

industriale într-o singură zi, prin ocuparea la ordin a fabricilor de către activiști. Dezbateră și votarea Legii 119, a naționalizării, a durat, în Marea Adunare Națională, mai puțin de două ore. Cu cei 10 milioane de țărani lupta a durat însă 13 ani. În 1962, când s-a terminat colectivizarea, s-a ajuns la situația aberantă în care pe 15% din suprafața agricolă rămasă necolectivizată (sub formă de "loturi individuale") se producea un procent de 30% din producția de legume și se creșteau peste jumătate din efectivele de oi, vite și găini.

Cele mai tensionate momente ale procesului de colectivizare au fost răscoalele spontane care au ridicat mii de țărani împotriva activiștilor de partid veniți să-i poftescă în colectiv și să-i oblige să își predea cotele. Evenimentele au urmat un curs asemănător de la o regiune la alta. În Bihor, Arad și Botoșani, în iunie-august 1949; în Vlasca și Vrancea în 1950; în noiembrie 1957 din nou în Vrancea, la Suraia; în decembrie 1957, la Vadu Roșca; în ianuarie următor, la Cudalbi, Galați; apoi imediat, tot în ianuarie, din nou în Vrancea, la Răstoaca. În sfârșit, în februarie 1961, a fost o răzmeriță la Salciile, Buzău. Nu a existat regiune a țării și perioadă de timp în care să nu fi fost împotriviri.

Curatorii expoziției intenționează să o trimită prin școli pentru a fi văzută de cât mai mulți tineri. Este nu doar un reeviu pentru bunicii noștri, dar și o muștrare pentru felul cum i-am pierdut atunci și acum.

Silviu Ionaș\*

### Expoziția Centenarul Aviației cu Reacție Coandă – 1910

Muzeul Militar Național a găzduit în perioada 25 noiembrie 2010-31 martie 2011 expoziția intitulată *Centenarul Aviației cu Reacție Coandă – 1910*, pentru a readuce în atenția publicului invențiile de excepție concepute de valorosul inginer român, inițiativă ce se înscrie în seria manifestațiilor prilejuite de aniversarea, a 100 de ani de aviație românească.

Henri Coandă s-a născut la 7 iunie 1886 la București, fiind al doilea copil al generalului Constantin Coandă, fost aghiotant regal al principelui Ferdinand. Viitorul inventator a urmat cursurile Școlii de Ofițeri de Artilerie din Germania (1904-1905), fiind repartizat ca sublocotenent în Regimentul 2 Artilerie din București. În toamna anului 1905 a primit permisiunea de a-și părăsi regimentul pentru continuarea studiilor la Școala de Război din Germania (*Technische Hochschule*) din Charlottenburg-Berlin, după absolvirea căreia a urmat Institutul Montefiore din Liège unde, în anul 1909, a obținut diploma de inginer în domeniul electricității. În anul următor a absolvit *École supérieure de l'aéronautique et de constructions mécaniques* din Paris.

În iulie 1910, în urma cercetărilor întreprinse cu sprijinul savantului Paul Painlevé și inginerului Gustave Eiffel în domeniile construcțiilor aeronautice, a sistemelor de portanță și propulsie, Henri Coandă obține brevetul francez pentru un motor cu explozie turbovolantă. Inventatorul va dota cu acest tip de motor aeroplanul "Coandă 1910", prezentat publicului în cadrul celui de-al doilea Salon de Locomoție Aeriană organizat la Paris (15 octombrie 1910). Imediat după eveniment, el obține brevetul francez pentru un propulsor-turbină.

\* National Archives of Romania, Alba County Branch.

După Primul Război Mondial, Henri Coandă s-a orientat spre alte domenii de cercetare, printre care fabricarea betonului armat, a plăcilor aglomerate din lemn, construirea primelor case din materiale prefabricate, studierea "apei vii", prospecțiuni geologice în domeniul petrolului etc. Începând din anul 1945, inventatorul a participat la mai multe programe de cercetare efectuate în SUA, a fost inginer-șef de studii tehnice la firma *Chicago Bridge and Iron Research* (Illinois), la Laboratorul Henry Diamond pentru multiplele aplicații ale efectului Coandă și, între anii 1961 și 1965 a fost consultant la firma *Huyk Research Center*, Stanford din California.

Expoziția găzduită de Muzeul Militar Național "Regele Ferdinand I" a fost compusă din 50 de fotografii, multe necunoscute publicului larg, provenite din arhive private și oficiale: Bristol Aero Collection-Kemble, istoricul francez Michel Marani, Victor Firoiu, Dan Antoniu, Muzeul Aviației Române și Fototeca Muzeului Militar Național "Regele Ferdinand I". Pe lângă aceste fotografii expoziția a mai cuprins o serie de machete ale unor avioane cu reacție, civile și militare realizate de cunoscuți machetiști bucureșteni. Printre exponatele prezentate se află un exemplar din săptămânalul francez "*La vie au grand air*", din data de 22 octombrie 1910, număr excepțional dedicat Salonului de Locomoție Aeriană recent inaugurat, în care, sub titlul "La curiosité du salon", pagina 785 este dedicată aparatului de zbor prezentat de Henri Coandă în cadrul salonului care, așa cum reiese din publicație, a atras toate privirile participanților.

O replică a avionului turbopropulsor "Coandă 1910", construită la o scară 1/1, este expusă, începând din anul 1988, în Secția de Aviație a Muzeului Militar Național "Regele Ferdinand I".

În cadrul vernisajului expoziției, Constantin Lupu, directorul Muzeului Militar Național, și Neculai Moghior, muzeograf și organizator al expoziției, au vorbit despre personalitatea și invențiile lui Henri Coandă. La eveniment a luat parte și Radu Berceanu, care, în calitate de absolvent al Institutului Politehnic București, Facultatea de Construcții Aeronautice, și-a exprimat interesul pentru tema expoziției. Printre participanți s-a numărat și cunoscutul inventator român Justin Capră.

În același cadru festiv a fost lansată monografia "Henri Coandă și creația sa tehnică din perioada 1906-1918", scrisă de Dan Antoniu, George Cicos, Ioan Buiu, Alexandru Bartoc și Robert Sutic.

Expoziția este un omagiu adus lui Henri Coandă, ilustru inventator și constructor aeronautic, care a lăsat în urma sa peste 2.000 de invenții însoțite de circa 250 de brevete românești și străine, 33 dintre acestea vizând domenii fundamentale ale științei și tehnicii contemporane.

*Elena Mușat*