La catedră la 85 de ani

Bărbatul cu părul alb urcă scările cu vioiciune, iar cei care îl întâlnesc îl salută cu un zâmbet larg și respect în glas. Gheorghe Frățilă a fost primul asistent al profesorului Constantin Ghiulai, are 85 de ani, dar nu a renunțat la catedră. Este profesor universitar emerit la Universitatea Politehnica din București, Departamentul Autovehicule Rutiere și își pune priceperea, experiența și pasiunea în slujba celor care visează la un master sau la titlul de doctor. A publicat 35 de cărți de specialitate și peste 100 de articole și a primit o mulțime de distincții.

Interviu realizat de: **Sorin BARBU**/Foto: **Sorin BARBU, arhiva Gheorghe FRĂȚILĂ**

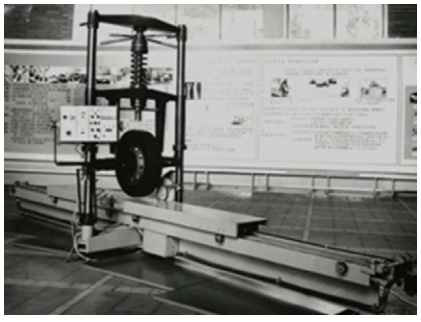
De unde ați dobândit această pasiune pentru domeniul auto?

Știu că mulți au fost pasionați de mașini încă din copilărie, dar la mine lucrurile nu au stat așa. Tata a fost țăran și a decedat cu trei luni înainte să vin pe lume, în anul 1936, în satul Măderat, după ce s-a îmbolnăvit de pneumonie în timpul stagiului militar. Armata l-a trimis acasă, dar era tare greu într-un sat sărac din vestul României să vindeci pe cineva de o așa boală. Eu am fost crescut de bunica, care era țărancă, așa că am avut o copilărie dificilă și nu s-a pus problema să avem automobil. Pasiunea pentru mașini s-a dezvoltat în timp, am prins dragoste de ele după ce am început să le cunosc secretele. Am făcut gimnaziul în localitatea în care m-am născut, liceul la Arad, iar în anul 1959 am absolvit Facultatea de Mecanica Transporturilor din București, cu „Diplomă de Merit". Primul automobil mi l-am cumpărat în anul 1965 și a fost un Renault 10.

Când ați început activitatea la Institutul Politehnic?

Aici am fost repartizat după ce am terminat facultatea și am parcurs toate treptele didactice de la asistent, la profesor șef de catedră. Am fost doi ani asistentul profesorului Constantin

Simulator de conducere



Stand pentru determinarea caracteristicilor anvelopelor

Ghiulai, creatorul învățământului superior de autovehicule din România și apoi au apărut cursurile la seral și am început să predau aici cursul pe care îl învățau studenții de la zi. Vă dați seama că a fost foarte greu, mai ales la început, pentru că trebuia să respecți poziția de profesor. Eu fac parte din Catedra/Departamentul Autovehicule Rutiere de la înființarea acesteia în anul 1960 de către regretatul profesor inginer Constantin Ghiulai. În anul 1968 am obținut titlul de doctor inginer în domeniul Automobile și Tractoare la Politehnica din București.

Știu că ați muncit mult și ați și primit o mulțime de distincții...

În anul 2004 am fost ales membru corespondent al Academiei de Științe Tehnice din România, iar din anul 2017 sunt membru titular. De asemenea, sunt membru în mai multe societăți de profil: Societatea Inginerilor de Autovehicule din România – 1990, Society of Automotive Engineers – 1997, Asociația Generală a Inginerilor din România – 2004). În anul 1993 am înființat Centrul de cercetare coordonat de catedra Autovehicule Rutiere: „Centrul de Cercetare, Proiectare, Consulting, Prestări Servicii în Domeniul Transporturilor Auto". Între anii 1996-2000 am fost Președintele Comisiei de avizare a temelor de cercetare științifică de la CESAR – Pitești, ARO – Câmpulung și RAR. De asemenea am făcut parte din Comisia de Omologare a MICM pentru autovehiculele produse în România. În calitate de șef de catedră am fost Președintele Comitetului de organizare a Conferințelor Internaționale Economicitatea, Securitatea și Fiabilitatea Autovehiculelor, iar pentru întreaga activitate, „în semn de aleasă prețuire și considerație pentru contribuțiile aduse la dezvoltarea învățământului și cercetării pentru creșterea prestigiului Universității Politehnica din București", am fost distins cu Diplomă de Excelență a UPB.

