

# Taica Ivan

„Părinții mei au fost oameni simpli și mi-au spus după ce am terminat liceul: «Dacă tu crezi că poți să ajungi inginer, am fi foarte mândri de tine!»”. Și acesta a fost unul dintre obiectivele profesorului Florian Ivan: să-i facă mândri.

A ajuns inginer, doctor în Inginerie Mecanică și Motoare cu Ardere Internă, iar ca profesor universitar a ajutat la formarea multor generații de specialiști.

## Cum a început pasiunea pentru acest domeniu?

M-am născut în satul Richițele și aici am avut un norocul să-l întâlnesc pe profesorul Vasile Dumitrescu, cu care am citit un material și în revista dumneavoastră. Cred că atunci era student, dar mă uimea că făcea „minuni” cu motoarele de motocicletă și mi-a produs atât de multe emoții și interes încât mi-am spus că vreau să devin inginer de autovehicule rutiere. Am făcut Liceul Industrial Construcției de Mașini din Ștefănești și a fost foarte interesant pentru că ne-au dus la uzina de autoturisme din Pitești, în anul 1967, unde am văzut cum se montau primele modele de Dacia 1100. Unul dintre profesorii din liceu era inginerul Alexandru Șteflea, care lucra ca șef de secție „la motoare” la Dacia și scrisese o carte după care se putea da examen la facultate, în loc de fizică. Eram olimpic la matematică și fizică, dar am dat examen la Tehnologia Fabricării Motoarelor de Autovehicule și Tractoare și chiar am luat o notă foarte mare.

## A fost dificil examenul de admitere? Concurența era destul de mare în perioada respectivă.

La examenul de la facultate au fost 274 de candidați pe 50 de locuri, iar după proba scrisă au rămas 54. La teorie am tras un bilet, l-am știut foarte bine, dar trebuia să mă duc în bancă să rezolv și o ecuație trigonometrică. L-am rugat pe profesorul Udriște să mă lase să rezolv ecuația direct la tablă și mi-a răspuns: «Piticule, dacă ai greșit, ai picat!»”. Vorbele lui mi-au turnat plumb

În Laboratorul de Construcția motoarelor de la specializarea Autovehicule Rutiere





**La finele unui curs de Motoare cu ardere internă susținut împreună cu profesorul Bertholt Grunwald studenților de la specializarea Autovehicule Rutiere din Universitatea Pitești.**

În picioare, dar am reușit să rezolv. La final i-am spus că mai știu o metodă, iar atunci mi-a răspuns că dacă greșesc, nota va fi mai mică. Am făcut-o și pe a doua și am primit nota zece.

### **Profesorul Bertholt Grunwald - „părintele spiritual”**

#### **Cum au fost anii la Politehnica din București?**

Au fost grozavi! Aici l-am întâlnit „titanul” motoristilor din România: profesorul Bertholt Grunwald, cel pe care îl consider „părintele meu spiritual”. Era magnific, iar de la cursul lui nu lipsea nimeni. Sub îndrumarea dumnealui, am făcut proiectul de diplomă și doctoratul. Este adevărat că am finalizat teza de doctorat cu academicianul Aramă pentru că profesorul Grunwald a plecat din țară... „Influența arhitecturii camerei de ardere Heron asupra arderii, economicității și poluării chimice” se numește lucrarea, iar profesorul spunea mereu că sunt câteva chestiuni îngrozitor de grele, pe care nici dumnealui nu le știa, legate de ce

se întâmplă cu mișcarea amestecului în camera de ardere. Când am întâmpinat dificultăți mi-a zis: „Ce ar fi să mergem într-un loc în care să ne limpezim la cap?”. Și am plecat la cabana Voinea, iar după o plimbare mai lungă, în care ne-am și rătăcit, am intuit care este secretul acestei camere.

„LA FACULTATE AM AVUT MULȚI ÎNDRUMĂTORI DEOSEBIȚI ȘI AICI AȘ VREA SĂ-I MENȚIONEZ PE PROFESORII FRĂȚILĂ, MARINCAȘ ȘI NEGRUȘ.”

