>dupa aceea</sup>  
s-au perindat la conducerea aerop. urmatorii:  
Tov. Raileala <sup>in anul 1950</sup> tov. Corbu Alex, H. Halca Gavila,  
Ghita Ion iar Corbu Alex si in 1960  
tov. Silva Gh. care si in prezent.  
La inceput constructii pe aeroport la fel ca  
si la Sura mica erau trei baraci de scindza  
de lemn: serogara, betea si cabina gonio.  
Avioanele de curse regulate erau comandate  
de urmatorii piloti de linie: Tokiac, Terderber,  
Bizu Lantacuziko, Max Lakolescu, Sterescu, Bogoria  
Negoita etc.

Sibiu 18 Nov. 1975

Ghita Ion



Nota explicativa

Subsemnatul Tomășescu Gheorghe, seful stației meteorologice din Sibiu, am lucrat pe aeroportul Sibiu mai întâi la Sura Mică, iar apoi la Turușor, din anul 1942. Problemele de care m-am ocupat pe aeroport au constatat din furnizarea datelor meteorologice necesare asigurării protecției navigației aeriene.

În anul 1942 până în anul 1945, pe aeroportul din Sura Mică, s-a lucrat din punct de vedere meteorologic, fără o aparatură meteorologică adecvată, folosind în special datele meteorologice vizuale (vizibilitatea, plafonul norilor, nebulozitatea, starea solului și a zăpezii etc.) iar pentru vânt ne-am folosit de un anemometru. În acea perioadă, comandantul al aeroportului era Strasser Alfons, fost ofițer aviator ocupat în câteva accidente de zbor ca pilot-aviator activ. - Cursele aeriene, erau asigurate cu avioane Lockheed 10 și 14 și Junkers în cadrul societății LARES.

Activitatea de protecție meteorologică, consta din furnizarea de date asupra timpului pe aeroport din jurimătate în jurimătate de oră, iar fiecare avion care decola de pe aeroportul Sura Mică, și se învârtă în buletin meteorologic scris pe un imprimant ce cuprindea o serie de localități de pe ruta ce urma să survoleze avionul, cu toate datele meteorologice de ultimă oră.

În cazuri de agravare a timpului, se dădeau și date suplimentare, indiferent de ora la care se produceau.



În primăvara anului 1946, Societatea TARS a înființat 5 aeroporturi civile pentru transport pasageri și mărfuri: Sibiu, Cluj, Oradea, Brașov și Timișoara, pentru a face legătura cu București.

Pentru conducerea Aeroportului Sibiu, situat în apropiere de munte, a fost construit subsemnata.

- La sosirea pe aeroport, am găsit o situație deplorabilă: o baracă de lemn de 6 metri lungime și 4 m. lățime care servea ca aerogară, ~~cu~~ compusă din sală de așteptare pentru pasageri, nemobilată, și o altă încăpere ~~care~~ destinată ca biroul subsemnata și serviciul meteorologic.
- Aspectul exterior și interior era detestabil și ~~era~~ necesită o renovare generală pentru a putea primi călătorii în condiții civilizate.
- Terenul de aterizare nemarcat și fără a avea o pistă de aterizare nivelată.
- În fața aerogării nu exista un peron petruit cu pasagerii și nu fie obligați să umble prin noroi.
- La 500 de metri distanță, se găsea o altă baracă mică în care era instalat "goniometria" care servea la dirijarea avionului aflat în zbor.
- Aerogara nu era legată de șoseaua națională cu un drum pietruit.
- Toate aceste lipsuri trebuiau remediate în timpul cel mai scurt pentru ca, aeroportul să poată fi considerat apt pentru începerea curselor aeriene.
- Subsemnata dispuneam de 1 sofer și 2 oameni de serviciu, angajați de subsemnata.
- Conform ordinelor primite, de la Birouțiunea din București, aeroportul trebuia să fie pregătit în termen de 3 săptămâni pentru a se putea începe cursurile aeriene.
- În această situație grea în care mă găseam, m-am adresat autorităților orășenești pentru, de la Concursul necesar. Aducând la cunoștința lor. Primul at ocazie înființarea liniilor aeriene și începerea cursurilor de pasageri, a luat imediat măsuri necesare și m-a permis tot concursul și pentru viitor.
- În termen de 10 zile, drumul pietruit a fost terminat. Porac a luat un aspect civilizat, dotată cu mobilier nou pentru sala de așteptare a publicului călător.
- În fața aerogării un peron pietruit și rondouri cu flori.
- Terenul de aterizare a fost marcat și unele porțiuni amenajate.
- Dirigarea avionelor a fost asigurată prin cei 5 radio telegrafisti și goniometristi. Am colaborat 5 ani cu acesti tehniciști și dacă în sectorul aeroportului, considerat cel mai greu din cauza muntelui din apropiere și din cauza lipsei radiofanurilor, nu s-a întâmplat



mici o catastrofă aviatică, de datorată în mare măsură  
acestor tineri, capabili și conștiincioși, care mi-au  
dat un ajutor real în conducerea aeroportului, și  
obligat să le mulțumesc și mamele: tov. Ghita, Lovin  
tov. Ilie, tovarii Sobaru și tov. Pop.

- Protecția meteorologică mi-a asigurat 3 tineri, care  
mi-au dat tot concursul în asigurarea zborurilor  
pentru de ocazie pentru mi asigură de recunoștință  
pentru concursul dat timp de 5 ani. Se numesc  
Gheorghe - șeful serviciului Meteorologic din Sibiu, și  
prin colaboratori săi: tov. Zahari David și Marin

- Pentru vânzarea biletelor de călătorie, m-am adresat  
Agenției Vagon Lit. Aceasta alegere s-a dovedit  
foarte bună, deoarece tov. Gölner a știut să facă  
tate și o reclamă foarte bună. În câteva zile public  
a luat cunoștință de înființarea aeroportului și  
transportul pasagerilor. - Deschiderea liniilor aeriene  
o mare silă și multă bucurie. - Toate locurile  
vândute în fiecare zi și rezervația lor a fost  
cu 2-3 zile înainte. - După un an am înființat  
Agenția proprie, care funcționează și astăzi.

- Pentru deservirea aerogării am angajat 2 șoferi și  
de serviciu. Șoferul Nicolita a dus tot greul. -  
2 luni am primit și un ajutor pe tov. Cucu.

- Dat fiind că afluența pasagerilor s-a mentinut, și  
ca notorii ca aeroportul Sibiu să fie deservit și de  
care făceau cursa București - Sibiu - Cluj, București  
Oradea. - Ulterior aeroportul a avut și avioane locale  
și retur. Aceste măsuri au îmbunătățit situația pasagerilor  
deoarece toate avioanele, de la toate aeroporturile,  
obligate să treacă la verticale aeroportului Sibiu.  
Aeroport era un punct de trecere obligatoriu pentru că  
omnitor pe ruta stabilită, să fie asigurată prin  
de geometrie. Această măsură era luată pentru  
o orientare precisă a pilotilor (în lipsă de radior  
pe timp lipsit de vizibilitate).

