Quante ne hanno fatte i rumeni!

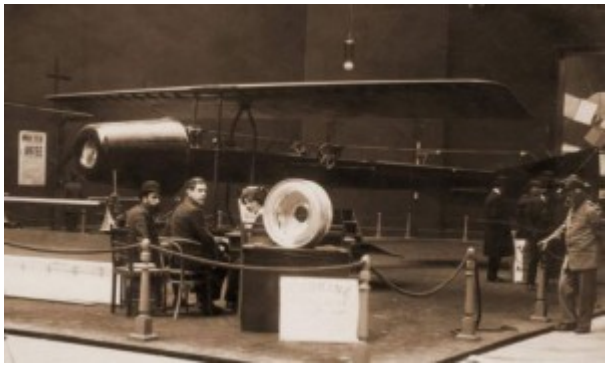
Nel 1903, un giovane inventore presentò all'Accademia delle scienze francese il progetto di un veicolo più pesante dell'aria, che, secondo lui, avrebbe volato. Non fu compreso e il suo progetto fu respinto, con la seguente motivazione: *Il problema del volo con una macchina che pesi più dell'aria non può essere risolto e si tratta soltanto di un sogno*.

Il sognatore era un inventore rumeno, *Traian Vuia,* che,nonostante tutti i rifiuti, non si arrese, e, qualche mese dopo, ottenne comunque il brevetto, in Francia e in Gran Bretagna.

L'aereo, chiamato "*Vuia I*", era un monoplano con un'ampia ala posta in alto e venne completato nel dicembre 1905. Il 18 marzo 1906 la macchina era pronta a tentare il decollo: l'esperimento riuscì, anche se in effetti non volò, ma si staccò da terra di pochi centimetri, il che fu sufficiente ai giornali dell'epoca per celebrare l'impresa. Il più grande merito di *Vuia* fu quello di essere riuscito a far decollare il velivolo con i propri propri mezzi e su un terreno piatto, senza l'aiuto di rampe, rotaie o catapulte, come successe tre anni prima, con il velivolo dei fratelli *Wright*, che decollò invece con l'ausilio di una catapulta.

Quattro anni dopo, nel 1910, un altro inventore e ingegnere rumeno, un altro sognatore, *Henri Coandă*, progettò, costruì e

pilotò il **primo aereo alimentato a termogetto**, chiamato *Coandă 1910*, dando così vita al primo aereo con motoreattore della storia dell'aeronautica. Durante la presentazione pubblica, al Salone Internazionale dell'aeronautica di Parigi, *Coandă* perse il controllo del velivolo, che precipitò e prese fuoco. Fortunatamente, riuscì a salvarsi. In seguito alla caduta del suo aereo, osservò che le fiamme e il gas



incandescente emesso dal fuoco tendevano a restare vicini alla fusoliera. Dopo più di 20 anni di studi di questo fenomeno con altri suoi colleghi, Coandă descrisse quello che in seguito fu battezzato *"Effetto Coandă"* (tendenza di un getto di fluido a seguire il contorno di una superficie vicina). Questo fenomeno è stato utilizzato in molte invenzioni aeronautiche ed è fondamentale per la progettazione dei veicoli supersonici.

Nel 1922, un ingegnere rumeno, *Aurel Perșu*, iniziò la costruzione della prima automobile aerodinamica del mondo, a sue spese. L'invenzione fu brevettata in Germania, lo stesso anno, ma l'automobile fu terminata due anni dopo. Per la prima volta al mondo, questa **automobile**, di forma futurista, ispirata a quella di un uccello, aveva **le ruote inserite all'interno** della carrozzeria di alluminio. Dopo calcoli ed esperimenti di laboratorio, l'ingegnere rumeno giunse alla conclusione che la forma ideale di un'automobile, di un veicolo in movimento, era quella della goccia d'acqua quando

cade. Riuscì a calcolare coefficienti aerodinamici validi ancora oggi con un netto anticipo sui tempi. La compagnia Ford si dimostrò interessata al brevetto ma non garantì a Perșu che il suo modello sarebbe entrato nella produzione di serie e, per questo, rinunciò alla vendita. Gli specialisti parlano di alcuni punti deboli dell'auto: il design non troppo conformistico e il confort. Vi si aggiungeva la velocità massima raggiunta, inferiore a quella delle auto dell'epoca, di circa 80 km all'ora. Rimane però la cosa più importante e che nel tempo avrebbe ripagato l'invenzione: per la prima volta si era considerata l'importanza della **forma aerodinamica**.

Nel 1921, un medico rumeno fecce una grande scoperta, che avrebbe cambiato la vita di milioni di persone: si tratta dell'ormone pancreatico, ossia **l'insulina**. *Nicolae Păulescu* capì per primo come curare il diabete e nel 1922 ottenne il brevetto per la scoperta della *pancreina*. Ma il premio Nobel andò, un anno più tardi, a due canadesi, che misero semplicemente in pratica ciò che il ricercatore rumeno aveva scritto nei suoi lavori. Dopo quarant'anni di controversie e contestazioni, il comitato Nobel ha riconosciuto, nel 1969, la precedenza di *Păulescu* nella scoperta del trattamento antidiabetico, ma, conformemente al suo statuto, ha escluso la possibilità di una riparazione ufficiale.

