

Jurnalist - a inventat prima ambarcațiune propulsată de un motor cu reacție din lume

Deși s-a născut în comuna Șercaia, Comitatul Făgăraș (azi județul Brașov), la 29 ianuarie 1854, familia sa provenea din Vechiul Regat fiind nevoită să se refugieze în Transilvania, ca urmare a participării tatălui său Neculai Ciurcu la Revoluția de la 1848. Urmează școala primară în satul natal și termină liceul la Brașov, cu bacalaureat în 1872. Își continuă studiile la Universitatea din Viena între 1872-1876, urmând Facultatea de Drept, dar în paralel urmează și studii tehnice.

După terminarea studiilor universitare, în 1876, revine în țară și se consacră activității de jurnalist, sub îndrumarea lui C. A. Rosetti, la București, unde îi cunoaște pe Eminescu și Caragiale. Începând Războiul de Independență din 1877-1878, devine corespondent de război și pe câmpul de luptă îl cunoaște și se împrietenește cu cel care avea să immortalizeze în tablourile sale, binecunoscutele scene de eroism ale ostașilor români la Grivița și Rahova, Nicolae Grigorescu.

Tot în această perioadă de început a activității sale de jurnalist, împreună cu publicistul francez Emile Galli, pune bazele ziarului în limba franceză, L'Orient care mai apoi, va deveni binecunoscuta publicație L'Independence Roumanie, destinată în mod special străinătății. Rolul ei, era acela de a face cunoscută țara noastră în cercurile de cititori de peste hotare. Participă decisiv la fondarea mai multor publicații precum La Bourse, Anuarul României, Le Bossu, Cimpoiul ș.a. În calitatea sa de corespondent de presă, după război, va cunoaște și se va împrieteni cu adevărat, cu ziaristul francez Just Buisson. Acesta era corespondentul unei agenții de presă franceze Havas, la București.



Acesta era pasionat, fără rezerve, ca și Alexandru Ciurcu, de tehnică, motiv pentru care se gândesc și concep în 1882, un proiect pentru realizarea unui motor cu reacție (?!). Din păcate, minunata lor inerție nu se poate concretiza, din cauza problemelor pe care Alexandru Ciurcu le are cu guvernul de la București, care era condus de Ion C. Brătianu. Fiind un neobosit militant al drepturilor naționale ale românilor din Ardeal, aflați sub povara nedreptăților la care erau supuși în Imperiul Austro-Ungar, a avut de suferit cumplit și a fost expulzat în 1885 din Regatul României. Se pare că aflase de încheierea alianței militare secrete din 1883, pe care regele Carol I o stabilise cu acesta (cu acordul tacit al lui Ion C. Brătianu).

Hotărăște să se stabilească la Paris unde se întâlnește cu prietenul său, jurnalistul Just Buisson. Pe lângă activitatea lor ziaristică, pasiunea ce-i unea cu adevărat era tehnica. Au început să-și reconstituie preocupările începute la București în 1882 și să studieze propulsia aeronavelor mai ușoare decât aerul (dirijabile), în același timp cu motoarele de rachetă. Ei vizitaseră în 1881, la o expoziție aviatică, un aerostat propulsat cu ajutorul unui motor electric. Așa le-a încolțit ideea de a

Înlocui motorul electric, cu un motor cu reacție, realizând astfel un succes prin proiectul propus, căci obțin un brevet (1882) în Franța. Pentru a convinge și demonstra viabilitatea propunerii lor, construiesc un motor bazat pe forța de propulsie generată de combustia (arderea) unor gaze într-o cameră de combustie de mici proporții. Motorul era realizat dintr-un recipient de 2 litri, prevăzut cu un orificiu de diametru de 3 mm.

