

Aristotel Adrian Căncescu

# Un aeroport la Brașov

Istoria aviației brașovene



## Cuprins

INTRODUCERE .....	5
ISTORIC AL AVIAȚIEI LA BRAȘOV .....	7
ÎNFIINȚAREA I.A.R. BRAȘOV .....	8
Bombardamentele americane din 1944 .....	12
Reprofilarea uzinei I.A.R. după 1945 .....	13
Continuarea tradițiilor construcțiilor aeronautice la Brașov după desființarea I.A.R. ....	17
ICA Brașov între anii 1970-1980 .....	22
Primele zboruri de pe aeroporturile brașovene .....	26
Cronologia evenimentelor I.A.R. Brașov .....	28
UN AEROPORT LA BRAȘOV! .....	36
Personalități ale aeronauticii brașovene .....	49
Hotărâri Consiliul Județean Brașov .....	56
Istoria, în imagini, a Aeroportului Brașov .....	123
DE CE MERITĂ VIZITAT BRAȘOVUL DE CĂTRE TURIȘTI .....	173
Bibliografie .....	194

## INTRODUCERE

### 3 Octombrie 2014

O zi frumoasă de toamnă, o zi importantă pentru mine. Dar îndrăznesc să zic că și pentru Brașov și România. Inaugurarea pistei Aeroportului Internațional din Brașov.

Un vis vechi al Brașovului. După sondajele făcute în acea perioadă, peste 75% din locuitorii județului Brașov își doreau această investiție. Un județ cu o industrie puternică și cu un turism dezvoltat avea nevoie de un asemenea obiectiv. Investitori importanți din județul nostrum solicitau acest lucru. AEROTEC, INNA SCHAFFLER și alții.

Când am negociat la Nurenberg cu cei de la Inna Schaffler venirea lor în județul nostru, pentru cea mai importantă investiție făcută după Revoluție, a fost o promisiune făcută.

În Brașov vom avea aeroport!

Dar lucrurile nu aveau să meargă așa de simplu. A fost pe departe investiția pe care mi-am dorit-o cel mai mult, dar și investiția pentru care am întâmpinat cele mai complicate obstacole.

Dar șansa a venit în 2004 când la guvernare a venit PNL-ul, iar Prim ministru Călin Popescu Tăriceanu m-a sprijinit să realizăm acest obiectiv. Călin Popescu Tăriceanu a iubit Brașovul, iar eu îl consider cel mai bun premier pe care l-a avut România după Revoluție. Și până în 2014 i-am cunoscut și am colaborat cu toți.

În 2000 când am candidat la președinția Consiliului Județean Brașov am avut ca slogan „Brașov – primul județ turistic al țării”. Din păcate, atunci ocupam un modest loc 15-16 ca număr de turiști.

Era inadmisibil ca un județ cu istoria, cultura și frumusețile sale să ocupe un asemenea loc. Acesta a fost principalul motiv pentru care am candidat în anul 2000.

După 8 ani de Senat, simțeam că la Parlament – chiar dacă activitatea ce o desfășuram era importantă – era prea statică pentru mine.

După 8 ani de Senat simțeam nevoia unei schimbări – într-un oraș în care fostul primar Ghișe nu a făcut mai nimic. A generat scandaluri și s-a pierdut în lupte politice, pierzându-și majoritatea în Consiliul Local.

Nici eu nu am avut o majoritate confortabilă. Din contră. Dar am reușit să-i capacitez pe consilieri în proiectele mele și am avut aproape tot timpul o majoritate.

În 2001 am declarat Aeroportul obiectiv de interes județean. Prin Hotărârea 23 din 2 martie 2001 se vota de plenul Consiliului Județean Brașov acest lucru.

Dar acest vot reprezenta un prim pas, dar el era încă un vis prea îndepărtat.

