

**REȚINEREA LA SOL A AVIOANELOR IL-18 ALE COMPANIEI
„TAROM” ȘI INFORMAȚIILE CUNOSCUTE DE ȘEFUL LEGAȚIEI
S.U.A. DE LA BUCUREȘTI (IANUARIE-MARTIE 1963)**

*Locotenent-colonel (r.) dr. Petre OPRÎȘ**

Au trecut 62 de ani de la aterizarea forțată a unui avion de pasageri Il-18 al companiei „Tarom” în imediata apropiere a localității cipriote Paphos. Deoarece problemele de alimentare cu combustibil a avioanelor Il-18 au continuat să existe la București după incidentul grav care a avut loc la 24 februarie 1962, ne-am propus să prezentăm câteva detalii despre acesta și măsurile adoptate cu întârziere de autoritățile române pentru a preveni repetarea aceluși eveniment. În acest scop, vom utiliza fotografiile cu totul inedite păstrate într-o arhivă din România, trei documente inedite elaborate la București, în februarie și martie 1963, de către șeful Legației S.U.A. și un raport al ministrului Transporturilor și Telecomunicațiilor.

La 24 februarie 1962, un avion Il-18 V (înmatriculat YR-IMB) se aflaseasupra Mării Mediterane, la altitudinea de 7300 metri, când piloții Virgil Georgescu și Nicolae Anghel au fost surprinși de oprirea bruscă a unui motor. După aproximativ zece minute de zbor, alte două propulsoare au încetat să funcționeze, iar cel de-al patrulea motor al aparatului s-a oprit când avionul se afla la o altitudine de 1700 metri și la 15 kilometri distanță față de litoralul insulei Cipru.¹ În acea zi de sâmbătă, avionul românesc efectua o cursă specială pe ruta București-Belgrad-Atena-Nicosia, fără escale pe traseul respectiv, cu 79 de emigranți de religie mozaică și opt membri ai echipajului. Toți pasagerii doreau să ajungă în Israel, iar aeroportul de destinație și caracterul special al zborului sunt confirmate, printre altele, de manifestul de încărcătură al avionului.²

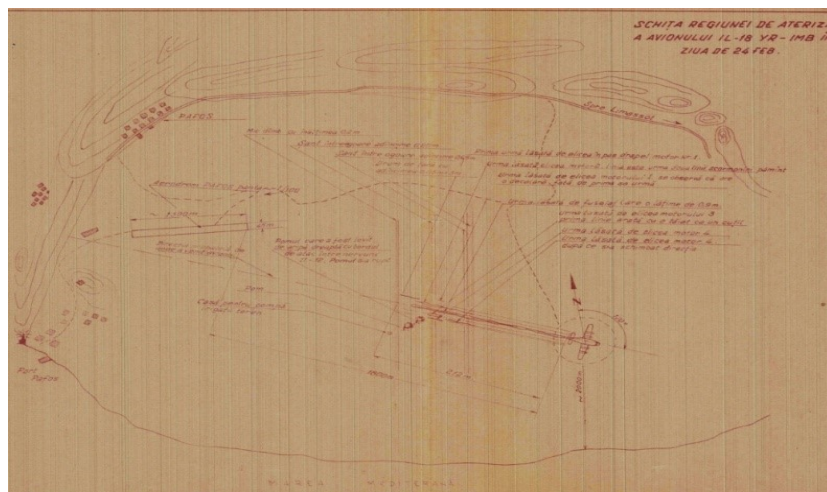
Deoarece navigatorul Boris Ferderber avea deja încercute pe hartă terenurile plate care permiteau o aterizare de urgență, pe întregul traseu, piloții Virgil Georgescu și Nicolae Anghel au primit informații despre un loc potrivit pentru aterizarea cu trenul escamotat și despre panta necesară de coborâre a aparatului, astfel încât să se ajungă pe terenul dezafectat al unui aerodrom utilizat de anglo-americani în cea de-a doua conflagrație mondială. Terenul respectiv era situat în imediata apropiere a localității Paphos. Personalul de serviciu aflat în turnul de control al aeroportului de la Nicosia a fost înștiințat de către piloții români despre poziția avionului și despre oprirea necomandată a motoarelor. Totodată, a fost lansat prin radio un mesaj S.O.S.