Prin arderea gazelor se realiza în interiorul acestui recipient o presiune de 10-15 atmosfere, care prin evacuarea în atmosferă se obținea propulsia necesară. În urma acestor experimente, Alexandru Ciurcu propune Ministerului de Război al Franței noul său proiect, care era în același timp o importantă inovație în materie de tehnologie aviatică. Ca urmare a solicitării neobișnuite, cei doi inventatori, la 13 august 1886, își experimentează demonstrativ motorul, pentru prima dată în public, care fusese montat pe o barcă, ce naviga pe Sena, în sens contrar curgerii apei.



La acest eveniment a participat și un grup de experți ai Ministerului, printre care și directorul fabricii de praf de pușcă de la Sevrans-Livry, Gustav Maurouard care descrie derularea acestui experiment în revista *La nature* în 1887 astfel: Imaginați-vă o rachetă pentru artificii montată orizontal, la spatele unui vehicul, de exemplu al unei ambarcațiuni sau sub nacela unui balon, astfel încât gazul produs prin arderea puternică, dar lentă a încărcăturii de praf exploziv să poată scăpa liber în atmosferă la spatele vehiculului. Imaginați-vă acum că această rachetă este montată în interiorul țevii unui tun, îndreptat și el spre spatele vehiculului. În momentul aprinderii rachetei gazul va fi evacuat cu forță prin gura tunului.

Aceasta va produce o reacție în interior și un recul al tunului în direcție opusă celei în care gazele sunt evacuate în partea din spate. Dacă, de exemplu, tunul ar fi montat pe o ambarcațiune, forța de recul ar fi transmisă ambarcațiunii, determinând avansarea acesteia, datorită exclusiv forței jetului format de gazul evacuat. Ambarcațiunea înaintează fără a utiliza nici elice, nici roți cu zbatouri, nici vâsle. Singura diferență este că, în locul tunului, inventatorii au utilizat un cilindru în interiorul căruia ard un amestec de combustibil brevetat, pe care l-au creat și care poate arde într-un spațiu închis, producând o cantitate mare de gaz, fără a lăsa reziduuri solide.

Cilindrul are un mic orificiu îndreptat spre partea din spate a vehiculului, având rolul de a controla gazele evacuate din cilindru. Deschiderea orificiului poate fi modificată în timpul funcționării printr-o vană fluture reglabilă manual, astfel încât să micșoreze sau să mărească deschiderea prin care sunt evacuate gazele. Forța gazelor evacuate produce un zgomot mare și ambarcațiunea se mișcă continuu în sens opus celui în care sunt evacuate gazele. Dispozitivul este de fapt o rachetă care zboară și care antrenează obiectul de care este atașată. Inventatorii au reușit să înainteze pe Sena împotriva curentului pentru o durată de 12-15 minute. Această experiență este considerată a fi

prima dată când o ambarcațiune a fost propulsată de un motor cu reacție.

Ca o recompensă, inventatorii au obținut brevetul francez numărul 179001/12 octombrie 1886, pentru Ambarcațiune cu reacție - Motor cu reacție. Invenția a impresionat lumea tehnico-științifică căci a fost brevetată: în Germania - 1886, Regatul Unit - 1887, Belgia - 1887, Italia - 1887 și SUA - 1888. Entuziasmați după succesul avut cu această invenție cei doi prieteni inventatori au conceput și realizat un al doilea motor, dar mult mai puternic, cu un recipient mai mare, care urma să mărească presiunea din interiorul cilindrului și creșterea vitezei ieșirii gazelor.



Din nefericire experimentarea acestei noi mașini, la data de 16 decembrie 1887, deci după patru luni, s-a terminat cu un eșec dezastruos, căci mașina a explodat. Rezultatul a fost o adevărată tragedie, căci Just Buisson și unul din asistenții colaboratori care era la cârma ambarcațiunii și-au pierdut viața, iar aceasta s-a scufundat. Ca prin minune, Alexandru Ciurcu a reușit să scape înotând până la mal. În anchetă este acuzat de ucidere din culpă. Reacția publicului și a multor specialiști, au ajuns la concluzia că accidentul s-a datorat faptului că cei doi inventatori au utilizat explozivi, greu de controlat și prea puternici, argumente pentru care în final a fost achitat.