Nu aveam teren, nu aveam bani. Singura zonă care se preta pentru această investiție se afla în centrul Țării Bârsei lângă Aeroclubul Brașov și I.A.R. Brașov.

Începuseră lupte pentru terenurile din zonă. Noroc că zona cea mai bună aparținea Institutului Cartofului și a rămas compactă.

În Parlament, Ministrul transporturilor din acea vreme spunea că în Brașov niciodată nu vom avea aeroport pentru că nu se justifică. La Nurenberg – președintele Traian Bănescu spunea la o întâlnire cu diaspora același lucru. Când ziariștii i-au spus că Nurenberg este înfrățit cu Brașovul și că eu le-am spus că lucrăm la aeroport, Bănescu le-a spus:

*„Nu-l ascultați pe Căncescu că el are numai avioane în cap!”*

*Și totuși s-a făcut!!*

I-am spus lui Johannis că Brașovul este cea mai importantă destinație turistică din țară și un aeroport este vital pentru noi. Și el se opunea.

Scriu această carte în anul în care se împlinesc 100 de ani de când s-au pus bazele construcției de aeronave la Brașov.

La 25 iunie 1925 regele Ferdinand promulga legea votată de Parlament pe 11 iunie 1925 privitoare la întreprinderile industriale pentru apărare națională și înființarea I.A.R. Brașov.

## ISTORIC AL AVIAȚIEI LA BRAȘOV

După 1910, brașovenii aflau din ziare despre încercările de zbor pe care le făceau în diferite părți ale lumii oamenii curajoși care își puneau viața în pericol – mulți dintre ei plătind cu viața toate progresele pe care le-au făcut aviația și apoi astronautica.

Pe parcursul a șapte decenii, omenirea a făcut progrese uluitoare. De la zborul fraților Wright din 1901 până la coborârea omului pe lună în iulie 1969, au fost sute de vieți sacrificate pe altarul științei și tehnologiei.

Brașovul a fost și el martorul unor astfel de pionieri prin zborurile demonstrative făcute după 1910 în localitățile din județul nostru.

Primul zbor demonstrativ a avut loc pe 31 iulie 1910 la Stupini la mitingul contelui Montigny.

În 1909, pe 25 septembrie, Aurel Vlaicu avea să facă un experiment cu avionul său în curtea liceului Andrei Șaguna, iar pe 18 septembrie 1911 avea să aibă loc zborul demonstrativ a lui Aurel Vlaicu.

Dar primul brașovean care avea să se ridice în zbor a fost Albert Ziegler din Codlea, inginer cu studii în Franța și Anglia.

Pe 19 octombrie 1913 face mai multe zboruri deasupra Codlei și Brașovului, depășind 3000 metri altitudine. A fost primul care a transportat și pasageri în zborurile sale.

Pe 16 octombrie 1929, deasupra Brașovului avea să zboare renumitul Graf Zeppelin. După ce înconjurase globul pământesc avea să treacă și pe deasupra Brașovului – miercuri 16 octombrie 1929.

În 1979, Poșta Română avea să editeze un timbru jubiliar cu ocazia aniversării a 50 de ani de la acest zbor. În colecția mea am și eu un astfel de timbru.

## ÎNFIINȚAREA I.A.R. BRAȘOV

După Unirea din 1918, România devenea una din țările importante din Europa. Cu o economie în creștere, cu o situație politică și militară tensionată, industria de apărare devenea foarte importantă.

O fabrică de avioane era și mai importantă. Era vârful de lance a industriei în cele mai importante țări europene. În 1924, Guvernul acorda un credit de 500 milioane lei pentru înființarea fabricii de la Brașov.

Tratativele s-au dus cu firmele franceze Lorraine – Dietrich, Bleriot – Spad.

După aceasta, Ministrul industriei și comerțului trimite către Parlament „Legea privitoare la întreprinderile industriale în legătură cu apărarea națională”, votată pe 11 iunie 1925 în unanimitate de Camera Deputaților și majoritate de voturi de Senat, pe 13 iunie 1925.