- Această măsură a obligat personalul aeroportului  
prezenti la serviciu în tot timpul zilei.  
Transportul pasagerilor se făcea cu avioanele Il-2  
în URSS, și pilotate de cei mai buni piloti din țară  
experiență și calitate profesională excepțională. Mi  
obligat să prezint publicului: tov. Tomescu, Todor  
Tudose, Mar Manolescu, Bixu Cantacuzino, Stănescu  
Neguță, Gheorghiu și Stoicescu.

Colonel Avraam C...



COMANDAORUL AVIATOR MIHAIL COOȘ

Evocarea succintă a vieții și  
activității lui.

Personalitatea unui neam sînt oameni cu înzestrare deosebită care se afirmă în diferite domenii, cîștigînd o notoritate și un prestigiu care trec hotarele vieții lor și își înalță în galeria de onoare a aceluiași neam. Acești oameni se detașează de semenii lor, fără însă să se desprindă de ei. Fie prin creația, fie prin acțiunile lor, ei caută să abată cursul vieții neamului, respectiv de la albia îngreunată de mlîul anilor, săpîndu-î una nouă mai curată, mai liberă, mai dreaptă. Viața acestor oameni va fi deci o permanentă luptă cu vechiul, cu inerția, cu rutina, uneori această luptă va fi purtată pînă la sacrificiu, alteori nu va fi înțeleasă de contemporani, ci numai de generațiile următoare. Ei sînt niște vizionari activi, niște luptători pentru transformarea unui ideal într-o realitate, niște precursori care își dedică viața generării progresului general, pașilor înainte ai semenilor lor. Mai mult, mai bine, mai frumos, mai departe, mai adînc cu luminile cunoașterii în necunoscut și cu plugul cutezanței omenești în țelina lumii, iată deviza acestor oameni.

În aprecierea personalităților creatorii în diferite domenii sînt avantajați datorită operei lor care rămîne mărturie permanentă pentru judecata generațiilor următoare. Personalitățile afirmate ca atare prin acțiunea lor, oameni și fapte deosebite, au în conștiința noastră un regim ingrat. Desigur, cu excepția celor care au acționat și au luptat pentru idealurile naționale, pe care istoria unui popor nu poate să nu-i înscrie sau măcar să-i consemneze, pentru că ei sînt propulsorii paginilor ei. Sînt însă alți oameni de excepție cărora evenimentele nu le-au oferit șansa unei afirmări pe măsura disponibilităților lor. Viața lor s-a scurs într-un cadru normal, fără explozii naționale sau social-politice care să le deschidă căi ale unor afirmări excepționale. Disponibilitățile lor i-au orientat atunci spre alte direcții. Dăruiți unor pasiuni care încadrau perfect aceste disponibilități, au înțeles că și pot afirma personalitatea cutezînd și luptînd ca să împingă cîțiva pași înainte ceea ce se cunoaște sau exista în domeniul respectiv.

O asemenea personalitate a fost comandorul de aviație Mihail Cooș. Primul război mondial l-a găsit prea tînăr, neformat, dibuind încă un drum al său în viață. Avea disponibilități tehnice, dar trebuia să se supună unor obligații de care nu se putea atășa, pentru că erau străine de el și de neamul lui.

În tradiția familiei lui toate obiectivele austro-ungare rămăseseră străine și dușmănoase pentru că întotdeauna fuseseră potrivnice intereselor poporului roman. Cu siguranță că pe frontul italian contradicția dintre această tradiție și obligațiile care i se impuneau a resimțit-o dureros. Cert este cum mărturisea - că aci, urmărind din tranșee zborul avioanelor de recunoaștere și de luptă l-a ademenit mai întîi visul lui Icar.

Avea însă numai 18-19 ani. Se născuse în satul Căușd din jud. Bihor la 29 oct. 1897, ca al 13-lea fiu din cei 14 ai lui Moise și Floarea născută Vașca. Familiile Cooș și Vașca se ocupau cu agricultura, dar erau vestite printre românii din zonă pentru vechimea lor, pentru spiritul național de care erau însuflețite și pentru chibzuința lor gospodărească. Din cei 14 copii numai 3 au ajuns la maturitate.

Mihail urmează cele 4 clase primare la școala din satul natal și la cea din Tinca. În 1916 părinții îi trimit la liceul comerțului din Lipova, dar în 1917, cînd era în ultima clasă este încorporat



27

in armata austro-ungară și trimis la Școala de ofițeri de rezervă pentru infanterie - un curs redus - din Udine în Italia, mutat apoi la Viena. După 4 luni i se dă gradul de "srețar" (sublocotenent) și trimis la comanda unui pluton pe frontul din Italia, în cadrul regimentului 37 infanterie. La începutul anului 1918 este rănit și evacuat. Profită de deșeurile din armata austro-ungară și revine la Oradea unde își dă examene pentru ultima clasă de liceu și cel de maturitate. Imediat este trimis ca sublocotenent în armata revoluționară a lui Béla Kun, dar după câteva luni se atașează Detașamentului de voluntari români din Italia.

După realizarea unității naționale - act la care a participat în calitate de organizator și comandant al gărzilor românești din zona - Salonta - Oradea - este încadrat în regimentul românesc 101 infanterie din Salonta în calitate de comandant de companie, având însă tot gradul de sublocotenent. De aici este trimis în 1922 la Sf. Gheorghe, urmând timp de 4 luni cursurile de ofițeri activi în armata romană. În anul următor aude de școala de piloți aviatori din Tecuci - nou înființată - și ademenirea icariană de pe frontul italian se trezește și devine obsesie. Tăise între 18 și 23 de ani prea multe mizerii, văzuse prea multe nenorociri, prea multe dureri, prea multe lacrimi și auzise prea multe vaete pe pământul acesta pe care îi dăruise și lui tîrcoale moartea, ca să nu dorească cu tot mai mult intensitatea desprinderea de el și ridicarea spre pacea și puritatea înălțimilor. Mihail Coș simțea că nu m i poate trăi cu atîtea poveri în el dacă nu le contrapun cerului, mîngîierea neninului, respirația curată a văzduhului. Simțea o adîncă nevoie de echilibru, sentiment care i-a dominat în întreaga lui viață. Pentru ca toți care l-au cunoscut i-au reținut în primul rînd fermecătoarea lui liniște cumpănită pe care o mai numim și înțelepciune.

Urmărirea cu pasiune a unui obiectiv devenit din ademenire presantă nevoie organică, nu poate duce decît la rezultate strălucite, mai ales cînd îndrăzneala nu se avîntă orbește, ci este mereu sub controlul înțelepciunii. În acelaș an absolvă școala de la Tecuci, obținînd brevetul de ofițer pilot inferior nr 321.

În anul următor - 1924 - este avansat locotenent aviator și repartizat ca instructor de aviație la Școala de pilotaj Buzău, pînă în 1926, cînd simte nevoia să se califice și ca ofițer observator aerian, trecînd la școala respectivă din București, pe care după 6 luni a absolvit-o cu aceeaș strălucire. Este mutat în acelaș an la Flotila de aviație Cluj - Napoca, în calitate de comandant de escadrilă, funcționînd paralel și ca profesor de navigație aeriană la școala de aviație civilă (A.R.P.A.) din oraș.

