

„Motoarele au o frumusețe aparte pe care cei care le iubesc o văd”

Un bunic i-a transmis pasiunea pentru mecanică, iar primii pași i-a făcut într-un mic atelier din curtea familiei. A învățat pe rupte în facultate, iar apoi a fost plecat peste mări și țări, cu o navă de transport, dar după cinci ani s-a întors acasă și a intrat în învățământ, unde lucrează de mai bine de patru decenii. Cum au fost acești ani în domeniul didactic? Ne spune chiar profesorul universitar doctor inginer Eugen Golgoțiu de la Facultatea de Mecanică a Universității „Gheorghe Asachi” din Iași.

De unde această pasiune pentru mecanică și motoare?

Unul dintre bunicii mei a lucrat în domeniu, ca maestru ajustor la CFR. Pe vremea aceea nu prea existau în România mașini de rectificat, iar dacă, de exemplu, se lucra la un bielaj, el ajusta cuzineții. Avea și un mic atelier în curte, în care lucra, așa că el a fost cel care mi-a insuflat pasiunea pentru mecanică și cum îmi plăceau și mașinile nu a fost o surpriză că am ales acest drum. După ce am terminat liceul, în anul 1970, am dat examen la „Mașini Termice”, unde am fost patru pe un loc.

Asta chiar dacă era o facultate dificilă, cu multă materie de asimilat...

Era una dintre cele mai grele facultăți din vremea respectivă! Și acum este dificilă, dar atunci era chiar foarte mult de studiat și de muncit. Trei ani făceam învățământ general, iar după aceea intram în studiu de specialitate. Facultatea era foarte complexă, dar la finalul ei aveam multe informații folositoare. În perioada în care am făcut facultatea erau două specializări: „Motoare cu Ardere Internă” și „Cazane, Turbine cu Abur și Gaze”.

Fiind atât de greu, cam câți renunțau în timpul facultății?

Admiterea era foarte dificilă, dar cei care treceau cu bine acest examen nu se gândeau să renunțe. Atunci am fost cam 145 de studenți și am terminat toți! Acum se face o selecție mai dură

în prima parte a facultății și după doi ani renunță cam 30%, vorbesc aici pe partea de mecanică. Dar cei care rămân fac facultatea cu mare pasiune și vor să știe și se gândesc să asimileze toate informațiile.

„Ucenic” pe motonava Transilvania

Ce a urmat, după ce ați terminat facultatea?

În anul 1975 am primit repartitie, așa se proceda atunci, la NAVROM în Constanța. Acolo puteai să rămâi să lucrezi în șantierul naval, în construcții și reparatii motoare sau să ajungi ofițer mecanic pe navele de transport marfă. Eu am optat pentru a doua variantă. Înainte să plec m-au verificat serios, cam șase luni, pentru dacă voiai să călătorești în străinătate trebuia să ai dosarul „curat”. În această perioadă am fost angajat pe post de mecanic, pentru că diploma mea de inginer nu-mi dădea dreptul să lucrez direct la motoare.

Pe ce navă ați lucrat?

Prima oară am fost repartizat pe motonava Transilvania, singura navă de pasageri a NAVROM Constanța. Era considerată „activă”, deși nu făcea transporturi și era legată la cheu. După câteva luni am plecat în primul meu voiaj, tocmai în Brazilia. Prima oară mi-am luat brevetul de ofițer, iar după aceea am fost angajat ofițer pe cart și aproape cinci ani am umblat prin lume.

Cum a fost această perioadă?