Pe 25 iunie, regele Ferdinand promulga această lege, ce apărea în Monitorul Oficial pe 26 iunie 1925.

*De ce a fost ales Brașovul?*

Brașovul era un oraș cu o bogată tradiție meșteșugărească și apoi industrială.

De la renumitele bresle care funcționau în Evul Mediu – în 1927 ajunsese să aibă peste 200 de fabrici și peste 10.000 de lucrători.

După stabilirea amplasamentului, pe 1 noiembrie 1925, Ministrul de Război a încheiat un contract cu societatea proaspăt înființată. Director era un specialist francez, iar subdirector general era Andrei Popovici care, în 1927, la inaugurare devine director general.

Pentru construcția uzinei, Statul Român a achiziționat în Câmpia Bârsei terenul necesar construcției uzinei. Societatea pornește cu un capital social de 120 milioane lei, care apoi se

majorează la 200 milioane de lei. Societatea franceză cu 70 milioane de lei, Statul Român cu 40 milioane de lei și ASTRA ARAD cu 55 milioane de lei.

Începuturile aviației românești aveau să apară însă în 1914 la Arad.

După Unire, din motive strategice, fabrica avea să se mute la Brașov. Președintele Consiliului de Administrație avea să fie Constantin Coandă, tatăl lui Henri Coandă, inventatorul avionului cu reacție – cel care dă numele aeroportului de la București.

La inaugurarea uzinei pe 11 octombrie 1927, aveau să participe Louis Bleriot și președintele fabricii de motoare din Franța, Lorraine – Dietrich.

De asemenea, la inaugurare au participat și generalul francez Berthelot și Primul ministru al României, Ion Brătianu.

A fost ultima festivitate a lui Brătianu. La scurt timp a murit în mod neașteptat în urma unei răceli. Uzina cu aerodromul ocupau o suprafață de 24 de hectare. Cu cca 2400 de angajați, fabrica trebuia să producă 300 de avioane și 300 de motoare anual.

După cum era de așteptat, în 1930, francezii s-au retras din afacere. Proiectul actualei clădiri – care a fost clădirea de administrare a uzinei a fost proiectat în 1935. Clădirea avea două etaje și un turn central.

Numai în 1937 s-au făcut construcții de 15.000 metri pătrați.

Fabrica, încă din 1937, devine una din cele mai mari fabrici din lume, cu peste 130.000 metri pătrați – construcții.

În anul 1943 se fabrica la I.A.R. Brașov 20 de avioane de vânătoare Messerschmitt Bf 109. Fabrica avea să producă mai multe tipuri de avioane.

Produs în 1931, avionul I.A.R. – CV11 a doborât mai multe recorduri mondiale. Atingea 328 km/h și se ridica în 8 minute la 5000 metri altitudine și atingea plafonul de 10.000 metri.

Dar pentru că în Europa se adunau deja norii negri ai războiului, în 1936 s-a trecut la proiectarea unui avion performant considerat de specialiști al patrulea avion de vânătoare din lume – I.A.R. – 80.

Acest avion care și-a dovedit utilitatea din plin în cel de-al doilea Război mondial atingea în 6 minute o altitudine de 6.000 metri, putea să urce până la 10.500 metri și atingea o viteză de 500 km/h.

În 1936 s-a trecut la producția lui în serie. Mulți l-au considerat ca fiind superior Messerschmitt – ului, fiind mai ușor manevrabil.

În 1941 se trece la fabricarea a 100 de avioane de bombardament I.A.R.-81, care era aproape identic cu I.A.R.-80, dar care avea un suport pentru o bombă de circa 250 kg.

În 1942 s-au construit 270 de avioane I.A.R.-81 și I.A.R.-81C, precum și Messerschmitt 109G. În total, s-au fabricat 460 de avioane I.A.R.-80 și I.A.R.-81, și toate s-au remarcat pe câmpul de luptă.