Din 1927 pasionata sa specializare, capacitatea și măiestria lui în domeniul aviației și nu în ultimul rînd profilul său psihic care reunea cutezanța și calmul, avîntul și echilibrul, încep să-i aducă primele recunoașteri. Este încadrat în calitate de comandant de escadrilă și instructor de zbor la Grupul 8 aviație din Cluj - Napoca, pentru ca la cîteva luni să fie detașat ca pilot de linie și desemnat să deschidă linia aeriană civilă București - Cluj. După ce deschide linia efectuînd primele zboruri și după ce îi consolidează organizarea, Mihail Coș revine la comanda escadrilei din cadrul Grupului 8 Aviație pînă în 1934.

În acest interval, respectiv în 1930, este selecționat într-un grup restrîns de aviatori care să efectueze o misiune - raid în Cehoslovacia, atît cu caracter de vizită prietenească, cît și un schimb de experiență cu durata de 3 luni. La întoarcerea în Cluj va primi înalata decorație cehoslovacă "Leul Alb", ca semn al recunoașterii calităților sale de aviator și va fi avansat căpitan.

Trebuie menționat că în acești ani Mica Înțelegere (Antanta) constituită de România, Cehoslovacia și Iugoslavia organiza



anual raiduri reciproce ca caracter de vizită și schimb de experiență, căpitanul Mihail Coș făcând întotdeauna parte din grupurile de aviatori romani.

Drept urmare în 1933 cu decretul nr. 153 primește cea mai înaltă decorație aviatăcă românească : " Crucea de aur a Ordinului Virtutea Aeronautică " pentru "frumoasele calități de zbor dovedite atât ca pilot de linie în aviația civilă, cât și ca pilot militar, luând parte la numeroase concursuri în țară și raiduri în străinătate, precum și pentru destoinicia arătată în calitate de instructor de zbor la Școala de perfecționare din Buzău. În acelaș an primește și decorația " Coroana Romaniei " în grad de cavalier.

În 1934 este organizat primul circuit aviatic al Romaniei. Într-o vreme când se zbura cu avioane deschise, cu aparatură de bord rudimentară- cap la compas și busolă - proba de viteză și regularitate a circuitului era extrem de dificilă. Circuitul a avut loc în zilele de 5-6 iunie, cu etape de noapte și cu plecarea din Buzău și sosire la București. De două ori au fost trecuți Carpații, întimpinându-se în nordul moldovei, noaptea, furtuni cu grindină, iar în Carpații Meridionali ceață densă. Au plecat 8 echipaje a câte 2 aviatori, dar la București au sosit 5. Primul s-a clasat echipajul compus din căpitanii Radu Nicodim și Mihail Coș. Peripețiile zborului sînt consemnate în ziarele " Universul " din 9 iunie, " Dimineața " din 6 iunie și " Patria " tot din 6 iunie 1934. Ultimul ziar apărînd la Cluj-Napoca scrie cu mîndrie de succesul echipajului Flotilei 8 din localitate. Toate ziarele le dau fotografiile alături de avion.

Pe lîngă premiul cîștigat, cpt. Mihail Coș primește și " Bareta de Aur " și " Crucea de Aur " a Ordinului Virtutea Aeronautică cu care fusese destins în anul precedent.

Tot ca urmare a concursului cîștigat, în lunile următoare este transferat la Flotila de Hidroavioane bimotoare din Constanța în calitate de comandant de escadrilă.

Din Constanța Cpt. Mihail Coș este din nou selecționat într-un grup aviatic care în 1935 va face un ~~raz~~ raid de prietenie în Grecia și Turcia. Corespondentul din Atena al ziarului "Universul" va scrie : "Ziarele ateniene ne salută cu călduroasă simpatie vizita vitejilor aviatori romani, în care văd o nouă manifestare cordială a amicitiei greco-romane ". Cuvinte similare va avea și corespondentul din Ankara al ziarului. Cpt. Coș Mihail își va alătura pe piept după acest raid și "medalia militară greacă " primită cu brevetul nr 280.

Intors în țară va urma cursurile de ofițeri superiori de la Dobreta - T. Severin, devenind în 1936 maior aviator și fiind numit comandant de grup aviație de bombardament în cadrul Flotilei 1 de bombardiere din Brașov. De aci în 1938 este trimis în Italia împreună cu un aviator de vîntoare și altul de recunoaștere, pentru testarea trimotoarelor " Savoia " Bologna.

Pentru testare și cunoașterea acestor avioane - în vederea achiziționării lor de către Romania - maiorul Mihail Coș va face timp de 4 luni nu mai puține de 52 de zboruri. Cu toate că italienii scriu în foaia lui calificativă : " Dacă țara Dvs are mulți piloți de talia maiorului Coș M. , poate fi mîndră " - avizul său este nefavorabil. Comportarea vaioanelor " Savoia " nu l-a mulțumit, tocmai ca în zborurile de încercare le-a putut cunoaște mai mult.

Intors în țară este din nou trimis după cîteva luni într-o misiune similară în Anglia. Acum era vorba de testarea avioanelor de luptă " Blenheim ". Misiunea era compusă din 18 ofițeri aviatori, el fiind ofițerul comandant. Aceste avioane englezești au fost achiziționate și grupule-a pilotat în țară. Era în 1939, cînd al doilea război mondial bătea la ușele Europei.

În 1940 Mihail Coș este avansat Loc.-Colonel de aviație și trecut ca ajutor comandant la Școala specială de perfecționare în pilotaj de la Ghimbav lîngă Brașov.



Era epoca tristă aduceri aminte a dezmembrării țării și a înfiltrației hitleriste. Cu prestigiul și specializarea sa M. Coșș știa sau presimțea că vor urma acum trimiteri în Germania cu misiuni aviatice. Prespectivile nu-l încântau. Poverile strinse în anii primului război mondial erau pentru el din nou grele, epășitoare și cu atât mai dureroase cu cât acum aceeași declanșatori ai războiului erau călăuziți de idei și ambiții care îl desgustau. Nu va transforma dragostea lui de puritatea înălțimilor într-o altă povară. Alături de dezechilibrări va deveni el însuși un dezechilibrat. Sub diferite pretexte el reușește să evite misiunile. Om cinstit și calm, modest și lipsit de veleitățile gradelor într-o conjunctură pe care o simțea fără soliditate și false, M. Coșș se rezumă la sarcinile gospodărești ale funcției, la grija pentru trupa în subordine. De aici va rezulta în 1942 conflictul avut cu ministrul de resort în legătură cu îmbunătățirea hranei trupei. Fără să ezite el își dă dimisia.

Refuzând să revină asupra demisiei, este trecut în rezervă și remobilizat la Baza regională din Brașov în calitate de comandant de detașament pînă în 1944, cînd este numit comandant al școlii centrale de șoferi militari din cadrul Ministerului Aerului. Insurecția armată din august 1944 îl găsește la datorie. Cu elevii școlii el ocupă cel dintîi aliniamente, blochează drumuri, poartă lupte cu detașamente germane în retragere, organizează sectoare, angajează ambuscade și capturează armament și prizoneri germani.

În 1945 se mută la Sibiu. Era pensionar, dar în martie 1946 T.A.R.S. îi solicită experiența și conștiințele sale în domeniul aviației pentru înființarea, organizarea și conducerea aeroportului din Sibiu. Se achită cu maxime exigențe de sarcini și rămîne la conducerea aeroportului pînă în aprilie 1951, cînd se retrage ca să-și trăiască bătrînețea în liniște, cu toate că la cei 53 de ani cîți avea mai putea fi folositor aviației civile locale.

