„La mulți ani, RAR”

Registrul Auto Român împlinește în luna noiembrie 30 de ani, iar angajații instituției fac zi de zi eforturi ca să fie eliminate de pe șoselele din România autovehiculele cu probleme tehnice serioase sau care depășesc normele de poluare. Mulți dintre specialiștii RAR s-au școlit la Institutul Politehnic din București, iar de la dascălii de aici au învățat ce înseamnă competența și responsabilitatea. De-a lungul timpului am stat de vorbă cu mai mulți profesori de la „Politehnica”, iar în numărul acesta avem un interviu cu un om special. Profesorul Eugen Negruș are 84 de ani, a lucrat cu peste 40 de generații de studenți și a fost primul președinte al Societății Inginerilor de Automobile din România. Vă invit să-i citiți discursul, clar și sincer, o să înțelegeți de ce învățământul românesc a fost atât de apreciat și de ce mulți conaționali conduc societăți importante de peste hotare.

Interviu realizat de **Sorin BARBU** / Foto: **Sorin BARBU, arhiva Eugen NEGRUȘ**

De unde a pornit pasiunea pentru domeniul auto?

Totul a pornit încă din copilărie, deși în familie nu am avut mașină. Am copilărit în comuna Cacica, județul Suceava, dar m-am născut în Bălți, unde se dusese mama să-și viziteze părinții, o localitate care acum este în Republica Moldova, dar atunci făcea parte din România. Când eram mic voiam să mă fac pompier (râde) pentru că mă gândeam că o să merg mult cu mașina, doar că prima mașină mi-am cumpărat-o după ce am terminat facultatea. Atunci aveai nevoie de programare și era destul de complicat, dar în anii `60 România a importat primele automobile Fiat și mi-am achiziționat un model 600. Se spunea că este o mașină mică și că nu rezistă la noi, așa că nu a avut mare căutare, dar eu am fost mulțumit. Am luat-o cu 34.000 de lei.

Erau bani buni la vremea respectivă...

Așa este! Jumătate din sumă o aveam din onorariul pe care îl primisem pentru o carte pe care o scrisesem pentru licee. În plus, eu și soția mea strângeam bani de ceva vreme și am făcut economii serioase, chiar și la mâncare, ca să ne cumpărăm mașină. Am profitat din plin de traficul redus din anii `60 și am făcut mai bine de o sută de mii de kilometri, țin minte că plecam de la București până la Constanța și întâlneam patru sau cinci mașini.

Cred că nu a fost surpriză pentru cei apropiați că ați ales să studiați la o facultate cu profil auto...

Am făcut facultatea de automobile la Politehnica, cu gândul că la terminarea studiilor o să lucrez într-o centrală de transporturi auto, dar am fost oprit în învățământ, în echipa secției de automobile, care se înființase de puțin timp. Planul era foarte îndrăzneț pentru că trebuiau organizate laboratoarele și asta m-a atras foarte tare. Am făcut trei ani practică, în producție, la Dacia, iar în anul 1960 am început să predau, dar am fost și foarte pasionat de partea de cercetare pentru că am fost mereu interesat ca tot ceea ce fac să aibă o realitate practică. Atunci era și o indicație „de sus”, să ne concentrăm pe „învățământ, cercetare și producție”, așa era sloganul (zâmbește).