Când am lucrat la ICA Ghimbav, un coleg mi-a adus niște planșe cu motorul de avion I.A.R.-1000, motor cu 14 cilindri amplasați în stea.

În 1985 când am văzut acele desene, la ICA Ghimbav, cu certitudine că nu eram în stare să mai facem așa ceva. Sunt convins că în toată industria brașoveană nu se mai putea face.

În 1939, fabrica I.A.R. Brașov avea peste 7.000 de angajați. Deoarece nivelul calitativ al produselor sale depășea cu mult ceea ce produsese multe din țările beligerante, în 1944 fabrica avea să fie ținta țărilor aliate.

Americanii au urmărit să distrugă în România pentru a slăbi forța noastră militară, obiectivele cele mai importante: Centrul Administrativ al țării, adică Bucureștiul, sondele de pe Valea Prahovei, care reprezentau principala sursă de hidrocarburi pentru război a nemților și Brașovul, principalul centru industrial al României.

Avioanele fabricate la Brașov produsese ră multe pagube forțelor aliate.

Două din cele patru bombardamente asupra Brașovului aveau să producă pagube serioase care au făcut imposibilă continuarea producției de avioane, fabrica fiind distrusă în proporție de 70%.

După intrarea rușilor în țara în august 1944, I.A.R.-ul a fost unul din primele obiective spre care s-a îndreptat atenția

lor. Nivelul tehnologic ridicat și specialiștii de aici au devenit ținta lor.

Tehnologiile și utilajele au fost „împrumutate” de ocupanți, iar celor din fabrică, înainte de a se trece la producția de tractoare li s-a cerut să execute alte produse după documentația sovietică.

## Bombardamentele americane din 1944

Bombardamentele i-au luat prin surprindere pe cei care administrau județul.

*Primul* bombardament a început în ziua de Paște – 16 aprilie, ora 10:50. Circa 100 de avioane care veneau din direcția nord-vest, la o înălțime de 3.500 metri. I.A.R.-ul a fost principalul obiectiv bombardat. Gara Brașov a fost distrusă integral. A fost lovit Centrul Brașovului. În fața Prefecturii a fost lovită Vila Kertsch. Numai la Vila Kertsch aveau să moară 16 persoane.

Când eram copil, acolo era o terasă și încă se mai vedeau stricăciunile produse. Pentru că structura ei de rezistență a fost afectată, ea a fost demolată în 1975 și în locul ei a fost construită Clădirea Modarom.

După primul bombardament s-au înregistrat un număr de 199 de morți și 200 de răniți. După acest bombardament, Ministerul Afacerilor Interne a recomandat ca toți copiii sub 14 ani să fie trimiși în afara Brașovului, la bunici, pentru a fi mai protejați.

*Al doilea* bombardament a fost pe 6 mai la ora 11:40. Orașul a fost lovit cu 950 de bombe și a lăsat în urmă 154 de morți și 129 de răniți.

La I.A.R. capacitatea de producție a fost distrusă aproape în întregime. Au fost lovite Turnătoria și Tratamentul.

Din avioane au fost lansate manifeste care aveau ca obiectiv demoralizarea populației și ieșirea României din război, lucru care s-a și întâmplat 3 luni mai târziu, pe 23 august 1944.

*Al treilea* bombardament a avut loc pe 6 iunie 1944, orele 09:10, când 100 de avioane B17 au bombardat din nou Gara din Brașov și uzina Astra. De data aceasta s-au raportat 7 morți și 11 răniți.

*Ultimul* bombardament a avut loc pe 4 iulie 1944, orele 09:53, când 140 de avioane au bombardat Brașovul și de această dată și orașul Săcele.

Cele patru bombardamente americane au produs pagube serioase industriei și infrastructurii brașovene. Au lăsat în urmă 466 de morți.