A mai avut parte de încă 27 de ani de liniște și tihnă alături de soția lui iubitoare. În 21 iunie 1978 un complex de împrejurări nefavorabile i-au adus sfîrșitul.

În miile lui de ore de zbor văzduhul i-a fost întotdeauna fast. I-a iubit și i-a purtat de grije. N-a avut niciodată nici un fel accident cu avioanele pe care le-a pilotat. Smaranda Braiescu, cunoscuta pioneră a parașutismului român, îl prefera ca pilot al avionului din care se arunca în gol. Nefast i-a rămas însă același pămînt care în primul război mondial l-a sîngerat și i-a umplut sufletul de dureroase poveri.

Dar cu ajutorul purității văzduhului M. Coșș a reușit să se echilibreze. Cei care l-au cunoscut în acești 33 de ani petrecuți la Sibiu îi păstrează în primul rînd amintirea calității lui de înțelept, cu toate că au fost mereu impresionați de vasta lui cultură în toate domeniile, de pasiunea cu care devora cărțile, fie ele tehnice, științifice sau literar-istorice.

Această calitate, acest echilibru, acest calm impregnat de o adîncă linște lăuntrică, la M. Coșș păreau contagioase, făceau parte din ființa lui care vrea să se dăruiască semenilor. Poate că lipsa oricărei ostentații, firescul atitudinilor lui, dar mai ales extrema lui modestie creau această impresie. Dar cînd prima impresie rămîne neschimbată chiar după ani de zile, ea nu mai are o stare de moment, ci o definiție a omului.

M. Coșș a fost înadevar o personalitate atât prin viața lui de fapte și împliniri, cît prin unicatul plin de adîncă omenie și de integritate al structurii lui psihice.

A fost un om adevărat.

Sibiu 12 martie 1981

Linia 607



copyright: Aeroportul Internațional Sibiu

35 34  
Dorind a răsplăti meritele Căpitanului COOS MIHAIL, dela Flotila Aviației de Gardă, pentru frumoasele calități de sbor, dovedite atat ca pilot de linie la aviația civilă, cat și ca pilot militar, luand parte la numeroase concursuri în țară și raiduri în străinătate, precum și pentru destoinicia aratăată în calitate de instructor de sbor la școala de perfecționare din Buzău.

Noi îi conferim" Crucea de Aur, a Ordinului Virtutea Aeronautică ".

Drept care îi dăm acest brevet subscris de Noi și investit cu regescul Nostu sigiliu

Dat în Bucuresti la 20 iunie 1933.-

Ministrul Apărării Naționale  
General de Divizie

ss sidescifrabil  
*Semnele orici*

B.D.N. Nr 1845.-  
Brevet Nr 153

timbru sec



COMANDANTII AEROPORTULUI  
SIBIU



*Mihailăscu*

STRASSER ALFONS.  
1941-1945

MIHAILESCU ION  
1945-1947

*Neasa*

*1947-1948*

Comandații  
AS

NECSA ION  
1947-1948

COȘ GHE.  
1948-1952



copyright: Aeroportul Internațional Sibiu



*Cpt Cdr. av.  
Ct. Mihail*

ALEX  
- 1056 / 13-60

COOS MIHAIL  
1948-1952

2/



copyright: Aeroportul Internațional Sibiu

Răzvan



RAILEANU ION  
1952-1954

CORBU ALEXE  
1954 - 1956 / 58-60



MIHALCA G.  
1956-1957

GHITA ION  
1957-1958

2 /



copyright: Aeroportul Internațional Sibiu

29

Liana

CNT. AEROPORT SIMA GHE  
1960-



AEROGARA SIBIU  
DATA IN FOLOSINTA IN 1958

21





1978

copyright: Aeroportul Internațional Sibiu



copyright: Aeroportul Internațional Sibiu



1978



SARBATORIREA VETERANILOR DE PE  
AEROPORTUL SIBIU

48

1968



COT. AEROPORTULUI SIBIU  
SIMA GHE.  
IN MIJLOCUL VETERANILOR



DE LA STINGA LA DREAPTA :  
NISTOR V. , LAZAR GHE. , MARINESCU GR. ,  
GHITA I. , FILIMON I. , CORBU ALEX. SI  
MATEESCU C-TIN.



# VETERANI

94



FILIMON I.  
RADIOGONIOMETRIST PR.



SCUMPU GHE.  
RADIOGONIOMETRIST PR



NISTOR V.  
RADIOGONIOMETRIST PR.



THOMKA N.  
RTG. CL. I-Δ



# VETERANI



MATEESCU G-TIN  
SEF AGENTIE  
PENSIONAT 1974



MARINESCU G.  
CASIER PR.  
PENSIONAT 1972

**copyright: Aeroportul Internațional Sibiu**



copyright: Aeroportul Internațional Sibiu



TANASESCU GHE.  
TEHNICIAN METEO AEROPORT  
SURA MICA SI TURNISOR



ACCIDENT AVION - NARDIU  
PE AEROPORT SURA MICA  
16 IULIE 1941



# IESIRI LA PENSIE



CORBU ALEX.  
1972



MATEESCU C-TIN  
1974



FILIMON I.  
1974



58



28 NOIEMBRIE 1981 - TOV. NISTOR XASILE

copyright: Aeroportul Internațional Sibiu



CASA GONIO



VEDERE VEST



VEDERE SUD



FINTINA

DAT IN FOLOSINTA IN ANUL 1948  
INSTALAT IN PARTEA DE EST A PISTEI LA 300 M DE PRAG

Termina!