### **Care a fost drumul după ce ați absolvit?**

Am primit o repartitie guvernamentală la Institutul de Cercetare Științifică și Inginerie Tehnologică pentru Autovehicule (ICSITA), având 9,74 - media pe cinci ani, dar am ajuns aici după un an și jumătate de stagiatură în uzina de autoturisme, la secția de motoare. După vreo câteva luni, în care m-am ocupat de subansamble, m-a chemat directorul și mi-a transmis că trebuie să realizăm un motor cu cilindrul totală sub 1.200 de cmc, în doar trei luni, că altfel „ne împușcă Ceaușescu”, pentru că se blocau exporturile în Iran, Irak, Grecia și Columbia. M-am dus și am găsit o soluție. La uzină se făcuseră motoarele de 1.100 cmc și 1.300 cmc și am luat aproape tot de pe cel de 1.300 cmc, unde aveam tehnologia gata, iar de la 1.100 am folosit pistonul și bolțul. Am realizat un motor formidabil care în loc de alezaj 73 cu 77 cursa, avea 70 alezajul cu 77 cursa, că păstrasem arborele cotit și nu putea nimeni să facă altul în doar trei luni. Aveam însă o problemă: „Cine honuiește cămașa de cilindru?”. Atunci i-am propus directorului să renunțăm la această operațiune și doar să modificăm puțin cămășile. „Băi, vrei să mă bagi în pușcărie?!” mi-a strigat nervos. I-am spus că avem deja motorul neoficial cu vreo 60 de ore de probă pe stand. „Să nu vorbești cu mine decât în momentul în care are 260 de ore!”.

#### **Și cum s-a terminat povestea?**

Mai bine de un an s-au făcut motoare așa cum am propus, cu cămăși doar rectificate, cu o rugozitate puțin mai fină, cărora le-am și modificat puțin programul de rodaj. Acest moment



**Membri într-o comisie de prezentare și susținere a unei teze de doctorat.**

Împreună cu nepoata Teia, campioană națională la săritura în înălțime.



Alături de o parte din cărțile publicate



le-a dat ideea conducătorilor să facă o familie de motoare. Așa a fost cooperat în echipă inginerul Chirilă și prin schimbarea anumitor piese, din angrenajul mobil, am realizat motoarele de 1.200 cmc, 1.300, 1.400 și 1.600, ultimul având și diesel-benzină. Motorul de 1.600 cmc s-a omologat și eu spun că rivaliza, din punct de vedere al

performanțelor dinamice și consumului, pe ARO 10 și Dacia, cu Volkswagen. La ICSITA, am mai trăit un moment delicat: Daciile noastre nu aveau instalație de aer condiționat și din acest motiv exportul în țările arabe a intrat în impas. Atunci s-a obținut aprobarea să cumpărăm instalațiile din Japonia, de la firma Sanden Marubeni, pe care să le

„AI MEI AU FOST OAMENI SIMPLI, DE LA ȚARĂ, CARE M-AU CRESCUT CU RESPECT ȘI AU ȘTIUT SĂ TREZEASCĂ ÎN MINE RESPONSABILITATE FAȚĂ DE TOT CEEA CE TREBUIE SĂ FAC ÎN VIAȚĂ.”

adaptăm și să le montăm în România. S-a stabilit să fie școlarizate două persoane, așa că am ajuns o lună și jumătate în Japonia, la Sanden Marubeni, dar și la Toyota. După ce ne-am întors am omologat prima mașină românească cu aer condiționat, iar apoi această soluție s-a extins și la ARO.

**Când ați început să predați?**

În anul 1982, la început am fost „plătit cu ora”. În anul 1989 am avut niște probleme delicate de sănătate, din cauza stresului, iar medicul mi-a recomandat să aleg între cercetare și învățământ și chiar m-a îndemnat spre a doua variantă, așa că pot să spun că mi-a direcționat traseul profesional. La Universitate am început să predau transmisii automate, iar apoi am trecut la motoare, economie, economia și reducerea noxelor la automobile. Am fost și în numeroase comisii de doctorat, am scris 14 cărți pentru studenți și am dezvoltat și echipat laboratorul motor.

**„Taica Ivan” și „Ivan cel Groaznic”**

**Care a fost relația cu studenții din atât de multe generații?**

Eu cred că am fost și sunt apreciat și iubit de studenți. „Băi, tată, aveți grijă de profesie și de voi”, le-am transmis mereu. Ei îmi spun „Taica Ivan”. Maxima vieții mele este: „Studentul nostru, copilul nostru”. Și mai spun că cel mai mare „judecător”, pentru un profesor, este studentul. Eu am un stil aparte și încep ziua de curs cu o maximă pe care o scriu pe tablă. Am și un exemplu, un citat din Goethe: „Ai pierdut averea?