*Director adjunct al Institutului Cultural Român de la Varșovia; cercetător onorific dr., Institutul de Cercetări Socio-Umane „C.S. Nicolăescu-Plopșor” din Craiova; locotenent-colonel (în rezervă). Volum publicat recent: *Armată, spionaj și economie în România (1945-1989)*, Editura TREI, București, 2021.

¹ Arhivele Naționale Istorice Centrale (în continuare: A.N.I.C.), *fond Președinția Consiliului de Miniștri – Consiliul de Miniștri 1956-1966*, dosar nr. 25/1962, ff. 80; 82; 84.

² *Ibidem*, f. 75.

Din schița întocmită de autoritățile române rezultă că fostul aerodrom militar era prevăzut cu o pistă scurtă (de aproximativ 1300 m)³, însă piloții au preferat să aterizeze cu trenul escamotat pe un teren plat din imediata apropiere deoarece combustibilul aflat în rezervoarele avionului se putea scurge și aprinde de la scânteile rezultate la aterizarea pe burtă, pe o pistă de beton, iar la sol nu exista nici un mijloc de stins incendii. Un pom aflat pe direcția de aterizare a fost retezat cu o aripă după ce avionul a luat contact cu solul. Distanța parcursă de aparatul Il-18 la aterizare a fost de 212 metri, iar plaja se afla la aproximativ doi kilometri de locul în care s-a oprit aparatul de zbor. Din fericire, nu au existat pierderi de vieți omenești și nici o rănire.⁴ Toți pasagerii au fost îmbarcați în autobuzele venite de la Paphos și transportați la Nicosia împreună cu bagajele lor.⁵



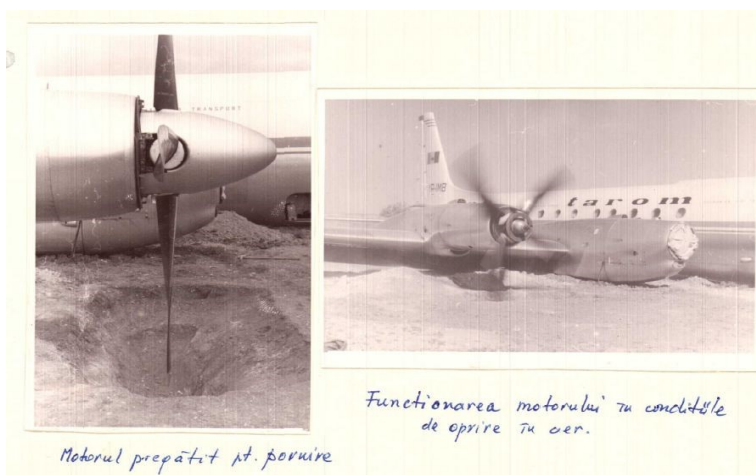
Pentru a descoperi cauza acelui incident, specialiștii sosiți la locul aterizării au săpat un șanț adânc în dreptul unui motor, au demontat elicea avariată și au pus alta în locul său. Apoi, a fost pornit motorul pentru a se verifica funcționarea sa în condițiile de oprire în aer. Acel experiment a demonstrat faptul că motorul nu s-a defectat în timpul zborului, iar cauza evenimentului grav era alta: gheața acumulată în filtrele de combustibil ale motoarelor.

Au urmat o reparație expeditivă a avionului în același loc, mutarea sa la capătul pistei aerodromului, o decolare cu emoții și un zbor spre un aeroport din U.R.S.S. (la începutul lunii martie 1962). În schimbul acelui avion, compania „Tarom” a primit unul nou.

³Ibidem, f. 76.

⁴Ibidem, f. 60; 79 passengers escape unhurt. *Airliner in Paphos Field. „Magnificent landing” by Rumanian pilot*, în „Cyprus Mail”, vol. 58, no. 5772, Sunday, February 25, 1962, p. 1.

⁵A.N.I.C., fond Președinția Consiliului de Miniștri – Consiliul de Miniștri 1956-1966, dosar nr. 25/1962, f. 81.