# AEROGARA SIBIU



VEDERE SUD



VEDERE NORD



VEDERE EST



VEDERE VEST



VEDERE SUD

## GARAJUL



VEDERE NORD



VEDERE VEST



VEDERE EST



DAT IN FOLOSINTA IN ANUL 1950

RADIOFAR INDEPARTAT

VEDERE SUD



VEDERE NORD



CORP DE GARDA

1968



# RADIOFAR APROPIAT

DAT IN FOLOSINTA IN ANUL 1963



VEDERE EST



VEDERE SUD



VEDERE NORD



1963

# RADIOMARKER EXTERIOR

DAT IN FOLOSINTA IN ANUL 1963



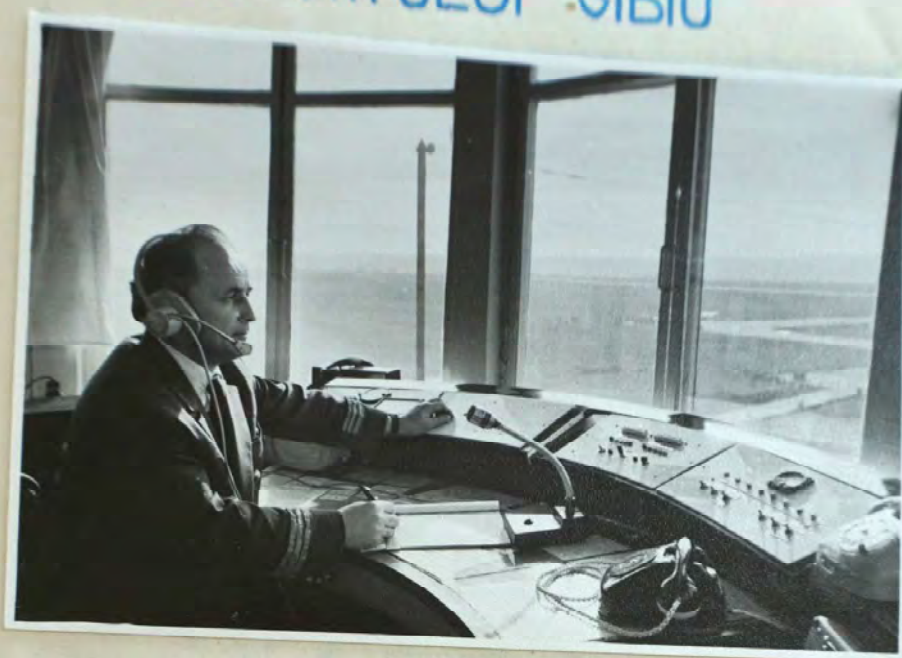
VEDERE NORD



VEDERE SUD



# ASPECTE DIN ACTIVITATEA AEROPORTULUI SIBIU



CIMPUREANU EMIL  
NAVIGATOR-DIRIJARE TWR.



STATIE TC. AERONAUTICE  
NISTOR V. ȘI THOMKA N.

1976





LA RADAR :  
COMAN I. NAVIGATOR  
CAZAN N. E.R.R.L.A.



IMBARCAREA IN AVION AN 24  
A PASAGERILOR PENTRU BUCURESTI



copyright: Aeroportul Internațional Sibiu

50



SALA EMITATOARE TWR  
BURZ V. E.R.R.L.A.