Am citit în CV-ul dumneavoastră că ați scris foarte multe cărți, articole și lucrări de specialitate. Cât de multă pregătire necesită aceste activități?

Am publicat un număr de 35 de cărți de specialitate, precum și peste 100 de articole științifice în reviste de profil din țară și din străinătate. Lucrările didactice și monografiile publicate se adresează atât studenților cât și cercetătorilor științifici precum și cursanților școlilor de maiștri, liceelor industriale, precum și școlilor profesionale. Am studiat și am citit foarte mult pentru toate lucrările la care am participat. Ultima lucrare pe care am coordonat-o este Dicționarul Explicativ pentru Știință și Tehnologie (în

AM COORDONAT UN CONTRACT DE CERCETARE CU BANCA MONDIALĂ ÎN VALOARE DE 100.000 DE DOLARI. DIN SUMA OBȚINUTĂ S-A REALIZAT DOTAREA CU TEHNICĂ DE CALCUL A LABORATORULUI DE CAROSERII ȘI STRUCTURI PORTANTE, PRECUM ȘI A ALTOR LABORATOARE ALE CATEDREI.

limbile română, engleză, franceză și germană), referitoare la autovehiculele rutiere, care a constituit unul dintre principalele obiective ale Comisiei de terminologie pentru științe exacte a Academiei Române. Obiectivul acestui demers a fost stabilirea unei terminologii corecte în domeniul acestor științe. Pentru această lucrare am primit Diplomele de Excelență ale Academiei de Științe Tehnice și Asociației Generale a Inginerilor din România. De asemenea, această lucrare a fost apreciată de conducerea Universității Politehnica din București pentru alinierea standardelor științifice din România cu cele internaționale. Acest dicționar cuprinde peste 15.000 de termeni în română, engleză, franceză și germană. Eu am coordonat această lucrare complexă și am adus în echipă colaboratori buni, harnici și dedicați.

Mai păstrați legătura cu foștii studenți?

(Zâmbește) Sigur, iar de fiecare dată îmi face mare plăcere să-i întâlnesc. Mulți dintre ei lucrează la companii importante din țară și din străinătate, dar avem și foști studenți care au fost miniștri. Între studenții care au învățat la Politehnică se numără foștii miniștri Miron Mitrea, Liviu Dragnea, Adrian Videanu. Și Mircea Gradu a terminat facultatea la noi, iar după o perioadă a fost președintele Societății de Automobile din SUA și director executiv la Hyundai și la Chrysler. Tot aici au studiat cei mai mulți dintre directorii Registrului Auto Român: Ioan Țigănaș, primul director al RAR, Radian Tufă, Ovidiu Crăpătureanu, George Dincă, Sotir Stancu... La noi au învățat și alți specialiști care acum sunt angajați importanți ai instituției: Claudiu Mija, Marius Damachi, Cristian Bucur.

Și, în acest moment? Știu că încă predați...

În prezent sunt profesor universitar emerit la Universitatea Politehnica din București, Departamentul Autovehicule Rutiere și predau cursul de Dinamica Vehiculelor pentru Transportul Urban la masteranzi, iar din anul 1991 sunt conducător de doctorat la Specializarea Ingineria Transporturilor. Sub coordonarea mea au obținut titlul de doctor inginer peste 20 de ingineri.

Care sunt temele abordate?

Sunt teme de mare actualitate și se referă la automobilul hibrid, recuperarea energiei de frânare la autobuzele urbane, proiectarea asistată de calculator a structurilor portante pentru autobuze, solicitările dinamice ale transmisiei automobilelor în regimurile caracteristice, încărcări suplimentare ale transmisiei la automobilele cu mai multe punți motoare, optimizarea suspensiei automobilelor, determinarea tensiunilor pe modele la scară redusă prin tensometrie electrică și fotoelasticitate, securitatea activă și pasivă a automobilelor, cercetări privind reducerea transmisibilității

Profesorul Frățilă răsfoind Dicționarul Explicativ pentru Știință și Tehnologie

vibrațiilor de la motor la caroseria automobilului pentru îmbunătățirea confortului.

Este dificil la catedră?