A fost o experiență fantastică! Pe vase ai foarte multe motoare, de la cele mai simple până la cele de 11.000 de CP. Ce să spun... Motoarele au o frumusețe aparte pe care cei care le iubesc o văd. Este adevărat că dacă se întâmpla să ai vreo problemă trebuia să te descurci și de asta spun că am învățat foarte multe acolo pentru că pe vapor aveai un atelier de service foarte bine dotat. Puteai să desfăci motorul în mijlocul oceanului. Când m-am întors pe uscat și am început să le povestesc studenților pe unde am fost și ce am văzut, mulți dintre ei au ales și ei acest drum. Prima oară când am pus piciorul într-o țară străină a fost în Gibraltar, iar după aceea am ajuns în Brazilia, unde era vară și cald, în condițiile în care de acasă plecasem pe timp de iarnă. Am fost botezat la trecerea Ecuatorului, conform tradiției...

„Botezat” de „Zei Apelor”, înainte să ajungă la Ecuator

Ce a însemnat, concret, această tradiție?

(Râde) În primul rând membrii echipajului se îmbrăcau în „Zei apelor” sau alte personaje și voiau să vadă dacă este sănătos candidatul, la trecerea Ecuatorului. Își dădeau brusc seama că ai probleme la genunchi și te ungeau cu ulei de motor, îți puneau niște bucăți de plumb pe la gât, pentru amigdale, îți dădeau cu „săpunadă” pe păr, o soluție de răcire pentru strung. După aceea





urma o masă festivă în care trebuia să bei un pahar de tărie, care era de fapt apă de mare, și unde primeai un șnițel care arăta foarte frumos, rumen, care era de fapt o bucată de sac. Ne distram și noi...

Când v-ați angajat în învățământ?

După cinci ani de plimbat pe mări și țări m-am întors acasă și mi-am înțemeiat o familie, la Iași. Am intrat la facultate ca asistent suplinitor și după un an și jumătate am dat examen și am fost asistent până la Revoluție. La finalul anului 1989 m-am înscris la doctorat, la regretatul profesor Constantin Aramă, la București. După ce mi-am dat doctoratul au urmat și alte funcții: șef de lucrări, conferențiar și în anul 2004 am ajuns „profesor plin”. Au fost foarte multe momente frumoase și provocatoare. În anul 1992 am mers la București cu regretatul profesor Radu Gaiginschi și am reușit să obținem și la Iași specializarea de „autovehicule rutiere”, iar în anul 1993 am avut prima

promoție de ingineri de autovehicule rutiere, după ce o parte dintre studenții de la motoare termice s-au mutat la această secție nouă. Aici am avut un sprijin consistent din partea profesorului Apostolescu de la Politehnica București, dar și din partea academicianului Constantin Aramă, care era inițiatorul și coordonatorul Institutului Național de Motoare Termice, una dintre filialele acestei instituții activând la Iași. Această filială a fost condusă la început de profesorul Mircea Zugrăvel, cel care a pus bazele unor direcții care la vremea aceea erau considerate neconvenționale.

43 de ani în domeniul învățământului

În ce sens?

Mă gândesc la folosirea combustibililor neconvenționali în motoare și mă refer la alcool etilic, injecții de alcool direct în motoare... A fost dezvoltat și un sistem specific, brevetat la noi, în care era folosită o pompă specială de

PE BOSFOR ÎN 1976, ÎN DRUM SPRE BRAZILIA, CU MINERALIERUL DE 25.000 TDW ȘI MOTOR DE 10.000 CP, PE NUME „MARAMUREȘ” (MADE IN JAPAN).

injecție pentru lichide fără proprietăți de lubrifiere, cum era alcoolul. Știu că eram asistent și lucram pe stand și am obținut pe motoare de ARO, cărora li se spunea „Jumătate Carpați”, și 120 de CP și 130 de CP, cu metanol, în condițiile în care era el de 70 CP. Consumul era foarte mare, adevărat, dar a fost o performanță că am reușit să-l facem



auto și studenții mai participă la raliuri și concursuri. Decanul a avut o idee foarte bună și le-a făcut un loc al lor, închis, unde să-ți țină mașinile, de obicei BMW-uri mai vechi, cu tracțiune spate, unde se poate umbla și la motor și la cutia de viteze. Iar jocul ăsta îi atrage și îi distrează foarte tare. Tinerii au avantajul că nu au experiență și nu știi că anumite lucruri, în domeniul motoarelor, nu se pot face. Iar ei se apucă și studiază problema și încearcă, ceea ce este foarte important. Aici poate să apară progresul!