AVIOANE CARE AU DESERVIT AEROPORTURILE  
CIVILE TURNISOAR SI SURA MICA

*Looked 10 locuri*

LOOKED 10 LOCURI LARES

**copyright: Aeroportul Internațional Sibiu**



DOUGLAS DC-3 1937 LARES



LOOKED 10 LOCURI LARES

copyright: Aeroportul Internațional Sibiu



DOUGLAS DC-3 1937 LARES



copyright: Aeroportul Internațional Sibiu

I.U-52 cu 3 motoare

20-25 locuri

I.U.-52 CU 3 MOTOARE 25 LOCURI



L.I.-2 25 LOCURI 1944 TAROM



I.U.-52 CU 3 MOTOARE 25 LOOURI

copyright: Aeroportul Internațional Sibiu



L.I.-2 25 LOOURI 1944 TAROM



IL - 14

IL - 14 1964 TAROM

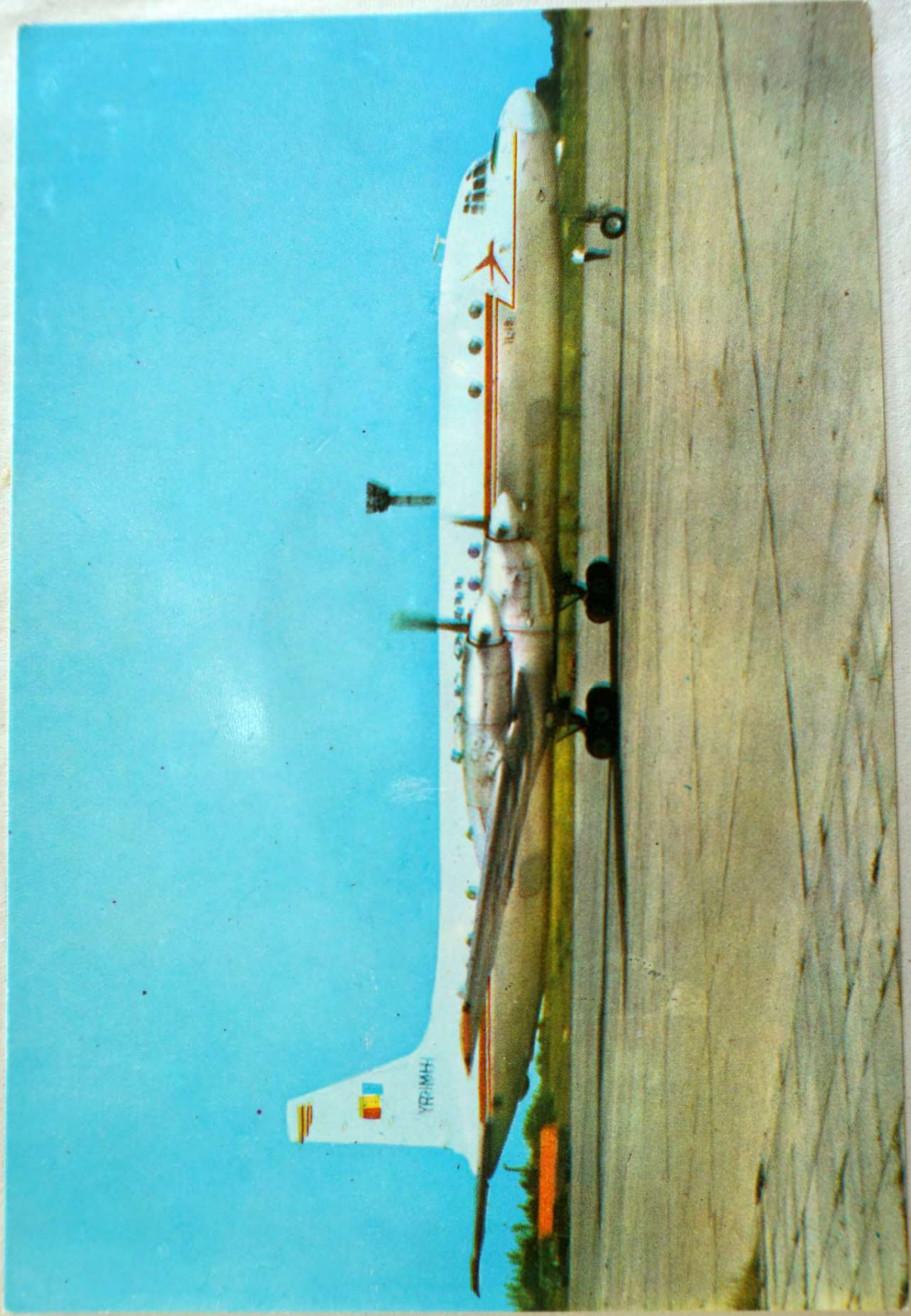


IL - 18 COURSE CHARTER TAROM



copyright: Aeroportul Internațional Sibiu

IL-14 1964 TAROM



IL-18 COURSE CHARTER TAROM





AN-24 52 LOCURI TAROM



PRIMA CURSA DE PASAGERI  
A COMPANIEI LARES  
BUCURESTI - OLUJ 1927



AVION GOLIATH FARMAN  
MOTOR JAGUAR-COMERCIAL  
10 LOCURI

INTERIOR



# AVION GOLIATH FARMAN



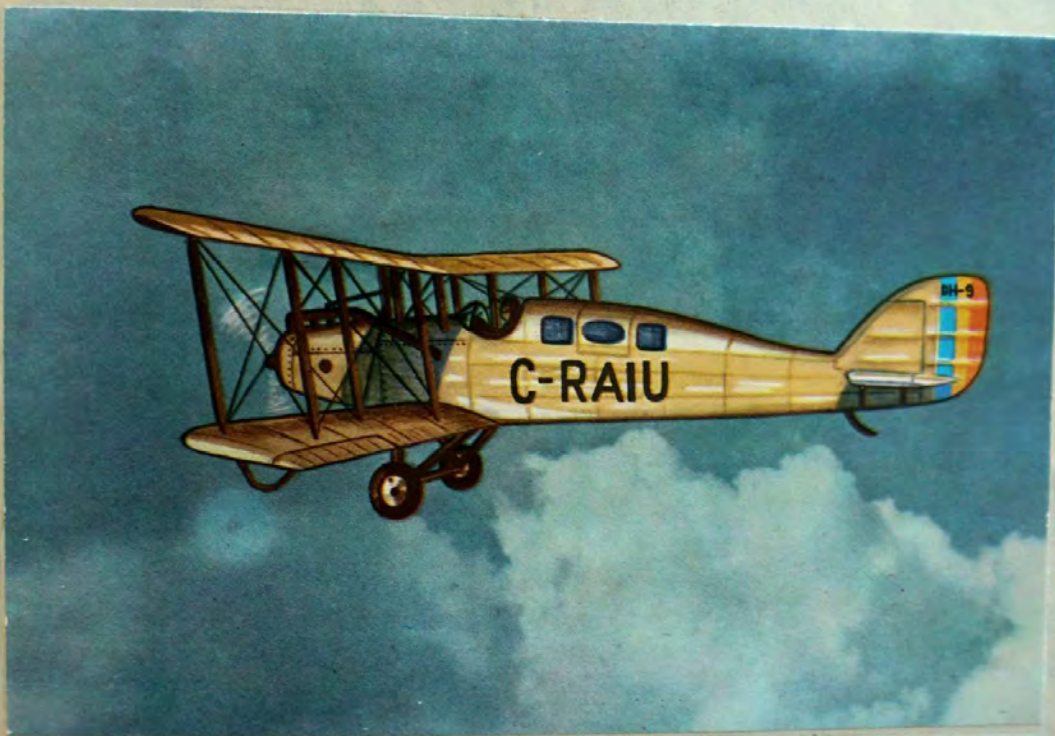
## VEDERE LATERALA



## INTERIOR



AVIOANE FOLOSITE PE CURSELE  
AERIE NE INTERNE SI EXTERNE, ALE COMPA-  
NIEI LARES, TAROM SI LAR.

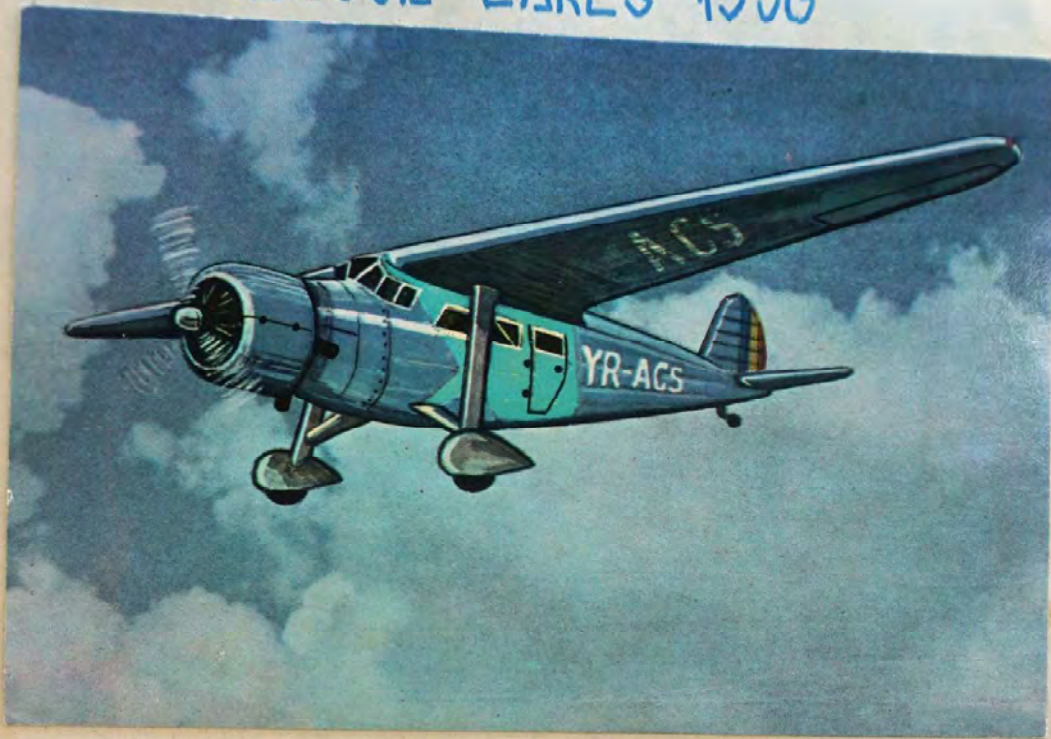


DE HAVILLAND DH 9  
DIN PRIMELE AVIOANE FOLOSITE PE CURSELE  
AERIE NE INTERNE ROMANESTI 1926



I.C.A.R. COMERCIAL PRIMUL AVION DE  
TRANSPORT PUBLIC, CONSTRUCTIE ROMA-  
NEASCA LARES 1936

68



copyright: Aeroportul Internațional Sibiu



IL - 62 TAROM



copyright: Aeroportul Internațional Sibiu

87



БАС 1-11 ЛАР

TU-152

TU-152 TAROM



copyright: Aeroportul Internațional Sibiu







copyright: Aeroportul Internațional Sibiu

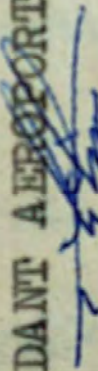


Către

DEPARTAMENTUL AVIATIEI CIVILE  
Directia Aeroportuară

La adresa dvs. nr. 20622/1977 alăturat vă înaintăm dosarul  
cu monografia aeroportului Sibiu.

COMANDANT AEROPORT

  
Gh. Sima

copyright: Aeroportul Internațional Sibiu

73



DEPARTAMENTUL AVIATIEI CIVILE  
DIRECTIA AEROPORTUARA

20622 din 28.12.77

30.12.1977  
*[Handwritten signature]*

C A T R E ,

AEROPORTUL SIBIU

Tov. Comandant SIMA GHEORGHE

COMANDAMENTUL AVIATIEI CIVILE TAROM  
AEROPORTUL SIBIU  
Nr. 988  
1977 Luna 12 Ziua 30

In vederea îndeplinirii ordinului Sefului Departamentului Aviației Civile, privind întocmirea "istoriei aviației", vă transmitem anexat un chestionar la care trebuie să răspundeți până la 15 ianuarie 1978.

Dacă în afara problemelor din chestionar mai sînt și alte probleme care interesează acțiunea menționată, veți completa chestionarul cu datele respective.