Deteriorarea flapsului



*Deteriorarea produsă prin retezarea porukii
de planul avionului*

Un an mai târziu, William A. Crawford a informat Departamentul de Stat al S.U.A. despre reținerea la sol a celor trei avioane Il-18 deținute de compania

„Taron”. De exemplu, în telegrama trimisă la 13 februarie 1963, șeful Legației S.U.A. de la București a menționat astfel:

„13. *IL-18's Grounded*

The three IL-18's of the TAROM international fleet have been grounded since January 31. IL-14's have replaced the IL-18's during this period. On IL-14 TAROM flight RO 205 Vienna-Bucharest February 12, the stewardess revealed that the grounding of IL-18's was due to icing in the fuel lines. (CONF)

Comment: Difficulties have appeared previously in these aircraft. Icing in the gas lines, however, has not been reported before. (CONF)”⁶.

După o săptămână, William A. Crawford a revenit la acel subiect și a informat conducerea Departamentului de Stat despre „*Motivele invocate pentru menținerea la sol a [avioanelor] IL-18[:]*”

Un apropiat al lui Petre PATRESCU (*sic!*), director al TAROM, a declarat că, în urma unei anchete, consilierul Ministerului Transporturilor a motivat astfel reținerea la sol a flotei de [avioane] IL-18 a [companiei] TAROM:

(1) Oficialii TAROM și ai Ministerului Transporturilor nu au citit toate manualele tehnice ale IL-18.

(2) Sovieticii au refuzat să ofere TAROM-ului aditivi de combustibil pentru eliminarea înghețului.

Operațiunile cu IL-18 au fost reluate pe 16 februarie, după ce au fost reținute la sol începând de la 25 ianuarie.

Comentariu: Conform relatărilor, refuzul sovietic privind aditivii pentru combustibil s-a bazat pe [rațiuni de] securitate militară. Prin urmare, românii au căutat aditivi de combustibil în Europa de Vest, având Anglia ca primă soluție”⁷.

⁶William A. Crawford, *Minister Plenipotentiary (Romania), to Department of State, Bucharest, Romania, February 13, 1963*; File: POL 2-1 Joint Weekas RUM, nepaginat; Box 4027; POL 19 GOV. OF DEPENDENCIES, RHOD & NYAS 7/1/63, POL 2-3 POLITICO-ECONOMIC REPORTS RUM; Central Foreign Policy File, 1963; General Records of the Department of State, Record Group 59 (RG 59), National Archives at College Park, College Park MD (NACP).

I.E. „13. *Reținerea la sol a IL-urilor 18[:]*”

Cele trei IL-18 ale flotei internaționale „TAROM” au fost reținute la sol începând de la 31 ianuarie. IL-urile 14 au înlocuit IL-urile 18 în această perioadă. În cursa aeriană RO 205 „TAROM”, Viena-București, [efectuată] la 12 februarie cu un IL-14, stewardesa a dezvăluit faptul că reținerea la sol a IL-urilor 18 s-a datorat înghețului apărut în conductele de combustibil. (CONF[IDENTIAL])

Comentariu: Anterior, au apărut dificultăți la aceste aeronave. Cu toate acestea, înghețul în conductele de combustibil nu a fost raportat înainte. (CONF[IDENTIAL])”. (Traducerea și adaptarea textului: Petre Opreș).

⁷William A. Crawford, *Minister Plenipotentiary (Romania), to Department of State, Bucharest, Romania, February 20, 1963*; File: POL 2-1 Joint Weekas RUM, nepaginat; Box 4027; POL 19 GOV. OF DEPENDENCIES, RHOD & NYAS 7/1/63, POL 2-3 POLITICO-ECONOMIC REPORTS RUM; Central Foreign Policy File, 1963; RG 59, NACP.

Data exactă privind reținerea la sol a celor trei avioane Il-18 aflate în înzestrarea companiei „TAROM” este 25 ianuarie 1963. În raportul pe care l-a trimis lui Alexandru Drăghici (vicepreședinte al Consiliului de Miniștri și ministru al Afacerilor Interne), Dumitru Simulescu a precizat data respectivă în contextul problemelor care se înregistrau la alimentarea cu combustibil la acele avioane. Raportul complet, întocmit de ministrul Transporturilor și Telecomunicațiilor, îl prezentăm în continuare.