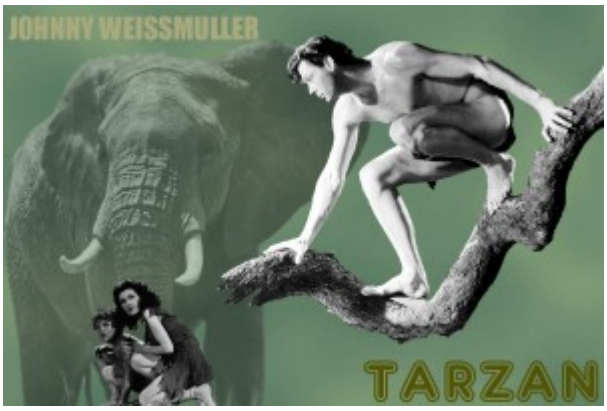
Più fortuna ha auvto uno studente rumeno a Parigi , *Petrache Poenaru,* che viene considerato il creatore della prima penna stilografica ricaricabile. La sua intuizione venne brevettata dal Governo francese, nel 1827, con una descrizione strana che si potrebbe tradurre come "***penna portatile senza fine, ricaricabile ad inchiostro***". Il suo progetto sarebbe diventato la base per le penne stilografiche future e le penne ricaricabili in genere, anche se, all'epoca non ebbe grande diffusione e non diventò mai uno strumento si scrittura di uso comune. Probabilmente nel 1827, un oggetto del genere risultava poco funzionale e troppo sofisticato, o

semplicemente, lo studente rumeno di 28 anni era troppo avanti rispetto ai suoi tempi (la penna Biro fu inventata solo 110 anni dopo e le prime penne stilografiche "moderne" di *Waterman* solo 60 anni dopo). Lo dimostra anche il fatto che quando nel 1830 si inaugurò la prima ferrovia al mondo, in Inghilterra, tra Liverpool e Manchester, *Petrache* era a bordo!

Non sono stati pochi i rumeni avanguardisti, pionieri nel loro campo.
Vi basti sapere che, ad esempio, se i nostri aerei hanno la forma che hanno è grazie all'ingegnere rumeno *Rodrig Goliescu,* che ha costruito il primo aereo con la **fusoliera**; o che l'utilizzo del **cemento** nell'architettura moderna lo dobbiamo a un altro ingegnere rumeno, *Anghel Saligny*, che progettò e costruì, nel 1895, il ponte più lungo d'Europa (all'epoca anche il terzo del mondo), il ponte di *Cernavodă*, sul Danubio.

Non è un'esagerazione affermare che la **scultura moderna** senza il suo patriarca, il rumeno Constantin Brâncuși, sarebbe diversamente… ricca! L'approccio culturale alle **religioni** avrebbe avuto un percorso più totruoso senza il primo *Trattato di Storia delle religioni,* scritto da *Mircea Eliade*, filosofo e scrittore rumeno. L'originalità del suo lavoro non si basa una semplice sistematica classificazione delle religioni in base ai popoli, ma, per la prima volta nella storia, parte dagli "oggetti" del culto e ne studia l'espressione, in modo comparativo, presso i vari popoli: ci pone di fronte al Cielo, al Sole, alla Luna, all'Acqua, alle Pietre, alla Terra, e ne delinea i culti, che nelle religioni dei diversi popoli assumono le loro particolari individualità in maniera certosina.
Agli amanti del teatro e della drammaturgia dico un solo nome: *Eugen Ionescu*, il fondatore del **teatro dell'assurdo**, uno degli autori più innovativi e profondi del Novecento e aggiungo qualche titolo: *La cantatrice calva, Il rinoceronte, Il re morto.* Anche Eugen Ionescu era rumeno.

Parliamo un po’ di cose (semi)serie…



Il primo attore che ha interpretato **Tarzan** nel cinema, nel 1932, *Johnny Weissmuller*, è nato in Romania, vicino Timisoara.
Il primo portiere di calcio che **ha parato quattro rigori consecutivi** era rumeno, *Helmuth Duckadam*. Nel 1986, la sua squadra, Steaua București vinse la Champions League contro il Barcellona, grazie ai quattro rigori parati da Duckadam. Dopo la sua impresa senza precedenti è stato nominato dalla stampa del mondo “Il Superman della Romania”.
Un’altra impresa senza precedenti riuscì, a solo 14 anni, una delle più grandi ginnaste del mondo, la rumena ***Nadia Comaneci***, la prima ginnasta ad aver ottenuto il punteggio massimo in una competizione olimpica. Nel 1976, alle Olimpiadi di Montreal, dopo il suo esercizio impeccabile alle parallele asimmetriche, l’attesa del punteggio fu più lunga del solito, lo ricordo con emozione, e alla fine, sul tabellone elettronico apparve il numero 1.00, che voleva essere invece un 10, ma i computer non erano ancora preparati alla perfezione. E’ solo grazie a Nadia se il comitato Olimpico fu obbligato ad aggiungere una cifra al tabellone elettronico!