Nu-i nimic! Ai pierdut onoarea? Este ceva... Ai pierdut speranța? Ești pierdut!". Iar după aceea am întreat sala, care era aproape plină, că la mine nu prea lipsesc studenți, care este cel mai important cuvânt din această maximă? Unii au spus „speranța”, dar, spre marea mea bucurie, cei mai mulți au rostit „onoarea”. Și atunci am dezbătut cu ei ce înseamnă „onoare”, „om de onoare”, „onorabil” și care este legătura între cuvântul dat și onoare. La sfârșitul celor 28 de cursuri le dau un „test”, unde nu se semnează, prin care le cer să răspundă la câteva întrebări. Vreau să aflu cum apreciază activitatea mea la curs, seminarii și proiect și să-mi spună care sunt punctele slabe. În ultima întrebare le cer să evalueze „eventuale” puncte bune. Și le mai cer și să adreseze o întrebare, asta este un punct benevol, care poate fi chiar indiscretă. Unii își doresc să afle cum văd viitorul lor ca ingineri, dar unii vor

„AM AJUNS LA AUTOVEHICULE RUTIERE URMÂND DRUMUL PROFESORULUI VASILE DUMITRESCU. DUMNEALUI A FĂCUT AUTOVEHICULE RUTIERE LA BRAȘOV, DUPĂ ACEEA A AJUNS LA UZINA DIN PITEȘTI, IAR APOI S-A DUS LA ICSITA, DE AICI AJUNGÂND LA CATEDRĂ, ÎN ÎNVĂȚĂMÂNTUL SUPERIOR. A FOST ETALONUL MEU.”



În fața Universității din Pitești

să știe cum stau cu dragostea sau ce avere am (râde).

#### **Asta arată că sunteți foarte apropiați de ei...**

După ce dau examenul, pe cei care iau nota maximă îi îmbrățișez, îi pup și le strâng mâna, iar pe cei care iau nota nouă îi îmbrățișez și le dau mâna. Cei care au luat nota opt, le strâng mâna, iar la ceilalți nu am nicio reacție. Chiar am primit un email de la un fost student, care mi-a spus că a găsit o scrisoare pe care nu a avut curajul, din timiditate, să o citească la ultimul curs. În ultima frază scria așa: „La examenul dumneavoastră am luat doar nota nouă, Doamne, și ce mult aș fi vrut să mă și pupați!”. La Pitești există și un curs festiv, la final de an, în care le spun să se ferească de trei poziții: a aroganțului, cu nasul pe sus, cea a „ghiocelului”, cu capul plecat, și cea a slugarnicului. Eu îi vreau falcnici pentru că, pentru mine, ingineria este un lucru sfânt. „Voi aici primiți un titlu, lângă nume. Sunteți inginer chiar dacă unii ne spun că suntem neamul lui manivelă”. Iar aici le-am spus o epigramă. „Nu știu dacă v-ați gândit, și asta nu-i o bagatelă, că aici ați dobândit nume cu confort sportiv, în neamul lui manivelă”.

#### **„Cuvinte Condimentate”**

##### **De unde pasiunea pentru poezie și epigrame?**

Eu am avut un profesor extraordinar în liceu, care m-a îndemnat să scriu, văzând că am ceva condei. Este adevărat că unii se feresc de epigrame, dar

### **Câteva reperi din CV-ul Prof. univ. dr. ing. Florian Ivan**

Martie 1998 până în prezent – profesor universitar la Facultatea de Mecanică și Tehnologie, Catedra de Automobile

1994-1998 – conferențiar universitar în cadrul Catedrei Automobile a Universității din Pitești

1978-1991 – cercetător științific, Institutul de Cercetări Științifice și Inginerie Tehnologică pentru Autoturisme CESAR – Pitești

1980-1991 – Șef Laborator Cercetări Motoare, ICSITA CESAR Pitești

1982-1990 – șef program cercetare motor 1.600 cmc

1991-1994 – lector universitar

1984-1989 – Doctoratură la Universitatea Politehnica București. Doctor în Inginerie Mecanică și doctor inginer în Motoare cu Ardere Internă

1990 – membru fondator al Societății Inginerilor de Automobile din România

hai să vă spun una, la care m-am gândit după o întâmplare anume: „Când te dai mare și tare și jignești cu înverșunare, eu îți scriu cu indignare: O, nimic, cât ești de mare!”. Și am scris și o declarație: „Declar că sunt pașnic, nu fac nicio dramă. Sunt Ivan cel Groaznic, doar în epigramă”. Le-am pus pe toate într-un volum pe care l-am numit „Cuvinte Condimentate”, dar încă mă gândesc dacă să-l public. Când scriu epigrame mi se răcorește sufletul și parcă este o modalitate de a menține „mușchi pe creier”.

#### **Ce spun cei din familia dumneavoastră de pasiunea pentru profesie?**

Soția mea a lucrat ca asistent medical și i-am explicat că mirosul de benzină, atunci când eram mic, era mai plăcut decât cel de parfum. Fiica mea este conferențiar universitar la SNSPA și este conducătoare de doctorat. Am și o nepoțică, în clasa a opta. Învăță foarte bine și este campioană națională la săritură în înălțime. A fost în Polonia cu lotul național și are și o bursă pentru performanță. Este o copilă care îmi dă încă un set de aripi pentru a zbura prin această viață.