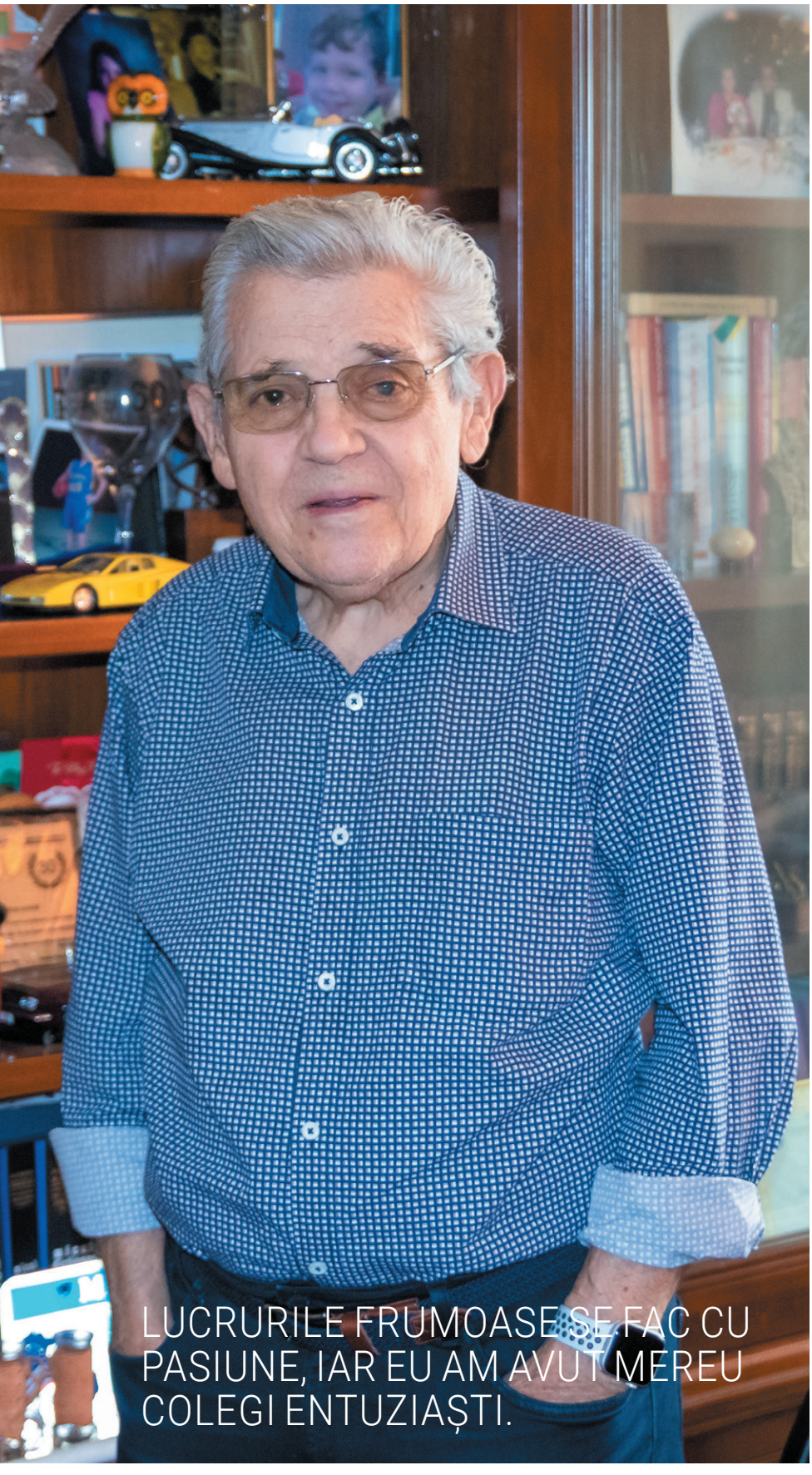
Impresionat de profesorul Constantin Ghiulai

S-au mișcat greu lucrurile?

Primul șef de catedră a fost profesorul Constantin Ghiulai, el a fost cel care a organizat totul. Am început într-o cămăruță aflată pe strada Moxa și nu aveam nimic la catedră. Profesorul Ghiulai era și inginer și lucrase în armată unde se ocupase de recepția vehiculelor importate din Cehoslovacia, așa că avea o experiență practică foarte bună. Când s-a înființat catedra, profesorul Ghiulai își punea mare bază în mine și în profesorul Gheorghe Frățilă, noi am început chiar în perioada în care s-a proiectat noua clădire de la Politehnica. Profesorul Ghiulai lucra mult cu arhitecții, iar eu și Frățilă eram cei care făceam „șmotru” și ne ocupam și de „spionaj” (zâmbește), în sensul că făceam releveuri la anumite garaje și îi aduceam informații. A mai fost o chestiune foarte importantă... Primul lucru pe care profesorul Ghiulai l-a făcut la catedră a fost un atelier mecanic, ca să putem lucra, iar acolo am avut meseriași de elită.

Cum era profesorul Ghiulai?

(Zâmbește) I se spunea „Teutonul”, chiar și soția lui îi zicea așa. Era



LUCRURILE FRUMOASE SE FAC CU PASIUNE, IAR EU AM AVUT MEREU COLEGI ENTUZIAȘTI.

La Seminarul de la Pittsburg, 1998

foarte pretențios, bine pregătit, iar la prima vedere părea distant, dar când se „încălzea" relația era simpatic și plăcut.

Ați avut emoții când ați trecut la catedră?

Primul lucru la care ne-au „utilizat" a fost să supraveghem examenul de admitere și asta ne-a dat o mare mândrie (își umflă pieptul), iar la catedră am debutat la laboratorul de automobile al profesorului Ghiulai și vă dați seama că am avut trac pentru că nu știam cum reacționează sala (zâmbește, retrăind parcă momentul). Aceste seminarii erau practice și așa sunt și acum. Este adevărat că am avut probleme să le menținem așa, se spunea că „nu sunt de nivel", pentru că totul se schimbă, dar am explicat cu următorul exemplu: „La facultatea de medicină se fac disecții la anatomie? Asta este anatomia automobilului!". Principiile de bază au rămas aceleași încă de la primele automobile, dar este adevărat că acum este mult mai multă electronică. Noi, profesorii, a trebuit să ne adaptăm an de an. Eu am prins momentul în care s-a adus primul calculator la Politehnica: ocupa un etaj, iar un laptop nu foarte scump de acum, face mult mai mult și mai repede (râde). Am muncit foarte mult... Țin minte că am adaptat

un curs pe care l-am numit „Cercetare experimentală și încercarea automobilelor" și am început să-l predau în anii `70 și se folosește și acum, iar studenții îl apreciază pentru că se lucrează mult practic. Inginerul trebuie să iasă în lume cu un produs finit, iar eu am spus mereu că teoria este foarte bună, dar nu acoperă tot.