În Arhivele Naționale ale S.U.A. există și o altă telegramă privind problemele deosebite cu care se confrunta compania „TAROM” și modul în care autoritățile comuniste de la București încercau să le rezolve. La 15 martie 1963, William A. Crawford a informat Departamentul de Stat al S.U.A. despre zvonul privind demiterea directorului companiei, precum și despre diferențele care au apărut între piloții tineri și cei în vârstă în ceea ce privea planificarea zborurilor pe rutele internaționale, astfel:

„12. *Removal of TAROM Director Rumored*

It is reliably understood that the Rumanian Ministry of Transport is so dissatisfied with the TAROM Airline operational deficit that Transport Ministry officials are said to be discussing removal of its director, Petre PATRESCU (*sic!*), and his replacement by Vladimir STINGACIU, a former TAROM director who is now Counselor for the Ministry. (CONF)

Comment: Reportedly Patrescu, a dedicated party engineer, erred in engrossing himself too deeply in the technical rather than strictly operational and profit-making aspects of the airline. (CONF)

13. *Young TAROM Pilots Get Preferential Treatment*

It is also reliably understood that TAROM senior pilots are suffering discrimination in flight scheduling and that junior pilots trained under the present regime are now being assigned the most desired international flights. (CONF)

Comment: Those TAROM pilots who received prewar training may be finding it more difficult than the younger pilots to adjust to the demands of the political system. (CONF)”⁸.

⁸William A. Crawford, *Minister Plenipotentiary (Romania), to Department of State, Bucharest, Romania, March 15, 1963*; File: POL 2-1 Joint Weekas RUM, nepaginat; Box 4027; POL 19 GOV. OF DEPENDENCIES, RHOD & NYAS 7/1/63, POL 2-3 POLITICO-ECONOMIC REPORTS RUM; Central Foreign Policy File, 1963; RG 59, NACP. I.E. „12. Zvon despre demiterea directorului [companiei] „TAROM”

Este de încredere faptul că Ministerul Transporturilor din România este atât de nemulțumit de deficitul operațional al companiei aeriene „TAROM”, încât oficialii din Ministerul Transporturilor discută despre revocarea directorului său, Petre PATRESCU (Pătrescu sau Petrescu? – *nota P. Opriș*), și înlocuirea sa cu Vladimir STINGACIU (Stîngaciu – *nota P. Opriș*), fost director al „TAROM”, care este acum consilier în minister. (CONF[IDENTIAL])

Comentariu: Se pare că Patrescu, un inginer dedicat partidului, a greșit implicându-se prea mult în aspectele tehnice, în loc de cele strict operaționale și de obținere de profit ale companiei aeriene. (CONF[IDENTIAL])

Din păcate, nu am reușit să îl identificăm pe directorul menționat de diplomatul William A. Crawford în telegramele sale: Petre Patrescu. Ceea ce cunoaștem cu siguranță este faptul că, în perioada care a urmat, compania „TAROM” a fost condusă de Traian Rogoian, nu de inginerul Vladimir Stîngaciu. După doi ani de la aterizarea forțată la Paphos a avionului Il-18 V, pilotat de Virgil Georgescu și Nicolae Anghel, Traian Rogoian a inițiat o discuție cu un membru al Legației S.U.A. din capitala României despre performanțele tehnice ale avionului „Boeing 727” (nou, la acea vreme) și a solicitat la 13 februarie 1964 câteva date comparative cu aparatul „Caravelle 6 R”. Sursele americane pe care le-am consultat îl indică pe Traian Rogoian cu funcția de director al companiei „TAROM”.

În încheiere, se cuvine să amintim echipajul complet al avionului Il-18 V implicat în evenimentul care a avut loc la 24 februarie 1962: pilot comandant Virgil Georgescu (veteran de război și, din 1959, pilot-șef al companiei „Tarom”), copilot Nicolae Anghel, navigator Boris Ferderber (veteran de război), operator radionavigant Emilian Rotaru, mecanic de bord Mircea Trandafir și însoțitoarele de bord Nina Frîncu, Viorica Huțanu (prima femeie stewardesă din România) și Elisabeta Crîșmaru.⁹

Inițial, Alexandru Bârlădeanu a consemnat pe documentul primit de la Alexandru Drăghici despre cazul „Paphos” doar propoziția „Trebuie recompensați piloții”¹⁰. Propunerea sa a fost completată, pe bună dreptate, deoarece întregul echipaj a acționat profesionist la 24 februarie 1962 și toți cei enumerați au fost decorați de autoritățile de la București.¹¹

ANEXĂ

Raportul întocmit în luna februarie 1963 de Dumitru Simulescu (ministrul Transporturilor și Telecomunicațiilor) și trimis lui Alexandru Drăghici (vicepreședinte al Consiliului de Miniștri și ministru al Afacerilor Interne), referitor la problemele privind alimentarea cu combustibil a avioanelor Il-18 deținute de compania „Tarom”.