## Reprofilarea uzinei I.A.R. după 1945

Fabrica a trecut la vechea denumire Regia Autonomă I.A.R. Unele activități de reparat avioane și colaterale au continuat până în 1947.

Toți specialiștii de aviație și cei pasionați s-au strâns în jurul directorului Ioan Grosu, pe care nimeni nu a avut curajul să-l schimbe într-o perioadă în care Partidul Comunist schimba tot.

Pe 20 mai 1946, Guvernul decide printr-o Hotărâre ca uzina să producă tractoare. Primul produs după proiect sovietic avea să poarte nume de aviație – I.A.R. 22.

Uzina avea 5.000 de angajați, iar asimilarea tractorului sovietic a fost un fleac pentru specialiștii pe care-i avea fabrica. Tractorul a fost asimilat și fabricat într-un timp record. Primele tractoare au defilat pe 1 mai 1947 la București. Dar sovieticii, în stilul lor caracteristic, conduceau dictatorial.

Pe 24 iulie 1947, Președintele american Truman învinuia URSS că România, Bulgaria și Ungaria erau strangulate economic și politic și că nu va avea relații diplomatice cu aceste țări până nu vor avea alegeri libere. Uzina, cu conducere sovietică, s-a organizat prin dezorganizare.

Conducerea era dictatorială, iar românii, chiar și cei cu funcții de conducere, erau umiliți. În cartea „*Asalt asupra economiei României. De la Solagra la Sovrom*” – apărută în 2004 în Editura Nemira<sup>(1)</sup>, găsim ilustrată atmosfera din fabrică în acea perioadă.

„Lucrurile mergeau prost și la «Sovromtractor» din Brașov. Condițiile de lucru erau groaznice. Cu prilejul vizitei întreprinse de Gheorghiu-Dej la Brașov, la începutul lunii noiembrie 1951, unul dintre muncitori a arătat dificultățile pe care le întâmpinau lucrătorii: «Haine de protecție nu avem. Noi am cerut bocanci. Nu s-au luat măsuri. Aerisire în hangar nu avem nici un pic. Când

(1) *Asalt asupra economiei României* – editura Nemira 2004

primim 15 tractoare, nu ne vedem la 10 cm unul de altul din cauza fumului. Și așa lucrăm ani întregi. Se lucrează fără WC!»<sup>(1)</sup> Un angajat de la secția Turnătorie afirma că «o nemulțumire foarte mare este că, după atâția ani de democrație, turnătoria noastră nu are o baie cu o capacitate de 200 de muncitori care să se spele. Noi avem 700 de muncitori și acolo la ora trei nu e apă. Turnătorii care lucrează în praf și gaze n-au nici apă de băut»<sup>(2)</sup>. Muncitorii erau nemulțumiți și de comportamentul inginerilor sovietici: «tov. Pantelimanov a strigat la tov. maistru Baldin, în 15 septembrie, că nu este bun de conducător și a început să-l înjure pe rusește, față de muncitorii din secție. Tov. director general Lamanov a procedat la fel cu tov. Paiu, iar tov. Pantelimanov, la montaj general, a scuipat pe un muncitor în față, că nu a vrut să iasă afară, să monteze motoarele, spunând că este frig»<sup>(3)</sup>.

