

Daniel NAZARE

UN AEROPORT LA BRAȘOV ÎN 1941

Una dintre obsesiile elitei brașovene de astăzi, așa cum rezultă dintr-o recentă anchetă sociologică, o reprezintă construcția unui aeroport internațional în apropierea orașului de sub Tâmpa.¹ Puțini știu că, în 1941, a existat lângă Ghimbav un aeroport civil de pe care decolau și aterizau două avioane zilnic. Acest fapt se petrece la mai puțin de un sfert de secol de anul 1919, care marchează debutul curselor regulate interne în Europa. Brașovul este racordat devreme la rețeaua aeriană, pentru că doar din 1925 putem vorbi de trafic intern și în România, chiar dacă la început avioanele erau deservite de piloți militari și exista un singur loc pentru pasager.²

Din 1928 s-a zburat din București către Galați-Chișinău, Iași-Cernăuți, Cluj și Constanța, un rol important jucând compania LARES (Liniile Aeriene Române Exploatate cu Statul), care a fost reorganizată din 20 iulie 1937 și a „clădit spiritul aviatic al publicului nostru”³. Peste numai un deceniu, în 1938, România avea numeroase aeroporturi⁴, sfârșitul perioadei interbelice marcând banalizarea mitului lui Icar. În aprilie 1939 Mihail Sebastian călătorește cu avionul la Balcic, loc de relaxare pentru artiști, iar înainte de plecare culege informații de la Lares, de la agenția de voiaj, își cumpără bilet dus-întors, iar în jurnal notează: „M-am întors ieri dimineață cu avionul. Drumul la ducere – duminică dimineața tot cu avionul îl făcusem”⁵. Cum remarcă Ioana Pârvulescu, nici un amănunt din timpul zborului, nici un sentiment. Brașovul avea din 1925 o fabrică de avioane cu un aerodrom, însă în 1939 a fost amenajat un teren și la Ghimbav, mult îmbunătățit și cu o infrastructură corespunzătoare, devenind astfel principalul aeroport al Brașovului.⁶

Declanșarea celui de-al doilea război a avut la început efecte negative pentru aviația civilă din România⁷, accentuate și de evenimentele din Balcani. Însă, în primăvara anului 1941, ziarele anunță⁸ că navigația aeriană este reluată, asigurându-se, în completarea curselor externe, și patru legături cu

¹ *Interval*, Brașov, nr. 17–18 (25–26), 2002, *passim*; nr. 20–21 (28–29), 2003, *passim*.

² În același an își începe activitatea celebra companie olandeză KLM, iar un an mai târziu se constituie compania franco-română. Au fost construite primele aeroporturi la Băneasa și Arad, iar primul dintre ele se afla la 7 kilometri de București (*Istoria aviației române*, București, Editura Științifică și Enciclopedică, 1984, p. 232, 234–236). Se ajungea din centrul Capitalei la aeroport în 15 minute, iar pentru un zbor extern formalitățile de vamă, control și îmbarcare durau 20 de minute (*România aeriană*, iunie 1942, p. 22).

³ Noua societate avea capital mixt: 2/3 capital de stat și 1/3 capital privat (*Istoria ...*, p. 240, 243).

⁴ Existau aeroporturi principale (Arad, Băneasa, Cernăuți, Chișinău, Cluj, Constanța, Galați, Iași), secundare (Balcic, Cetatea Albă, Craiova, Satu Mare, Târgu-Mureș, Timișoara), stații aeriene (Bazargic, Călărași, Ismail, Turnu-Măgurele, Turnu Severin), precum și numeroase aeroporturi private (*România aeriană*, aprilie 1938, p. 18). Până în 1940, în România s-au folosit 15 tipuri de avioane, dintre care cele mai mari erau Junkers cu 12 locuri, Lockheed cu 10 locuri și Douglas cu 21 locuri (*Istoria ...*, p. 239).

⁵ Apud Ioana Pârvulescu, *Întoarcere în Bucureștiul interbelic*, București, Humanitas, 2003, p. 190.

⁶ Încă din 1913 Albert Ziegler, născut lângă Codlea, a zburat lângă Ghimbav (Gernot Nussbächer, *Ein Zeidner Pionier des Flugwesens*, în „Volkszeitung”, Brașov, 17 decembrie 1965; Horia Salcă, *Contribuții românești în domeniul aviației*, Brașov, Editura Transilvania Expres, 2003, p. 44).