La fel ca medicii, și profesorii trebuie să fie la curent cu toate noutățile: automobilul care se realizează acum nu mai corespunde cu ceea ce se întâmpla acum 50 de ani. Un profesor trebuie să citească mereu reviste de specialitate, să participe la cursuri, conferințe și seminarii, altfel este depășit, iar dacă spune lucruri vechi, studenții nu mai sunt atrași. Mie mi-a plăcut foarte tare să fiu profesor și încă îmi place, din această cauză și predau, la aproape 85 de ani, două cursuri de master, dar și coordonez la lucrările de doctorat pe cei care sunt înscriși la această activitate. Lucrez acum cu peste zece doctoranzi, așa că în fiecare zi sunt la catedră.

Și nu vă este greu, să predați chiar și la 85 de ani?

(Răspunde fără ezitare) Aici am trăit o viață întreagă! Soția mea a lucrat tot în Politehnică, dar a murit în anul 2011. După ce am rămas singur, aici îmi găsesc, ca să spun așa, liniștea lucrând cu studenții și cu doctoranzii și discutând foarte mult cu colegii probleme de viață și de specialitate.

Ați transmis, mai departe, în familie pasiunea pentru acest domeniu? Înțeleg că aveți cinci nepoți...

Cea mai mare este o nepoată care are 21 de ani și este studentă la o universitate prestigioasă din Statele Unite ale Americii. Mai are un an și termină ingineria și vrea să facă și un master. Este foarte pasionată și chiar a coordonat o echipă care a elaborat un aparat pentru determinarea radiațiilor radioactive. Cel mai mic are șase ani. Tatăl lor a fost fiul meu și a murit la 48 de ani. Nu era bolnav! Într-o seară i-a spus soției lui că nu se simte prea bine și că se bagă în pat să se culce. Nu s-a mai trezit: a făcut embolie, un cheag de sânge i-a blocat o arteră din plămâni. Dacă era zi avea șanse mari să trăiască, dar așa, fiind noapte... (Oftează) Fiul meu a lucrat la firma Ford la cercetare și dezvoltare, se ocupa de echipamentele de siguranță.

De la dumneavoastră a moștenit pasiunea...

De la mine! I-am spus: „Dacă te înscrii la secția asta, la Politehnică, să nu mă faci de rușine". Și a terminat cu „diplomă de merit". La înmormântarea lui au fost toți colegii de la Ford din SUA și unii dintre ei mi-au spus: „Când aveam probleme de fizică sau matematică, pentru copiii noștri la școală, nu aveam nicio emoție: «Frățilă ni le rezolva!». Școala de la Politehnică, pentru cei care învățau, oferea un nivel foarte ridicat și îți era foarte ușor după ce te angajai. Este adevărat că nu toți studenții puteau să învețe cinci ani. Erau unii foarte buni, care puteau să muncească cinci ani, dar pentru alții, cei care își doreau să devină ingineri de producție... de execuție, era suficient mai puțin. Acum s-a redus la patru ani și nu toate universitățile au realizat un plan de învățământ corespunzător. Ce au făcut? Au luat planul de la cinci ani, au tăiat numărul de ore și au lăsat aceleași discipline.

Care este mesajul dumneavoastră pentru cei care își doresc să devină studenți la Universitatea Politehnica din București?

Să trateze cu mai multă seriozitate profesia pe care și-au ales-o. Am văzut mulți studenți care vin la școală și nu sunt atenți, parcă nu ar fi în interesul lor asimilarea cunoștințelor. Îi sfătuiesc să fie mai interesați de drumul pe care și l-au ales.

CV Prof. Univ. emerit **Gheorghe Frățilă**

1959: a absolvit facultatea de Mecanică Transporturilor din București;

1968: a obținut titlul de doctor inginer;

1990: membru în Societatea Inginerilor de Autovehicule din România;

1991: coordonator de doctorat, specialitatea Ingineria Transporturilor;

1993: a înființat Centrul de cercetare, coordonat de catedra Autovehicule Rutiere

2004: membru corespondent al Academiei de Științe Tehnice din România.

- a publicat 35 de cărți de specialitate și peste 100 de articole științifice în reviste de profil din țară și din străinătate.

- în prezent este profesor universitar emerit la Universitatea Politehnica din București, Departamentul Autovehicule Rutiere.