DIRECTORUL AEROPORTUAR,

Colonel

Inge. Dumitrescu Alexandru





204M  
23. XII. 77

26. 12. 1977  
Conducere  
de la

MANDAMENTUL AVIATIEI CIVILE  
AEROPORTUL SIBIU  
Nr. 977  
1977

CATRE,

AEROPORTUL SIBIU

In şedinţa de Consiliu a oamenilor muncii a Departamentului Aviaţiei Civile din ziua de 06.12.1977, s-a hotărât ca un colectiv numit prin ordin să scrie "Istoria aviaţiei civile româneşti".

In aceeaşi şedinţă s-a stabilit obligativitatea tuturor unităţilor, formaţiunilor şi serviciilor din Departamentul Aviaţiei Civile de a concura la întocmirea acestei lucrări. In acest scop, este necesar să sprijiniţi temeinic această acţiune, în prima sa parte, respectiv a strîngerii documentaţiei.

Pînă la data de 25 februarie 1978, veţi lua măsuri pentru ca unităţile (aerobazele, aerocluburile, serviciile şi celelalte formaţiuni din subordinea dvs.) să cerceteze în arhivele existente, să depisteze orice alte surse pe care le apreciază ca utile şi să scoată (detaseze), cu grijă, orice elemente (articole, fotografii, scrisori, reviste, adrese oficiale, situaţii şi orice alte documente cu referiri la aviaţia civilă) care vor constitui fondul documentar la dispoziţia colectivului însărcinat cu întocmirea lucrării. Din materialul selecţionat vor trebui să reiasă datele înfiinţărilor de unităţi, dotărilor cu aeronave pe tipuri şi pe ani, numele şefilor de unităţi cu merite deosebite, construcţiilor infrastructurilor aeroportuare, colaborării cu unităţile militare, numele piloţilor şi valoarea performanţelor obţinute, probleme economice, de plan, etc.

Pentru căutarea şi exploatarea organizată a datelor se anexează un îndrumar orientativ, pe probleme, în vederea direcţionării muncii de adunare şi sistematizare a datelor. El nu este limitativ, lăsînd la latitudinea celor ce vor fi însărcinaţi cu această activitate, să trimită şi alte materiale pe care le socotesc folositoare.

Documentele fotografiate sau xerografate, trimise la Departamentul Aviaţiei Civile, vor fi însoţite de opise.

In Consiliul oamenilor muncii s-a apreciat ca pozitivă orice iniţiativă de scriere şi publicare în presa



centrală, locală sau în reviste a unor fapte și întâmplări inedite, în legătură cu aviația civilă, în special cu începuturile acesteia, care vor ajuta ulterior colectivul de redactare în asamblarea de date care să pună în lumină elementele prețioase legate de aviația civilă.

Rog a se trece de urgență la activitatea menționată, cunoscând că la data de 25 februarie va trebui să se trimită materialele de către unități, centralizat prin Intreprinderea de aviație utilitară, Aeroclubul Central Român și direct de către TAROM, LAR, CIPA, BDTRA și BADAC.

SEFUL DEPARTAMENTULUI AVIATIEI CIVILE

General maior

*Aurel Răican*  
Aurel Răican





CHESTIONAR

privind istoria aviației

A. Date generale asupra aeroportului

- ✓ 1. Când a luat ființă aeroportul, documente.
- ✓ 2. Când a avut loc deschiderea aeroportului pentru traficul intern de pasageri.
  - ✓ - în situația nemodernizată (pista înierbată)
  - B - în situația modernizată. (pista betonată)
- ✓ 3. Când s-a construit și s-a inaugurat aerogara modernă.
- ✓ 4. Când s-au construit anexele tehnice (uzină, atelier).
- ✓ 5. Anul construirii și intrării în funcțiune a pistei de decolare aterizare, căi de rulare, platforme, drumuri interioare, drum de acces la aeroport.
- B 6. Alte date privind construcțiile, aeroporturile, etc.

B. Probleme de trafic aeronautic.

1. Caracterul traficului pe etape (modernizat, nemodernizat);
2. Asigurarea cu personal.
3. Numărul de aterizări și decolări la nivelul anilor 1944, 1950, 1960, 1970, 1975, 1977.
4. Numărul de survoluri (ACC) în aceiași ani ca la punctul 3.
- X 5. Trafic pe tipuri de aeronave pasageri și categoria a patra, marfă, zboruri civile, militare, în anii respectivi.

C. Probleme meteorologice, PNA și telecomunicații:

Se vor indica anii de intrare în funcțiune și dotarea cu aparatură în perioada respectivă și în prezent a următoarelor obiective:

1. Centrul de emisie.
2. Radiomarcheri.
3. Stații de radiolocație.
4. Aparatură VOR/DME.
5. Aparatura ILS.
6. Radiogoniometru pe UL și UUS.
7. Balizaj și fir director.
8. Uzină electrică la aeroport.
9. Rețeaua de cabluri de telecomunicații interior.



REPUBLICA SOCIALISTA ROMANIA  
DEPARTAMENTUL AVIATIEI CIVILE

- Consiliul politic -

Nr. 113 din 04.01.77

Aerog. Sibiu

COMANDAMENTUL AVIATIEI CIVILE TARON		
AEROPORTUL SIBIU		
Nr. <u>10</u>		
<u>1977</u> Luna <u>01</u>		Ziua <u>06</u>

29

06. I. 1977  
Conducere  
Stim

Raspunde  
Unita de  
Căpitan  
Stim

TOVARASE COMANDANT,

In vederea întocmirii de către un colectiv de autori din Departamentul aviației civile a unei lucrări monografice privind istoricul aviației civile românești, sînteți solicitat să ne comunicați următoarele:

- datele istorice de aviație din zona aeroportului dumneavoastră;

- evenimentele deosebite, cunoscute de dumneavoastră în zona limitrofă și de pe aeroportul dumneavoastră, astfel:

- data primului zbor în orașul Dv.;
- data construirii aeroportului;
- fotografiile din epoca de început a aeroportului;
- fotocopiile (documente în original) privind evenimente ale aviației civile;
- date despre oamenii legați de aviație din zona în care munciți;
- orice alte date, documente etc., demne de menționat în istoria aviației civile, care credeți că ne-ar folosi.

Considerăm că prin ajutorul pe care ni-l veți acorda deveniți coautori ai strădaniilor acestui colectiv, fapt ce va fi menționat în textul lucrării.

Materialele vor fi trimise pe adresa: Consiliul politic al Departamentului aviației civile, București, pînă la 01.02.77.

SECRETAR ADJUNCT CU PROBLEME DE PROPAGANDA  
IN CONSILIUL POLITIC AL DEPART. AV. CIVILE

Colonel

*Aprăciun*

Dumitru Crăciun

Nr. 2/721/03.01.77



10.

# Aeroportul Sibiu.

Acte pe baza cărora MFA detine terenul  
aeroportului.