⁷ Dispar în 1940 două curse externe (București-Praga și București-Varșovia).

⁸ În ziarul *Curentul* din 5 mai 1941 se anunță că „redeschiderea navigației aeriene din România nu s-a mai făcut în acest an ca în trecut cu solemnitate la Băneasa”. Comparativ cu anii anteriori, „începerea curselor aviatice pentru public a trecut aproape neobservată”, argumentul fiind că “războiul a ajuns și la granițele noastre”. Cu toate acestea, „avioanele românești LARES zboară pline”, fapt atestat și de fotografiile făcute pe aeroportul Băneasa, publicate în același ziar. „Oficialitatea noastră cât și publicul au început să prețuiască TIMPUL ca factor economic”, iar „încetarea ostilităților pe frontul iugoslav asigură o bună legătură”. În plus, „materialul de zbor al LARES-ului are serioase ascendențe calitative asupra celui al celorlalte companii străine pe care războiul le-a surprins cu avioane vechi”.

Ardealul: București-Arad-Budapesta, București-Brașov-Sibiu-Arad, București-Brașov-Sibiu-Turda și București-Craiova-Turnu Severin-Arad⁹.

Acestea au fost programate după meticuloase studii, care au ținut cont, în primul rând, de interesele orașelor și apoi de condițiile tehnice și de navigație. Numărul din aprilie-mai 1941 al revistei *România aeriană* anunța că „o linie aeriană nouă¹⁰ (...) s-a dat în exploatarea Societății Lares pe ziua de 7 mai 1941, linia ardeleană București-Turda nr. 2120, care funcționează după următorul orar zilnic în ambele sensuri exceptând duminicile: Turda (plecare ora 8), Sibiu (sosire 8,20; plecare 8,30), **Brașov** (sosire 9; plecare 9,10), București (sosire 9,50); iar dinspre București (16,30), **Brașov** (17,10; 17,20), Sibiu (17,50; 18), Turda (18,20)“. Direcția Comercială și Serviciul Propagandă ale companiei aviatice anunță că Brașovul este legat pe calea aerului cu orașele București și Sibiu în 30 de minute, iar cu Turda în 45 de minute.¹¹ La deschiderea acesteia a contribuit și inaugurarea, de către Ungaria, a liniei aeriene Budapesta–Satu Mare–Oradea–Târgu-Mureș, cursa București-Turda fiind considerată „un vîguros răspuns organizării maghiarilor“¹². Presa a încercat să explice contextul în care a fost inaugurată această cursă, pentru care s-au folosit „avioanele românești (!), rapidele Lockheed“. Nu lipsesc însă nici accentele retorice, zborul până în apropierea Clujului cedat Ungariei reprezentând „pentru marele public românesc (...) o veste în care sunt reunite elemente de mare însemnătate economică și patriotică“, existând un „mare interes economic și naționalist“¹³. Traversarea munților constituie pentru mulți o noutate, iar „sborul – afară de atracția sa – oferă poezia pitorescului carpatin într-o măsură necunoscută încă decât celor puțini, care au avut norocul să zboare în curse speciale sau prin mijloace private“¹⁴.

„Rezultatele acestei linii [București-Turda] întrecând cu mult așteptările au determinat“ Direcția Aeronauticii Comerciale și Societatea Lares să o dubleze de la 19 mai¹⁵ cu o nouă linie (nr. 2117) până la Sibiu și de aici să o prelungească până la Arad. Zborurile se efectuau tot zilnic, cu excepția duminicilor, după următorul program: București (la ora 7,30 plecarea), Brașov (sosirea 8; plecarea 8,10), Sibiu (8,35; 8,45), Arad (9,45), iar de la Arad (16), Sibiu (17; 17,10), Brașov (17,35; 17,45), București (18,15). Așadar, prin cele două curse, se putea ajunge de la Brașov la București, Sibiu, Arad sau Turda atât dimineața, cât și după-amiaza.¹⁶

⁹ Universul, 20 mai 1941, p. 3. Din 5 mai este inaugurată și cursa nr. 2113 București-Craiova-Turnu Severin-Arad, iar din 8 mai, cursa nr. 2116 pe ruta București-Galați.

¹⁰ Pe relația amintită, cursele se „reiau“ din 7 mai, informația fiind incorectă (*Curentul*, 5 mai 1941, p. 4).