[Ștampilăși consemnare manu, cu stilou cu cerneală albastră:]

Nr. 238 / Al[exandru]. D[răghici]

28 II [1]963

13. Tinerii piloți TAROM primesc tratament preferențial

De asemenea, este de încredere faptul că piloții seniori ai TAROM sunt supuși unei discriminări în programarea zborurilor și piloților juniori pregătiți în regimul actual li se atribuie acum cele mai dorite zboruri internaționale. (CONF[IDENTIAL])

Comentariu: Acei piloți TAROM care s-au format înainte de război ar putea descoperi că le este mai greu decât piloților tineri să se adapteze la cerințele sistemului politic. (CONF[IDENTIAL])”. (Traducerea și adaptarea textului: Petre Opreș).

⁹ A.N.I.C., *fond Președinția Consiliului de Miniștri – Consiliul de Miniștri 1956-1966*, dosar nr. 25/1962, f. 60.

¹⁰ *Ibidem*, f. 12.

¹¹ *Istoria aviației române*, Editura Științifică și Enciclopedică, București, 1984, p. 456.

[Ștampilă:] 20 MAI 1963

[Consemnare manu, cu stilou cu cerneală albastră:] Tr. 130 – 21 V 63

TOVARĂȘULUI DRĂGHICI ALEXANDRU
VICEPREȘEDINTE AL CONSILIULUI DE MINIȘTRI

Pentru a înlătura pericolul de avarii din cauza alimentării cu combustibil, a avioanelor IL-18 și pentru aplicarea instrucțiunii pentru folosirea și controlul carburanților și lubrifianților și a lichidelor speciale din aviația civilă, am luat următoarele măsuri:

- La data de 4 februarie a fost numit un colectiv de specialiști care a primit ca sarcină să analizeze cauzele fenomenelor apărute în petrolul special T – 1și să ia măsurile necesare pentru eliminarea lor.

Pentru a se crea condițiile minime impuse de respectarea instrucțiunii și dispozițiunii sosite din U.R.S.S., colectivul a stabilit un plan de acțiune privind organizarea alimentării aeronavelor IL-18 cu petrol de calitate care a constatat din următoarele:

1. S-au prelevat mostre de petrol din rezervoarele depozitului Otopeni și din rezervoarele aeronavelor, care au fost transportate la laboratorul rafinării nr. 1 Ploiești unde s-au efectuat în prezența colectivului o serie de probe, ca: distilarea fracționară, temperatura de tulburare (aparitia cristalelor de gheață), temperatura de congelare.

Cu această ocazie s-a constatat că petrolul aflat în rezervoarele aeronavelor IL-18 (amestec de petroluri diferite, provenite din alimentarea pe diferite aeroporturi străine) nu corespunde condițiilor impuse prin ord[inul]. „Aeroflot” nr. 489/1959.

Congelarea a început la minus 53° C și s-a terminat la minus 57° C, în loc de a începe la temperatura de minus 60-65° C.

S-a mai constatat că ultimele 2 cazane cisternă C.F.R. (circa 100 tone) sosite în depozitul Otopeni, la data de 26 I 1963, aveau plumburile de sigilare și capacele violate, permițând astfel ca umiditatea din atmosferă să pătrundă înăuntru peste petrol, care știm că este foarte higroscopic și să-l contamineze. În acest petrol, găsindu-se cristale multiple de gheață, nu va mai putea fi folosit, urmând a fi dat pentru consumul pieții.

Petrolul din rezervoarele depozitului Otopeni (de proveniență cehoslovacă) a corespuns condițiilor impuse cu ocazia analizelor, deși, și în acest petrol, supus în autoalimentare la operația de prerăcire, după circa 12 ore, la o temperatură de -26° C, au început să apară cristale în toată masa de petrol.