El a trebuit însă a explica și a convinge că motorul se baza pe un principiu fizic complet diferit și chiar necunoscut, acela al forței de tracțiune provocate de un jet de gaze, nu al unei forțe provocate de explozie. Descurajat și deprimat după această tragedie, Alexandru Ciurcu, își găsește totuși un aliat care înțelege situația. Este vorba despre Gaston Tissandier, editorul revistei La Nature, inventator și el, care l-a încurajat să nu-și abandoneze experimentele. Pentru a-l convinge, îi relatează că și el avusese un accident în timpul unui experiment științific în anul 1875, când efectuase un zbor cu balonul până la altitudinea record pentru acele timpuri de 8.500 m.

În acest accident datorat presiunii scăzute a aerului, cei doi coechipieri ai lui, Joseph Croce-Spinelli și Theodore Sivel, au murit. Ca prin minune el a supraviețuit, dar își pierduse auzul și a înțeles că progresul științific poate uneori fi câștigat prin plata cu pierderea vieții cercetătorilor cutezanți. Probabil, încercând să-i urmeze sfatul lui Tissandier, Alexandru Ciurcu se asociază cu Emil Sarrau și Paul Vieille - cel care a inventat praful de pușcă alb, montând aparatul (motorul) pe o drezină de cale ferată (un fel de vagonet pentru controlul ecartamentului în primul rând și depistarea

defecțiunilor apărute pe traseu). Experimentul a fost făcut la baza militară din Scoran-Livry, de lângă Paris și a fost un adevărat succes, în anul 1888.



Se pare că acest experiment a fost probabil ultimul din viața sa, mai ales că fiind tot în exil și lipsit de fondurile necesare, nu putea să-și realizeze visurile. Anul 1889, a fost anul aniversării centenarului Revoluției Franceze, când oficialitățile au hotărât organizarea Expoziției Universale și inaugurarea Turnului Eiffel. Cu această ocazie, conducerea României, a luat decizia laudabilă de a organiza amenajarea unui pavilion românesc, motiv pentru care au făcut apel la Alexandru Ciurcu, care își câștigase deja un prestigiu internațional, chiar dacă încă era oficial în exil. Alexandru Ciurcu își îndeplinește acest rol onorabil de organizator al pavilionului românesc, primind în schimb, ca răsplată, acceptul de a se întoarce în țară. Astfel, revine la București și are domiciliul pe strada Labirint, numărul 13, reluându-și activitatea de ziarist, mai întâi între 1890-1900, ca director la ziarul Timpul, apoi și-a continuat activitatea publicistică pentru diferite ziare, până la sfârșitul zilelor, când s-a stins din viață la București, în plină iarnă, în 1922.

Având un spirit practic, a amenajat la Copăceni pe Argeș, o fermă model, în care se ocupa de viticultură, pomicultură și zootehnie, astfel că publicistul N. D. Cocea scrie în 1913: Un cap admirabil de expresie, scrijelit, brăzdat, tăiat cu cuțitul și cu dalta, capul lui Alexandru Ciurcu pare un bronz de Rodin, scăpat dintr-o sală de expoziție, cu barba în vânt și părul vâlvoi.



Ziarist, agronom, inventator de motoare și aeroplane, orator, om politic, martir, expulzat, profet în țara lui și iarăși ziarist, Ciurcu n-a rămas nepăsător în fața nici uneia dintre manifestările infinite ale geniului omenesc. În secolul trecut, în București, sector 3 a existat o stradă cu numele său, dar nu mai există. Cei din Brașov nu l-au uitat căci o stradă se numește Alexandru Ciurcu. În octombrie 2009, la 155 de ani de la nașterea sa, Primăria comunei Șercaia i-a acordat titlul de cetățean de onoare post mortem și s-a dezvelit o placă comemorativă amplasată pe clădirea ei.



# INDEPENDENȚA ROMÂNĂ

*Independența  
prin Cultură*