¹¹ Sunt lăudate avioanele Lockheed (!) cu 10 locuri, adaptate și pentru zborul pe timp de ploaie și ceață (*Tribuna*, nr. 31, 1941, p. 6).

¹² *Curentul*, 5 mai 1941, p. 5.

¹³ *Ibidem*.

¹⁴ *Ibidem*.

¹⁵ „E bine să ne gândim la orele lungi pe care le necesită aceste legături între Capitală și orașele transilvănene făcute cu trenul chiar când acesta ar fi un rapid cum se cade, punctual și ... neaglomerat“ (*Ibidem*, 18 mai 1941, p. 7). Cursa inaugurală din 19 mai 1941 a fost făcută cu un avion Douglas, având 21 de locuri „complet ocupate“ (*Ibidem*, 21 mai 1941, p. 7).

¹⁶ Deși există numeroase articole în care este menționată esca de la Brașov, în tratatul de *Istoria aviației române*, editat în 1984, nu sunt amintite decât orașele Sibiu și Arad (*Istoria ...*, p. 249).

Din 5 mai 1941 se inaugurează o legătură aeriană între Bucureşti şi Berlin¹⁷, cu escale la Arad, Budapesta, Viena şi Praga. Faptul este foarte important pentru călătorii care plecau din Braşov, pentru că ei puteau ajunge la Budapesta, Viena, Praga, Berlin doar schimbând avionul la Arad.¹⁸ Legătura din Arad spre Berlin era rapidă, după numai 55 de minute, iar în situaţia în care se venea de la Berlin, Praga, Viena sau Budapesta, escalele pe aeroportul arădean se scurta la doar 35 de minute.

La Braşov pasagerii erau transportaţi gratuit la aeroport cu autobuzele LARES, acestea plecând spre Ghimbav din faţa hotelului Corona, cu 45 de minute înainte de decolarea avionului. Aeroportul aflat la Ghimbav avea un număr de telefon (14-85), iar locurile puteau fi reţinute de la agenţii¹⁹ cu două sau trei zile înaintea călătoriei²⁰.

Din păcate, cu excepţia ziarului *Tribuna*, presa locală din Braşov, spre deosebire de cea centrală, aproape că nu pomeneşte de acest eveniment. Doar un singur număr din ziarul *Ardealul* anunţă, în colţul din stânga sus, de pe ultima pagină, că „braşovenii vor putea călători la Bucureşti cu avionul“, prima cursă fiind anunţată eronat pentru ziua de 1 mai.²¹ În *Gazeta de Transilvania* apar articole ample, însă despre istoria aviaţiei, ziarul fiind mai mult preocupat de trecut.²² Probabil că inaugurarea cursei Bucureşti-Braşov-Sibiu-Turda nu a putut fi reflectată în presa locală, întrucât spaţiul tipografic era suprasaturat de articole consacrate zilei de 10 mai. Însă nici zborul spre Arad, cu începere din 19 mai, nu a fost anunţat de aceleaşi publicaţii.

Pe lângă repetate anunţuri despre deschiderea celor două trasee, ziarul *Tribuna*, apărut din aprilie 1941 la Braşov²³, publică şi un interviu cu inginerul aviator Ion Cociaşu, directorul societăţii LARES. Dialogul s-a purtat în ziua de 5 mai 1941, chiar pe aeroportul din Ghimbav, cu prilejul primei curse tehnice experimentale Bucureşti-Turda (cu aterizare la Braşov şi Sibiu), trei zile mai târziu având loc şi inaugurarea oficială. Ziaristul descrie avionul Lockheed 107 (!)²⁴ „de peste ocean“ („bolidul s-a aşternut pe aerodromul înverzit de la Ghimbav – Braşov“), aparatul fiind folosit în special de „omul de afaceri“ şi de cel „ce-şi preţuieşte timpul“. Pilotul era un tânăr de 28 de ani, care, însoţit de un radiotelegrafist, avea sub control un motor de o mie cai-putere. Drumul până la Bucureşti este comparat cu unul prin Braşov („cât îi este necesar omului să meargă pe jos