Se pune accent în România pe partea practică?

Eu le spun studenților și colegilor că inginerul trebuie să știe ce învață și să combine ceea ce face, dar în România nu prea există o legătură între materii. Noi facem proiecte la multe materii. La nemți, spre exemplu, se fac două sau trei proiecte pe toată durata studiilor, dar acolo sunt cerințe din mai multe domenii. Acolo le îmbină și lucrurile sunt mult mai eficiente. Mai este o chestiune... În fiecare student trebuie să găsești partea care i se potrivește, nu poți să-l pui să învețe pe dinafară, dacă el nu este făcut pentru asta. Ăsta este rolul școlii, iar noi suntem destul departe de povestea asta!

„La mulți ani, RAR"

Câte generații de studenți au învățat de la dumneavoastră?

(Răspunde fără ezitare) Am terminat facultatea în anul 1960, doi ani mai târziu am devenit asistent, așa că mi-au trecut „prin mână" mai mult de 40 de generații. Mi-a făcut mare plăcere și nu am avut probleme cu studenții, pentru că cine venea la Politehnica era preocupat să învețe. Am ieșit la pensie la 70 de ani cu drept de predare, dar lucrez în continuare, la 84 de ani, doar cu doctoranzii. Iar doctoranzii cu care am lucrat au făcut treabă bună. Unul dintre ei este șef de cercetare la Renault în Franța, altul este șef de catedră

Standul SIAR la expoziția Congresului SAE, Detroit

Pedro Esteban, președinte EAEC, în vizită în România

La Congresul FISITA din Coreea de Sud

EU AM ÎNFIINȚAT SECȚIA DE AUTOMOBILISM DE LA POLITEHNICĂ ȘI AVEAM BĂIEȚI FOARTE BUNI, DE CARE SE TEMEAU CHIAR ȘI CEI DE LA DACIA.

în Canada, vă dați seama că este o mare mândrie când aud astfel de vești despre foștii elevi. Mulți dintre studenții care au absolvit Politehnica sunt oameni de bază și în instituții importante din România. Unii sunt angajați la Registrul Auto Român și chiar vreau să urez „La mulți ani" instituției pentru că știu că se împlinesc 30 de ani de la înființare. Mi-a fost student și Ioan Țigănaș, inginerul care a fost „părintele" RAR și știu cât a luptat pentru acest proiect. Mulți dintre foștii studenți conduc reprezentanțele RAR și mă mai sună și mă întreabă: „Ce mai faceți, domn` profesor?". Radian Tufă (n.r. directorul general RAR), Claudiu Mija (n.r. director tehnic RAR) și Cristian Bucur au fost studenți la Institutul Politehnic, asta doar ca să enumăr doar câțiva dintre cei care au studiat la facultatea noastră.

Am citit în CV-ul dumneavoastră că ați făcut un curs de specializare în SUA. Cât de mult v-a ajutat?

Am avut șansa de a prinde un an de specializare cu o bursă Fulbright, la Arbor University. Se știe că în SUA nu sunt universități fără cercetare, iar cercetarea susține învățământul. Eu am studiat acolo pe partea de securitate a circulației automobilului și asta m-a ajutat să-mi termin partea experimentală a tezei mele de doctorat. Era o lucrare axată pe direcție, iar obiectivele erau unghiurile la roțile directoare, modul în care are loc virajul și legat de asta stabilitatea automobilului. În SUA am văzut cum se încearcă pneurile, separat de automobile, și se simulează frânarea, virajul și se măsoară forțele, iar când m-am întors în România și am prezentat în catedră am atras interesul colegilor, dar și al celor care conduceau Institutul de Cercetări Danubiana. Atunci am realizat un laborator mobil pentru încercarea pneurilor în condiții de drum care există și acum la catedră.

Cum se procedează?

Pneul primește tracțiune de la un motor și o transmisie și se măsoară forțele din pata de contact. Acest laborator, pe care l-am făcut alături câțiva colegi entuziaști, este practic un camion, iar pe platforma lui s-au construit motorul adițional, transmisia hidrostatică, comenzile și partea de măsurare. Tot cu ajutorul colegilor mei am făcut și un stand de măsurat distribuția presiunii în pata de contact, între pneu

și drum, la viteze mici. A fost o perioadă de foc atunci când s-au omologat pneurile românești pentru Oltcit pentru că francezii le-au dat și românilor să facă această operațiune... Am făcut probele cu ce am avut noi și am avut emoții, dar rezultatele au fost apropiate. Francezilor nu le-a venit să creadă că am avut echipamente și au venit să vadă cum am reușit.