Cum au perceput cei din familie pasiunea dumneavoastră?

Cei din familie m-au înțeles, că altfel nu s-ar fi putut! Țineam foarte multe ore și îmi aduc aminte că atunci când lucram la contracte, ajungeam acasă lăsam hainele la ușă și ajungeam direct la spălat pentru că miroseau foarte tare a motorină. Din păcate, nu am transmis în familie pasiunea. Fata mea a făcut o facultate umanistă, cu toate că mi s-a părut interesată de partea de mecanică (râde). Poate dacă aveam un băiat, îl făceam mecanic (râde).

Care este sfatul pentru studenți?

Să învețe „motoare” bine de tot, dar și calculatoare și electronică! Acum spunem „ingineria propulsiei autovehiculelor”. Propulsia a devenit o inginerie pentru că acolo avem un amestec de mecatronică, mecanică, chimie, combustibili, materiale speciale... Sistemul de propulsie se complică și mai mult! Peste zece ani sau poate mai puțin, propulsia va deveni o specializare foarte importantă, de sine stătătoare. Propulsia de acum este mult mai complicată decât un motor pe care l-am făcut eu când eram student.

Dar pentru profesori?

Pentru profesorii mai tineri sfatul este același. Și le mai spun, poate sunt de modă veche, să încerce să evite cursurile online. A fost această perioadă și s-a ales această soluție, ceva mai comodă, dar altfel discuți cu omul față în față. În domeniile practice, prezența fizică, în laborator sau la sala de curs, este foarte importantă! Eu le transmit să nu se lase vrăjiți de „miracolul” predării online.

să meargă la aceste valori de putere. Am lucrat în perioada respectivă și cu Uzina Dacia, pe partea de cercetare, unde am avut un sprijin deosebit din partea celor care lucrau în proaspăta secție de subingineri de la Pitești și mă refer în special la profesorul Tabacu. Au fost și alte realizări în domeniul cercetării și trebuie să-l amintesc pe regretatul profesor Dan Ursescu, care a lucrat în cadrul secției de turbine de la Institutul Național de Motoare Termice (INMT). Țin minte că lucra la camera de ardere a unui motor cu reacție de tip VIPER. Aveam un sistem foarte avansat de testare a injectoarelor. Acum este simplu să studiezi forma, dispersia, finețea jetului, atunci erau probleme mari, pentru că nu exista tehnologie. Se muncea mult, dar era foarte frumos.

Cum au fost acești ani în învățământ?

Lucrez în învățământ de aproape 43 de ani! Unii spun că sunt mulți,

dar eu nu-i simt așa și simt că au trecut repede. Nu mă simt obosit! Lucrul cu studenții nu este o muncă plictisitoare. Dimpotrivă! Tot timpul trebuie să fii în priză și trebuie să ai deschidere spre nou. În primul rând trebuie să înveți tu, ca profesor, ca să-i poți învăța pe studenți. Eu așa m-am menținut în formă. După anul 1990 am avut acces la documentații în limbile engleză și franceză și am avut posibilitatea să aduc multe lucruri noi în fața studenților, dacă nu de ultimă oră, măcar de penultimă oră. Studenții vin la ore cu o curiozitate extraordinară și vor să facă legături. Iar tu, ca profesor, trebuie să-i ajuți.

Vă mai plac motoarele și după atâția ani?

(Râde) Îmi este dor să mă bag într-un motor, dar nu se mai poate... Acum îi faci diagnoza cu un laptop. Eu conduc o mașină hibrid, iar motorul este sigilat și nici nu-l poți vedea. Noi avem la Autovehicule Rutiere un club de sport