2. Față de aceste constatări s-au luat următoarele măsuri:

a) S-a golit, curățat și spălat întreaga instalație de combustibil (rezervoare, canalizări, filtre etc.) de la bordul aeronavelor IL-18, respectându-se întocmai instrucțiunile de deservire tehnică.

b) S-au curățat și spălat în interior autoalimentatoarele de 16 tone (tip T.Z.-16) în care apoi s-a introdus petrol din depozitul Otopeni și anume din rezervoarele a[1] căror conținut a îndeplinit cu ocazia analizelor condițiile impuse.

c) S-au efectuat decantările de control și analizele de aeroport, pe aeroportul Băneasa, înainte de a se trece la alimentarea aeronavelor.

d) Înainte de alimentare a fost introdus în petrol lichidul „I” anticongelant (sosit din URSS prin avion la 7 II a.c.) în proporția stabilită de instrucțiunile sovietice.

e) Rezervoarele aeronavelor au fost umplute complet cu petrol, pentru a nu rămâne spații libere în care să se poată condensa umiditatea atmosferică, iar petrolul la rândul său să absoarbă apa provenită din condensări.

După îndeplinirea acestor operațiuni, aeronavele IL-18 au fost considerate pregătite de zbor din punct de vedere al alimentării.

3. În paralel cu aceste măsuri și operațiuni de pregătire a aeronavelor IL-18 pentru zbor, s-au prelucrat cu întregul personal din DTA (tehnic și navigant) care are contingentă cu exploatarea tehnică a aeronavelor IL-18, alimentare[a] și manipularea și controlul calitativ al petrolului special T-1, instrucțiunile respective (ordin[ul] „Aeroflot” nr. 489/[1]959) și actul tehnic nr. 1 din 8 II 1963, întocmit de colectivul de specialiști, numit prin ordinul Ministrului din 5 II 1963.

De asemenea s-a hotărât ca ordinul „Aeroflot” nr. 489/1959 să fie tipărit până la 20 II 1963, în 300 exemplare sub forma unei broșuri de buzunar și să fie difuzat întregului personal tehnic și navigant, ca o instrucțiune de serviciu obligatorie.

Pentru ca această instrucție să fie mai bine asimilată, s-a hotărât ca întregul personal navigant și tehnic să fie seminarizat între 1-15 III 1963, urmând apoi ca bianual, cu ocazia examinărilor personalului navigant, tehnic și aeroportuar, înainte de începerea exploatării de vară și iarnă, această problemă să facă parte din programul de examinare cu cuantumul ce revine fiecărei specialități (piloți, mecanici de bord, inginerii din exploatare și C.T.C., personalul din sectorul combustibili și lubrefianți etc.).

4. Pentru a se asigura continuarea alimentării cu petrol special T-1 a aeronavelor IL-18 pentru o perioadă mai lungă, s-a asigurat un stoc de 180 tone în depozitul Otopeni și 500 tone în depozitul rafinăriei nr. 1 Ploiești (în baza buletinelor de analiză efectuate).

5. În scopul îmbunătățirii calității petrolului special T-1 din punct de vedere al higroscopicității, a temperaturii de cristalizare și congelare etc., s-a discutat cu Ministerul Industriei Petrolului și Chimiei și începând de la data de 1 III a.c. se va fabrica un petrol cu o serie de caracteristici îmbunătățite. Ministerul Industriei Petrolului și Chimiei a și emis un ordin în acest sens, în care se prevede și cedarea, prin închiriere către TAROM, a unui rezervor depozit de circa 250 tone și a unui rezervor de serviciu de circa 28 tone complet izolate și special pregătite în depozitul Mogoșoaia, începând de la 25 II 1963.

6. Pentru depozitarea în bune condițiuni a petrolului, benzinelor și lubrefianților de aviație până la construirea unui depozit adecvat, s-au luat următoarele măsuri:

a) Rezervoarele de la depozitul Otopeni se vor curăța și spăla periodic, pe măsură ce se vor consuma din ele petrolul până la nivelul stabilit, de la partea inferioară a rezervorului (2 rezervoare au și fost din nou curățate și spălate).

b) La fiecare grup de 2 rezervoare se vor monta, la gurile de vizitare, capace dotate cu țevă sorb, prevăzute cu ventile de izolare individuală a rezervoarelor și cu T-eu comun de racordare direct la furtunul de alimentare a autocisternelor. Astfel, se va evita pătrunderea umidității și apei în rezervoare, târârea furtunelor pe pământ, cu care ocazie se pot strecura impurități, ușurându-se totodată și munca încărcătoarelor. De asemenea, fiecare grup de 2 rezervoare va fi dotat cu o scară de acces la rezervoare. Până în prezent s-au executat aceste lucrări la 2 grupuri de rezervoare (capacitate = 300 tone), urmând ca până la 5 III a.c. să se mai efectueze aceleași lucrări încă pentru 2 grupuri.