A N T O N E S C U  
MAREȘAL AL ROMÂNIEI  
ȘI  
CONDUCĂTORUL STATULUI

Asupra raportului Domnilor Miniștri Secretari de Stat la Departamentele de Război și Justiției și a Domnului Subsecretar de Stat al Aerului cu Nr.....din.....1943;

În baza dispozițiilor Decretelor Legi Nr.3052 din 5 Sept.și Nr.3072 din 7 Sept.1940;

AM DECRETAT ȘI DECRETAM:

Art.I.-Pe temeiul art.69-78 din Legea de expropriere pentru cauză de utilitate publică din 20 Oct.1864 cu modificările din 5 Februarie 1937 și 12 August 1943,se declară de utilitate publică urgentă,lucrările necesare pentru interese militare în vederea extinderii și degajerii aerodromului Turnișor,Jud.Sibiu,în care scop urmează a se expropria terenul arab situat în hotarul Com.Turnișor.Jud.Sibiu,formând două perimetre cu suprafața totală de 6267 m.p.și având următoarele vecinătăți:

Perimetrul Nr.1:La Nord)

"West ( Aerodromul Turnișor

" Sud )

La Nord-Est,restul proprietăților locale

rilo expropriați.-

Perimetrul Nr.2.-:La Nord)

" Est ( Aerodromul Turnișor

" Sud )

La West:restul proprietăților locale

expropriați.-

Terenul supus exproprierii,este format din șase parcele,numerotate în planul ce face parte integrantă din Decret,parcelele fiind proprietatea următoarelor persoane,având suprafața și prețul oferit de Stat,astfel cum se arată în dreptul fiecăruia și anume:

PERIMETRUL Nr.1

1.-Parcela Nr.top.6859/11484 și 6859/11485,în sup.de 1044m.p.,teren arab proprietatea locuitorului Liebhardt Mihail,domiciliat în Com.Turnișor-Jud.Sibiu,găsindu-se înscris la C.F. sub Nr.2958/1233,prețul oferit de Stat fiind de lei 15660 scotit a 15 lei m.p.-



2.-Parcela Nr. Top. 6860, în sup. de 1190 m.p., teren arabil, proprietate  
itearei Beer Sara, domiciliată în Com. Turnișor-Jud. Sibiu, găsindu-  
la C.F. sub Nr. 2745, prețul oferit de Stat fiind de lei 17.850 socotit  
15 lei m.p.-

PERIMETRUL Nr. II

3.-Parcela Nr. top. 6265/2, în sup. de 2431 m.p., teren arabil, proprietate  
locuitorului Reisenbuchler Iosif, domiciliat în Com. Turnișor, Jud. Sibiu,  
sindu-se înscris la C.F. sub Nr. 325, prețul oferit de Stat fiind de lei  
36.465 socotit a 15 lei m.p.-

4.-Parcela Nr. top. 6266, în sup. de 1084 m.p., teren arabil, proprietatea  
itorului Koffer Mihail, domiciliat în Com. Turnișor, Jud. Sibiu, găsindu-se  
scris la C.F. sub Nr. 3914, prețul oferit de Stat fiind de lei 16.260 socotit  
a 15 lei m.p.-

5.-Parcela Nr. top. 6267, în sup. de 423 m.p., teren arabil, proprietate  
rului Berz Maria, domiciliată în Com. Turnișor, Jud. Sibiu, găsindu-se înscrisă  
la C.F. sub Nr. 1238, prețul oferit de Stat fiind de lei 6.345 socotit a  
15 lei m.p.-

6.-Parcela Nr. top. 6268, în sup. de 95 m.p., teren arabil, proprietatea  
itearei Schnell Maria născută Liebhardt, domiciliată în Com. Turnișor, Ju  
sibiu, găsindu-se înscrisă la C.F. sub Nr. 1644. prețul oferit de Stat  
de lei 1.425 socotit a 15 lei m.p.-

Art. II.-Ministerul de Război-Subsecretariatul de Stat al Aerului, este  
rizat să ofere ca preț al exproprierii, pentru totalul suprafeței de ex  
priat de 6.267 m.p., suma de lei 94.005.- ce se va suporta din F.N.A. 19

Art. III.-Domnul Ministru Secretar de Stat la Departamentul de Război-  
secretariatul de Stat al Aerului, este însărcinat cu aducerea la îndepl  
a prezentului Decret.-

Dat în București la.....

A N T O N E S C U  
MAREȘAL AL ROMANIEI  
SI  
CONDUCĂTORUL STATULUI

MINISTRUL DE RĂZBOI,  
Gral.

MINISTRUL JUSTITIEI

*[Handwritten signature]*

Nr. .... 961 / 27 AM 1914



D.R. Nr. 1149.-

ANTONESCU  
MARŞAL AL ROMÂNIEI  
MINISTERUL APĂRĂRII NAŢIONALE  
SECRETARIATUL STATULUI

Asupra raportului D-lui Ministru Secretar de Stat  
la Departamentul Apărării Naţionale şi al D-lui Subsecretar  
de Stat al Aerului, cu Nr. 29 din 10 Aprilie 1943,

In baza dispoziţiunilor decretelor-Regi Nr. 3057  
din 5 Septembrie şi Nr. 3072 din 7 Septembrie 1940,

Am decretat şi decretăm :

Art. 1. Pe temeiul art. 69-78 din legea de expropria-  
re pentru cauză de utilitate publică din 20 Octombrie 1936  
cu modificările aduse prin legea pentru modificarea şi adă-  
garea unor articole din legea de expropriere pentru cauză  
de utilitate publică urgentă, lucrările necesare pentru ca-  
terese militare, în care scop urmează a se expropria ter-  
nu de centură situat în hotarul comunei Turnișor jud. Sibiu,  
formând un perimetru cu suprafața totală de 174 Ha. 927 a  
(304 jugăre cadastrale, 495 st.j.p.) și având următoarele  
vecinătăți: la Nord șoseaua Națională Sibiu-Alba Iulia,  
Vest proprietatea locuitorilor din comuna Turnișor, la Sud  
situa în hotarul comunei Turnișor, la Est terenul pro-  
prietatea locuitorilor din comuna Turnișor.-

Perimetrul terenului supus exproprierii este compus dintr-o se-  
rie de loturi numerotate în plan constituind proprietatea  
persoanelor arătate în tabelul de mai jos cu întinderea de  
suprafață și prețul oferit de Stat, după cum se arată mai  
jos și anume :

Art. 2. In caz de erori asupra numelui de proprie-  
tar sau suprafeței, acestei erori urmează a fi rectificate  
în instanța de expropriere.-

Art. 3. Ministerul Apărării Naționale, Subsecretari-  
ariatul de Stat al Aerului este autorizat să ofere ca preț  
total al acestei exproprieri suma de lei 26.292.330, care  
se va suporta din fondul P.N.A.-

Art. 4. Dl. Ministru, Secretar de Stat al Depart-  
amentului Apărării Naționale, Subsecretariatul de Stat al  
Aerului, este însărcinat cu aducerea la îndeplinire a re-  
comandărilor prezentei decret.- supra și prețul oferit de Stat, astfel  
cum se arată în dreptul fiecărei parcele.

Dat în București, la 3 Mai 1943.-

PERIMEERUL NR. I

- 1.-Parcela Nr. top. 6859/11484 și 6859/11485, în sup. de 1044m.p., terenul este  
proprietatea locuitorului Liebhardt Mihail, domiciliat în Com. Turnișor  
Jud. Sibiu, găsindu-se înscris în cart. sup. Nr. 2958/11483 prețul oferit  
de Stat fiind de lei 15660