



Un destin fericit a făcut ca numele orașului Otopeni să fie legat de numele unui mare savant, Henri Coandă, părintele aviației reactive. Aeroportul Internațional București-Otopeni a primit numele lui Henri Coandă.

Genialul om de știință s-a născut în București, la data de 7 iunie 1886 (zodia Gemenilor), fiind al doilea fiu al familiei Constantin M. Coandă, familie cu cinci băieți și două fete.

Constantin Coandă (tatăl savantului) a avut o carieră militară reușită. A făcut studii universitare și militare la Paris, a făcut parte din Marele Stat Major al Armatei Române, a fost profesor la Școala Militară de artilerie, geniu și marină, a fost profesor la Școala de păduri și șosele (Institutul Politehnic București).

Henri Coandă a urmat cursurile liceale în București, la Sf. Sava și la Liceul Militar din Iași, fiind șef de promoție. A urmat apoi, în București, Școala Militară, devenind ofițer de artilerie.

În anul 1905, la Arsenalul armatei din Dealul Spirii construiește un avion rachetă propulsat prin fuzee. Fiind pasionat de tehnică în general și de tehnica zborului în special, Henri Coandă studiază mecanica la "Tochnische Hochschule" din Charlottenberg (Berlin).

De asemenea urmează cursurile Universității de științe din Liege (Belgia), ale Institutului de electrotehnică din Montefiore, înscriindu-se și la Școala Superioară de aeronautică din Paris, pe care o termină cu succes în 1909.

În activitatea de inginer în specialitatea aerodinamicii s-a remarcat prin cercetările teoretice și practice, contribuind la stabilirea profilului aripilor, profile utilizate de mulți constructori la fabricarea avioanelor.

În luna octombrie 1910, la al doilea Salon Internațional de aeronautică, găzduit de Grand Palais din Paris, un interes deosebit a stârnit aeroplanul fără elice "Coandă-1910". Acest aeroplan era un aparat de zbor biplan, monoloc propulsat de un motor aeroreactiv, inventat și realizat de Henri Coandă.

La 16 decembrie 1910, pe câmpul de zbor de la Issy-les-Moulineaux, genialul inventator, având intenția de a încerca funcționarea motorului și de a executa un rulaj la sol, a reușit să zboare cu propriul aparat. Astfel, încercarea sa a devenit primul zbor din lume a unui aeroplan propulsat prin reacție. Din nefericire, lipsa de experiență a lui H. Coandă în pilotarea unui asemenea aparat, a condus la distrugerea aeroplanului.

Mai multe date și caracteristici tehnice, precum și noutățile mondiale în construcția aeroplanului sunt prezentate în lucrarea menționată la sfârșitul acestui text.

În perioada 1911-1914 a fost director tehnic al uzinelor Bristol (Anglia), unde a realizat mai multe tipuri de avioane, denumite Bristol-Coandă.

Apoi a lucrat la uzinele Dalauney-Belleville din Saint-Denis (1914-1916), unde a realizat trei tipuri de avioane, remarcabil fiind "Coandă-1916".

Din lipsă de spațiu nu pot fi prezentate alte multe realizări și invenții ale marelui savant. La 8 octombrie 1934, Henri Coandă a brevetat invenția cu nr. 374943, denumit "Procedeu și dispozitiv pentru devierea unui fluid într-un alt fluid". Aceasta este cea mai cunoscută, studiată și aplicată invenție a sa, fiind denumită în lucrările de specialitate "efectul Coandă". Acest fenomen pare simplu la prima vedere, dar specialiștii în aerodinamică știu cât de complicată este abordarea teoretică și aplicația practică.

Aerodina lenticulară, cunoscută de publicul larg sub denumirea de "farfurie zburătoare", concepută în 1935, reprezintă cea mai importantă aplicație a efectului Coandă.

În 1956, Henri Coandă a fost sărbătorit la New York pentru realizarea primului avion cu reacție și a primului zbor cu acest tip de avion.

La Simpozionul Internațional de la New York, din 1965, pentru lucrările sale i s-a decernat diploma "Harry Diamond Laboratories".

Henri Coandă a fost distins pentru cercetările sale cu numeroase titluri, ordine și medalii ale unor prestigioase instituții și organizații din străinătate, printre care și următoarele:

- "Meritul pentru cercetări științifice", decernat de Unesco;
- Diploma și marea medalie de aur "Vielles Tiges";
- "Medalia militară a aeronauticii franceze";
- Ordinul "Pour le merite", în grad de Comandor.

În iunie 1967, în aula Academiei României a avut loc Simpozionul științific internațional având ca temă "Efectul Coandă și aplicațiile sale", la care oameni de știință importanți, de la prestigioase institute de cercetări și instituții de învățământ superior din numeroase țări au prezentat lucrări de specialitate, la un înalt nivel. Eu personal am avut cinstea și bucuria să fiu prezent la această manifestare științifică, în calitate de student al secției de Aeronave, din cadrul Politehnicii Bucureștene.

Henri Coandă a revenit în țară în 1970 și s-a instalat în casa părintească, situată pe actualul bulevard Lascăr Catargiu (fost Ana Ipătescu). Într-o vreme, în această casă a funcționat "Muzeul Științific Henri Coandă"; în prezent, imobilul este subiect de litigiu.

Pentru meritele sale deosebite, Henri Coandă a fost ales membru al Academiei Române și a primit titlul de "Doctor Honoris Causa" al Institutului Politehnic București.

La data de 25 noiembrie 1972, Henri Coandă a încetat din viață, fiind înmormântat în cavoul din cimitirul Belu, București.

Așa cum a scris inginerul Constantin C. Gheorghiu-"numele său va rămâne în istoria aviației românești și mondiale, marcând începutul aviației reactive".

Cu multă bucurie și deosebită satisfacție, remarc cu prilejul compunerii acestui text, o fericită asocieră între o personalitate, o unitate și o localitate, toate cu o amplă activitate, de cea mai mare calitate. Cu alte cuvinte, o mare personalitate, savant recunoscut la nivel mondial, a dat numele unui aeroport (unitate de infrastructură aeriană) de importanță internațională, într-o localitate ce posedă toate atributele unui oraș modern, cu largi perspective de dezvoltare pe plan urbanistic, social, cultural, sportiv, etc, cu multiple legături în afara țării. Să fim mândri și mulțumiți că putem fi contemporani și martori cu astfel de situații, mai rar întâlnite, chiar de

excepție.

Text: ing. Florinel Alexe

NOTĂ: La baza elaborării acestui text a stat cartea “Invenții și priorități românești în aviație”, autor Ing. Constantin C. Gheorghiu, Editura Albatros, București, 1979. A fost consultată și lucrarea “Istoria aviației române”, colectiv de autori, Editura Științifică și Enciclopedică, București, 1984.