Gheorghiu-Dej, însoțit de Chivu Stoica, a convocat o ședință a Biroului Organizației de Bază (B.O.B.) din Sovromtractor, urmată de o ședință a Comitetului Regional P.M.R. Liderii locali de partid și-au făcut autocritica într-o manieră care merită reprodusă: «Nu se poate admite ca o uzină unde sunt 1.500 de membri de partid să ajungă în halul de azi! Noi suntem comuniști revoluționari și trebuie să luăm exemplu din viața tovarășilor noștri din conducere care, doi-trei la număr, au întors la 23 August o țară și noi, 1.500 nu suntem în stare să conducem 50 de bandiți!» Tema bandiților sabotori este recurentă. Comentând un accident la o «mașină sovietică» secretarul de partid de la Sovromtractor afirma: «Noi ne-am interesat cine lucra acolo. Erau niște copii de sași.» Ofițerul de securitate care răspundea de Sovromtractor i-a prezentat lui Dej detalii: «La 6.700 de muncitori sunt 168 de foști legionari dintre care 14 îi avem în obiectiv (...) Ei lansează zvonuri, comentează emisiunile posturilor imperialiste, instigă muncitorii. S-au găsit o serie de inscripții (...) care sună cam așa: “Moarte comuniștilor!”, “Jos cu comuniștii, afară cu ei!”, “Trăiască România Mare fara comuniști”»<sup>(4)</sup> În fața acestor

«dovezi» de sabotaj<sup>(1)</sup>, Gheorghiu Dej a conchis: «Cei 14 ar trebui trimiși la canal»<sup>(2)</sup>

Ca urmare a neregulilor sesizate, a fost trimisă către C.C. al P.M.R. o brigadă de control. Aceasta a întocmit un referat cu privire la situația din Uzinele «Sovromtractor»<sup>(3)</sup>. În acest referat se menționa, printre altele, o creștere semnificativă a rebuturilor. Astfel, de la 6.425.286 lei în luna iulie, rebuturile au crescut în luna august la 8.986.064 lei, iar în septembrie la 9.606.016 lei. În secția de turnătorie au fost rebutate, într-o singură lună, 3.000 de pistoane. În aceste condiții, fondul de salarii a fost depășit în luna septembrie 1951 cu 11.019.000 lei. Procesul de producție era prost organizat astfel că la începutul lunii erau goluri în producție, iar la sfârșitul lunii muncitorii erau nevoiți a lucra ore suplimentare. Planificarea operativă se făcea birocratic, fără concordanță între sectoarele productive, iar repartizarea la timp a materiilor prime din magazii se făcea, adesea, numai sub presiunea muncitorilor și a tehnicienilor<sup>(4)</sup>.

Din ancheta brigăzii trimise de C.C. al P.M.R. a reieșit că «de nenumărate ori, muncitorii au ridicat în adunările organizației de bază și în ședințele de producție probleme importante ale organizării producției, făcând propuneri și criticând aspru lipsurile. Faptul că sesizările făcute de ei nu au fost urmate de măsuri practice și n-au fost luate în seamă de conducerea administrativă, de Comitetul de Partid și de sindicat iar cei care au criticat au avut de suferit, a dus la înăbușirea criticii, la demobilizarea muncitorilor, la neparticiparea lor la ședințe și la pierderea încrederii în organele de conducere»<sup>(5)</sup>

Propunerile brigăzii venită de la București pentru îmbunătățirea muncii la «Sovromtractor» frizează ridicolul. Vom aminti doar două dintre ele: «Direcția Generală

(1) A.I.C.B., fond C.C. al P.C.R. Cancelarie, dosar nr. 102/1950, f. 3-4

(2) *Idem*, f. 19

(3) *Ibidem*

(4) *Idem*, dosar nr. 48/1951, f. 8-9

(1) Securitatea veghea mereu asupra „dușmanilor poporului“. O notă a Securității din 1952 menționa: „la Sovromtractor cinci ingineri și tehnicieni, foști legionari, au desorganizat fabrica de tractoare K.D. 35, provocând nerealizarea planului. Ei au fost arestați și sunt anchețați“ – A.C.N.S.A.S., fond Documentar, dosar nr. 38, f. 8

(2) A.I.C.B., fond C.C. al P.C.R.-Cancelarie, dosar nr. 48/1951, f. 8-9

(3) *Idem*, dosar nr. 43/1951, f. 2-12

(4) *Ibidem*, f. 4

(5) *Ibidem*, f. 5