¹⁷ România aeriană, aprilie-mai 1941, p. 6. Plecarea din Bucureşti era la ora 8, iar sosirile şi plecările din celelalte oraşe aveau loc după următorul orar: Arad (10,20; 10,40), Budapesta (11,40; 12,05), Viena (13,10; 13,50), Praga (15; 15,15), Berlin (16,25), iar la întoarcere, Berlin (10), Praga (11,10; 11,25), Viena (12,35; 12,45), Budapesta (13,15; 14,35), Arad (15,35; 15,55), Bucureşti (18). Se zbura atât cu avioanele companiei, cât şi cu cele ale societăţii Deutsche Lufthansa, iar întreaga distanţă era parcursă în 8 ore. Compania LARES pleca din Berlin în zilele de luni, miercuri şi vineri, iar din Bucureşti marţi, joi şi sâmbătă. Avioanele societăţii germane decolau din Berlin marţi, joi şi sâmbătă, iar din Bucureşti, luni, miercuri şi vineri. Se putea merge şi cu trenul (un bilet la clasa I pentru vagoane de dormit, pe ruta Bucureşti-Berlin, costa 84 de mărci la începutul lunii mai 1941), dar călătoria dura 45 de ore (*Porunca Vremii*, 9 mai 1941, p. 5). Deschiderea acestei linii aeriene trebuie judecată într-un context mai larg. La Braşov îşi avea sediul Grupul Etnic German şi consulul german, fiind cantonaţi şi militari germani (Vasile Ciobanu, *Contribuţii la cunoaşterea istoriei saşilor transilvăneni 1918-1944*, Sibiu, Editura Hora, 2001, p. 238). Oraşul avea o importantă comunitate săsească tentată să călătorească la Berlin, chiar dacă nu putem asocia această dorinţă cu deschiderea unor linii aeriene cu escală şi la Braşov. Ipoteza este puţin probabilă, dar nu poate fi complet ignorată. Mutând discuţia pe un alt plan, observăm că propaganda vremii considera România ultimul punct al Europei în drumul spre Indii, pe linia Berlin-Bagdad, ţara fiind îndreptăţită să se alătorească şi la Axa aeriană Berlin-Roma.

¹⁸ *Tribuna*, 29 mai 1941, p. 7.

¹⁹ Biroul de Voiaj România, Strada Regele Carol nr. 49, telefon 32-55; Agenţia de Voiaj „Wagon-Lits“, strada Regele Carol, telefon 32-60 (*Ibidem*, nr. 32, 1941, p. 6).

²⁰ *Ibidem*.

²¹ *Ardealul*, 4 mai 1941, p. 4.

²² O explicaţie ar fi că ziarul nu avea prea mulţi corespondenţi şi redactori care să acopere toate problemele, o altă cauză LARES nu şi-a făcut publicitate în această publicaţie cu un pronunţat profil cultural. Totuşi, în cuprinsul ei nu erau complet ignorate chestiunile legate de transport. Pentru a oferi doar un singur exemplu, ziarul publica până şi numărul de înmatriculare înscris pe birjele autorizate să circule noaptea.

²³ După cedarea nordului Ardealului ziarul nu a mai apărut la Cluj.

²⁴ Nici un articol nu consemnează corect numele avionului, apărând chiar şi denumiri ca Sockheed sau Lockheed.

din centrul orașului până la gara mare²⁵). O constatare similară făcea și ziarul bucureștean *Curentul* din 21 mai 1941: „socotim nimerit să arătăm că legătura dintre București și Brașov este întâia ce se face la noi și că ea se va realiza în numai o jumătate de oră. Cam tot atât cât îți trebuie să ajungi în Gara de Est sau gonind automobilul să ajungi Snagovul...“. Întreaga distanță între București și Turda era parcursă în mai puțin de 100 de minute de zbor efectiv, spre deosebire de tren, care, pe aceeași rută, făcea 12 ore²⁶.

Comandantul aeroportului civil din Ghimbav, „domnul Moțica“, anunță că până la București un bilet la „bolidul alb“ are valoarea de 900 de lei, „ceva mai mult decât costul unui bilet clasa I cu trenul pe aceeași distanță“²⁷. Chiar dacă informația nu era una corectă, trenul fiind mult mai ieftin²⁸, un drum dus-întors din Brașov până la București și Sibiu costa 1260 lei, acordându-se și reduceri: la bilete dus-întors, una de 20% asupra biletului de înapoiere; ofițerilor și funcționarilor statului, una de 30% asupra tarifului, mergându-se până la 50% pentru ofițerii aviatori decorați cu ordinul Mihai Viteazul și Virtutea Aeronautică²⁹.

