copyright: Aeroportul Internațional Sibiu

- 1940 -

Se înfiinţează aeroportul Sura Mică lîngă Sibiu pe un teren de dimensiuni reduse şi inundabil.

INFRASTRUCTURA,- care se compunea din trei barăci din scînduri de brad,(una aerogara propriu-zisă, a doua magazie pentru materiale şi a treia în care funcţiona goniometrul) un post de radio Telefunken,instalat într-o casă închiriată în comuna Sura Mică - a fost transferată de la aeroportul Cluj care în acest an se desfiinţează ca urmare a Dictatului de la Viena.

In perioada de iarnă şi de ploi abundente,aeroportul era închis cîte 1 - 3 săptămîni şi chiar mai mult.

TRAFICUL DE PASAGERI - se efectua de către societatea LARES (Liniile aeriene Române exploatate cu statul) cu avioane Loked care aveau o capacitate de 1o - 14 locuri.

STRUCTURA ORGANIZATORICA - Comandant aeroport - Necşa Ioan
- Sef staţie PNA
- 3 radiotelegrafişti (Pavlov Valentin, Ghiţă Ioan, Ilie P)
- 2 paznici
- 1 om de serviciu

- 1941 -

Nu au fost modificări în ceeace priveşte infrastructura, structura organizatorică şi traficul de pasageri.

- 1942 -

Comandant al aeroportului este numit Strasser Alfons fost ofiţer aviator scăpat din cîteva accidente de zbor ca militar activ.

Alte modificări privind infrastructura, traficul de pasageri sau structura organizatorică nu au fost.

- 1943 -

Prin Decretul 1149 publicat în Monitorul Oficial nr.11o din 13 mai 1943 s-a expropiat pentru cauză de utilitate publică în favoarea Ministerului de Război, Subsecretariatul de Stat al Aerului, 174 ha din terenul de centură situat în hotarul comunei Turnişor, în vederea înfiinţării unui aeroport pe acest teren.

copyright: Aeroportul Internațional Sibiu

Aeroportul funcţiona tot la Sura Mică, din acest an „funcţionînd atît ca aeroport civil cît şi militar.

Se efectua o singura cursă pe ruta Bucureşti - Sibiu - Arad şi retur. Nu au fost alte modificări în legătură cu infrastructura sau structura organizatorică.

- 1944 -

După 23 August, ziua insurecţiei naţionale antifasciste şi antiimperialiste, s-a luat hotărîrea despărţirii aviaţiei civile de aviaţia militară, trecîndu-se întreaga administraţie a aviaţiei civile la Ministerul Comunicaţiilor (= în conformitate cu Legea 81o publicată în Monitorul Oficial nr.241/ 17 oct.1946 =)

Nu au fost alte modificări.

- 1945 -

Prin Convenţia TARS încheiată între Guvernul URSS şi Guvernul Român la 8 august, (= publicată în M. Of. nr245 /26 oct.1945=) , Statul Român prin fondatorul său unic, Ministerul Comunicaţiilor a adus printre altele, ca aport de capital la constituirea societăţii, 13 aeroporturi civile printre care făcea parte şi aeroportul Sibiu. (= potrivit pct.13 din anexa 2o a Convenţiei paragraful "a'=)

Intru-cît posibilităţile Statului Român erau foarte reduse, iar lucrarile după deviz se ridicau la suma de 2o milioane lei , la 13 iunie se alege un comitet de iniţiativă pentru începerea lucrarilor necesare amenajării aeroportului Turnişor-Sibiu.

In toamna acestui an se mută aeroportul de la Sura MIcă pe terenul expropiat în anul 1943 la vest de hotarul comunei Turnişor.

Comandant al aeroportului este numit lt. de aviaţie Mihăilescu

Nu au fost alte modificări,infrastructura rămînînd aceiaşi ca şi la Sura Mică.

- 1946 -

Societatea TARS a înfiinţat & 5 aeroporturi civile pentru transport pasageri şi marfă : Sibiu, Cluj, Oradea, Arad şi Timişoara pentru a face legătura cu Bucureştiul.

Infrastructura - se compunea din:

- O baracă de lemn de 6 m lungime şi 4 m lăţime care servea ca aerogară compusă din sală de aşteptare pentru pasageri nemobilată şi o altă încăpere cu destinaţia de birou cdt, aeroport si serviciu meteo.
- Terenul de aterizare era nemarcat iar pista de aterizare era nemarcată.

Aerogara nu era legată de şoseaua naţională printr-un drum pietruit.

La 5oo m distanţă de aerogară, se găsea o altă baracă, în care era instalat goniometrul.

TRAFICUL DE PASAGERI - era asigurat de către societatea TARS cu avioane de tip LI2 care zburau pe ruta: Bucureşti -Sibiu-Cluj şi Bucureşti- Sibiu- Oradea.

Structura organizatorică - Comandant aeroport - Coos Mihail
- 5 radiogoniometrişti(Ghiţă I , Sobaru , Filimon I , Ilie P, Pop.)
- 2 soferi (Niculiţă , Cucu.)
- 2 oameni de serviciu.

Din punct de vedere meteorologic aeroportul era deservit de un serviciu meteo din care făceau parte: Tănăsescu Gh. , şeful staţiei Zahei David şi Marinescu Grigore.

Societatea Tars nu dispunea în acest an de agenţie proprie la Sibiu , biletele de avion fiind vîndute la agenţia VAGONLIT unde tov. GOLNER şeful agenţiei făcea o bună reclamă transportului aero.

- 1947 -

In data de 31 martie, se predă întregul patrimoniu aeroportuar de la Comandamentul aeronauticii la Ministerul Comunicaţiilor - Direcţia Generală a Aviaţiei Civile.

Conform anexelor procesului verbal de predare-primire la această dată existau: (INFRASTRUCTURA)

- Terenul de aterizare -175 ha
- Aerogara în suprafaţă de 48 mp în stare uzată
- Corp gardă în suprafaţă de 4o mp în stare uzată
- Hangar în suprafaţă de 114 mp
- Clădire pentru goniometru în suprafaţă de 46 mp
- WC în suprafaţă de 6 mp (toate în stare uzată)

In acest an aeroportul este dotat cu un alimentator de 3,5 t marca ZIS 15o , un autostarter GAZ şi un încălzitor de avion PROPSKLAS.

Traficul de pasageri- Se zbura cu avioane de tip LI2 cu o capacitate de 21- 24 locuri pe rutele: Bucureşti - Brasov - Sibiu si retur, Bucureşti - Sibiu - Deva şi retur, Bucureşti - Sibiu - Tg. Mureş şi retur , Bucureşti - Sibiu - Oradea şi retur.

Se înfiinţează agenţie proprie pentru vînzarea biletelor de avio

Structura organizatorică - Nu sînt modificări.

---

copyright: Aeroportul Internaţional Sibiu