Petrolul depozitat în aceste 4 grupuri de rezervoare va constitui stocul de rezervă pentru circa 10 zile în perioadele de vârf de trafic aerian, acest stoc va fi reîmprospătat trimestrial pentru a nu se denatura.

c) Consumul curent de petrol special T-1, cu data de 1 III 1963, se va asigura din rezervoarele de la depozitul Mogoșoaia (250 tone rezervoare depozit + 28 tone rezervor de serviciu) pus la dispoziția TAROM de către Ministerul Industriei Petrolului și Chimiei. Instalația de rezervoare arătată mai sus, care se află în curs de reamenajare și curățire va fi pusă la dispoziția TAROM începând de la 25 II a.c. pe baza unui contract anual.

d) Odată cu măsurile enumerate mai sus pentru aprovizionarea, depozitarea și manipularea petrolului special pentru motoarele cu reacție, s-au luat o serie de măsuri pentru punerea în ordine a depozitului de benzină și lubrefianți de la Băneasa, cu o capacitate de 150 tone (montarea grupurilor de electropompe, suporti pentru furtunurile de alimentare, trotuare de acces la gurile de descărcare și căminele de control al decantărilor etc.).

7. În vederea asigurării unei respectări stricte a instrucțiunilor de depozitare, manipulare și utilizare a combustibililor (petrol și benzine) și a lubrefianților și unsoarelor, s-a luat măsura de înființare a unui laborator pentru controlul combustibililor și lubrefianților. Acest laborator se va amenaja pe aeroportul Băneasa, într-o clădire afectată special acestui scop și care se află în prezent în curs de amenajare. Pentru dotarea acestui laborator s-a procurat până în prezent utilajul minim necesar probelor de petrol și benzine, urmând ca în continuare să se completeze și restul de utilaj și mobilier.

Funcționarea normală a laboratorului va începe la 1 III a.c., dată până la care se va asigura și personalul necesar prin transfer de la Ministerul Industriei Petrolului și Chimiei (laboranți și tehnicieni în petrol).

Până la 1 III a.c. cu mijloacele existente și măsurile luate, se pot asigura probele și analizele cerute de ordinul nr. 489/[1]959 „Aeroflot”, prin laboratorul rafinării nr. 1 Ploiești și utilajul aflat pe aeroport cu specialiștii existenți.

8. Întrucât aceeași problemă a petrolului special se pune și pentru aeroportul M. Kogălniceanu de la Constanța, urmează ca după rezolvarea celor de la Băneasa și pe acest aeroport să se ia măsurile necesare, astfel încât începând de la 15 IV a.c. traficul aerian internațional pe aeroportul M. Kogălniceanu să poată începe în condiții cât mai bune.

Față de măsurile luate și indicate la punctele 1-7 din prezentul referat, considerându-se îndeplinite condițiile minime pentru exploatarea aeronavelor IL-18, începând cu data de 16 II a.c. a reînceput traficul aerian internațional cu acest tip de aeronavă, care fusese suspendat de la 25 I a.c.

București, /II/1963
MINISTRUL TRANSPORTURILOR ȘI TELECOMUNICAȚIILOR
(ss.) D. Simulescu

- Arhivele Naționale Istorice Centrale, *fond Președinția Consiliului de Miniștri – Consiliul de Miniștri 1956-1966*, dosar nr. 7/1963, ff. 1-4.

*THE GROUNDING OF TAROM IL-18 AIRLINERS AND THE INFORMATION
KNOWN BY THE U.S. LEGATION HEAD IN BUCHAREST
(JANUARY-MARCH 1963)
- abstract -*

Key Words: airplane, Cyprus, IL-18, Romania, the Soviet Union, the United States of America.

It has been 62 years since an Il-18 airliner of Tarom company was forced to land by emergency near the Cyprus village of Paphos. As the problems of refueling Il-18 airliners continued in Bucharest after this very serious incident that took place on February 24, 1962, we set out to present some details about it and the decisions which have been taken by the Romanian authorities for preventing a new event. For this purpose, we had to use the completely unique photographs kept in an archive in Romania, some original documents wrote in Bucharest, in February and March 1963, by the chief of Legation of the United States of America and a report wrote by the Romanian Minister of Transport and Telecommunications.