Pentru a ne face o imagine despre aceste prețuri, le-am comparat cu cele ale produselor de primă necesitate, precum și cu salariile oamenilor care își puteau permite atunci o călătorie cu avionul.³⁰ Cât despre aparatele de zbor Lockheed Electra 10 A, menționăm că aveau dotări deosebite pentru acea vreme, pe care nici avioanele Boeing nu le ofereau.³¹

²⁵ Tribuna, 19 mai 1941, p. 5.

²⁶ *Porunca Vremii*, 11 mai 1941, p. 4.

²⁷ Tribuna, 19 mai 1941, p. 5.

²⁸ Un bilet de tren clasa I pe ruta București-Constanța costa 145 lei.

²⁹ *Ibidem*, nr. 32, 1941, p. 6.

³⁰ Din 12 aprilie 1941 Brașovul trece la categoria I de salarizare (pe care doar orașele București și Constanța o mai aveau), unele dintre produse având cele mai mari prețuri din țară. În primăvara anului 1941 existau următoarele prețuri: pâine de 800 g 12 lei; benzină 17,60 lei un litru; un litru de ulei 110 lei; sare 5 lei kg; lapte 9 lei litrul; 30 de lei kg de paste făinoase; carne vită 62 lei kg; mușchi 70 lei kg; carne porc 80 lei kg; 20 de lei sticla de 650 ml de bere; 42 lei kg de zahăr; țigarete Plugar 0,50 lei bucata; 200 lei costa abonamentul pe un an la „Gazeta de Transilvania“, tot atât cât se plătea și pentru ziarul „Tribuna“, dar pentru trei luni. Din 1 iunie 1941 se scumpesc și trenurile cu 25% (deși mergeau tot mai greu!), iar avionul reprezintă o soluție mai convenabilă, mai ales pentru distanțele lungi. După intrarea României în război cursul leului s-a depreciat, iar dolarul devine de două ori mai scump. În aceste condiții salariile cresc, cele maxime fiind următoarele: profesor de liceu 31 de mii lei; preot 15 mii lei; învățător 18 mii lei; profesor universitar 61 mii lei; arhitect 42 mii lei; medic primar 32 mii lei; colonel 33 mii lei; contabil 13 mii lei; prefect 36 mii lei; inginer în aeronautică 39 mii lei, consilier economic 36 mii lei, comandant de aeroport 21 mii lei (*Curentul*, 13 octombrie 1941, p. 5 și urm.).

³¹ *Istoria ...*, p. 245. Avionul a fost fabricat în California (din 1934), fiind al doilea model al firmei. Avea lungimea de 16,76 m, lățimea de 11,76 m, iar înălțimea de 3,2 m. Putea zbura 1072 km cu viteza maximă de 323 km/h, la o înălțime normală de 1525 m și maximă de 7315 m. Deși complet metalic, cântărea gol 3221 kg, iar plin 4763 kg. Între facilități: pornire automată, asigurare împotriva descărcărilor electrice, toaletă, tren de aterizare escamotabil, instalație de pilot automat și post de radio (emisie și recepție). De la modelul A s-a ajuns până la modelul E, avionul fiind vândut în 13 țări, între care: S.U.A., Canada, Mexic, Cuba, Venezuela, Brazilia, Australia și Chile (țară care a cumpărat ultimul avion în iulie 1941). În Europa este achiziționat de România, Anglia și Polonia. Din modelul A au fost vândute 107 bucăți, din cele aproximativ 150 câte s-au fabricat în total. Cu un Lockheed 14 Superlectra a călătorit Chamberlain la întâlnirea cu Hitler din septembrie 1938, de la München. Un alt model Lightning P 38 (model 1938) a fost folosit la bombardamentul din 1943 asupra României, precum și în ultima sa misiune de către scriitorul Saint-Exupéry. În România au sosit în 1937 primele trei Lockheed Electra 10 A (dintr-o comandă de 7), în timp ce aparatele Lockheed 14 Superlectra au fost livrate în iulie 1938, toate avioanele costând 560 mii de dolari (*România aeriană*, iunie 1938, p. 9). În 1942 flota cuprindea 12 avioane Lockheed 10 și 3 Lockheed 14, iar în 1946 mai avea 10 aparate Lockheed 10 (scoase din circulație în 1947), precum și 4 Lockheed 14 (din care au mai rămas 3 până în 1949). Călătoria cu acest tip de avion aducea un confort față de modelele anterioare, deși piloții care descriu călătoria cu acest tip de avion povestesc că unii pasageri se mai loveau la cap. Aparatul a avut și o versiune militară, iar până în 1965 a fost folosit la Boston.

În revista *România aeriană* au fost publicate o serie de statistici pentru luna mai 1941, din care se desprinde o concluzie interesantă: cursele care treceau prin Braşov aveau un randament general mai bun decât cea externă spre Sofia, superior legăturii către Galaţi şi doar la 10 procente de rentabilitatea traseului spre Viena.³²

Intrarea României în război şi rapida eliberare a Basarabiei şi Bucovinei determină compania LARES să îşi reorienteze traseele şi să deschidă curse aeriene spre Cernăuţi (21 iulie 1941), apoi şi spre Chişinău, Cetatea Albă (unde trenul ajungea după 21 de ore!) şi Ismail, renunţându-se la cele care treceau prin Braşov³³. A doua conflagraţie mondială amplifică discuţiile despre rentabilitatea aviaţiei, aceasta fiind atunci, ca şi acum, o ramură în care încasările nu acoperă decât cu mare greutate investiţiile.³⁴ În plus, o parte din personalul şi avioanele companiei LARES au intrat în compunerea grupului autotransport militar. În anul următor, la 4 mai 1942, se redeschide linia Bucureşti-Sibiu-Arad, însă fără oprire şi la Braşov. Revista *România aeriană* publică, în numărul din aprilie 1942, chiar pe copertă, o hartă a reţelei aeriene LARES (cu toate traseele interne şi externe³⁵) pe care Braşovul nu mai este reprezentat, așa rămânând, din păcate, până astăzi³⁶.

³² Au fost comparate următoarele trasee: Bucureşti-Viena (894 km), Bucureşti-Sofia (313 km), Bucureşti-Arad (524 km), Bucureşti-Galaţi (184 km), Bucureşti-Braşov-Arad (472 km), Bucureşti-Braşov-Turda (335 km). Numărul curselor (în ordinea menţionată mai sus): 27, 35, 54, 42, **24** (inaugurată la 19 mai, cu escală la Braşov), **42** (inaugurată la 8 mai, cu oprire la Braşov). Numărul de pasageri plătitori: 500, 259, 389, 208, **228, 432**; călători cu reducere: 18, 2, 83, 39, **43, 108**; călători transportaţi gratis: 4, 3, 8, 6, **2, 3**; pasageri în interes de serviciu: 1, 0, 2, 1, **2, 6**; total pasageri: 523, 264, 482, 254, **275, 549**; ziare transportate: 1019, 819, 3078, 2706, **4004, 551**; randament general: 63,70%, 51,66%, 51,70%, 50,84%, **54,70 %**, **53,30 %**. Total km parcurşi: 105675 şi total pasageri 2347 (*România aeriană*, iunie-iulie, p. 28).

³³ Din 21 mai 1941, lângă titlul ziarului *Curentul – Ediţie de Capitală*, apare şi precizarea „Sosită cu avionul LARES”. Aşadar, publicaţia ajungea la Braşov cu avionul, iar ultimul număr în care apare această precizare este din 9 iulie 1941. Probabil data ar putea fi considerată ca ultima în care avioanele LARES fac escală la Braşov.

³⁴ Dispar şi unele facilităţi. Astfel, în 20 august 1942 a fost eliminată emisiunea biletelor de pasageri şi a excedentului de bagaje cu plata ulterioară la aeroportul de destinaţie (*România aeriană*, septembrie 1942, p. 19).

³⁵ Existau trei legături externe: Bucureşti-Sofia, Bucureşti-Belgrad-Agram (Zagreb)-Veneţia-Milano, Bucureşti-Budapesta-Viena-Berlin şi patru interne: Bucureşti-Sibiu-Arad, Bucureşti-Iaşi-Cernăuţi, Bucureşti-Galaţi-Chişinău-Tiraspol, Bucureşti-Craiova-Turnu Severin-Timişoara.

³⁶ Daniel Nazare, *Avem nevoie de un aeroport la Braşov*, în „Gazeta de Transilvania”, 25 mai 2004, p. 3; 29 mai 2004, p. 3.