Profesorul Negruș, primul președinte al SIAR

Ați fost primul președinte al Societății Inginerilor de Automobile din România și în prezent sunteți președinte de onoare, cât de importantă este această societate?

Societatea Inginerilor de Automobile din România (SIAR) s-a înființat în anul 1990. 20 de persoane, majoritatea de la universitățile care aveau secții auto, și-au asumat cu mare pasiune acest proiect. Printre oamenii care au fost de la început, în această poveste, m-am numărat și eu și chiar am fost și președinte. Alături de colegii mei am reușit multe lucruri frumoase și ne-am dorit foarte tare să fim membri în Fédération Internationale des Sociétés d'Ingénieurs des Techniques de l'Automobile (FISITA) unde am fost primiți destul de repede. A fost o mișcare foarte bună care ne-a ajutat foarte mult. Cu ajutorul FISITA, dar și a societății din SUA, am pus bazele bibliotecii SIAR, una cu adevărat grozavă. Ne întâlneam o dată pe an la FISITA și mereu s-au construit planuri foarte bune. Prima noastră acțiune în FISITA a fost o conferință internațională, pentru tineret, care a fost găzduită de Institutul Politehnic, iar după aceea am căutat să transformăm conferințele noastre în congrese internaționale sub patronajul

O ALTĂ PASIUNE A MEA A FOST ELECTRONICA. ÎN ȘCOALA PRIMARĂ, ÎMPREUNĂ CU CÂȚIVA PRIETENI FĂCEAM APARATE RADIO CU GALENĂ. ERA DIFICIL PENTRU CĂ NU GĂSEAM CĂȘTI ȘI PIESE.

La Congresul SAE

FISITA. Pentru a atinge acest obiectiv am primit un sprijin extraordinar de la filialele noastre din Brașov, Pitești, Cluj, Craiova, Timișoara, care s-au rodat în organizarea de conferințe. De două ori ședința consiliului de conducere FISITA s-a desfășurat la Brașov.

Văd că aici aveți și o orgă. Cântați des?

La orgă, din păcate, nu m-am mai așezat de ani buni. Nu am avut timp! Am zis că nu mai predau ca să am timp pentru mine și tot nu găsesc (zâmbește). Am cântat la acordeon încă din liceu și chiar am activat în orchestra Sindicatului CFR. Am dat examene și am ajuns instrumentist, aveam repetiții și spectacole săptămânal și primeam cam 450 de lei pe lună. Îmi pare rău că nu am mai cântat de mult, dar promit să-mi fac timp și să rezolv această problemă.

Ați transmis mai departe în familie pasiunea dumneavoastră pentru domeniul auto?

Am fată și băiat, dar și cinci nepoți. Fiul meu, Andrei, este inginer și lucrează în Detroit, în echipa de ,,lansare" de la Ford. Departamentul din care face parte ține legătura cu proiectantul, până la faza primelor încercări de prototip, iar după aceea cu fabricantul. El a terminat tot Politehnica într-o perioadă în care eram decan și l-am lăsat să se descurce prin forțe proprii. Spre ,,surprinderea mea" a reușit (râde). Ce se întâmplă... El este un tip foarte isteț, dar nu i-a plăcut ,,toceala", cum nu mi-a plăcut nici mie, iar la firma la care lucrează este foarte apreciat pentru că vine cu soluții! A plecat acolo după ce s-a îndrăgostit de o româncă stabilită în SUA, care venise în România să viziteze o prietenă, studentă la Facultatea de Transporturi. La început, ca să aibă un câștig, a lucrat la debavurare, curăța piesele din plastic pentru automobile, apoi l-au văzut că este isteț și l-au pus să organizeze o zonă de depozitare. După câțiva ani a ajuns la General Motors, în Detroit, la departamentul de recepție-instalare, tocmai în perioada în care schimbau utilajele, apoi a trecut la Chrysler, unde era muncă de rutină și nu prea i-a plăcut, iar de aproape 20 de ani lucrează la Ford. Am și o fată care a terminat Facultatea de Medicină în anul 1989, dar nu profesează, deși avea talent la diagnostic. A renunțat din cauza unui profesor, care nu a susținut-o, iar după aceea a terminat și facultatea de Arhitectură și lucrează în străinătate.

Care este sfatul pentru cei care își doresc să devină studenți la Universitatea Politehnica?

Noi avem copii buni și în licee, și la facultate, dar sunt debusolați, unii nu știu ce vor. Este adevărat că sunt mari schimbări, nu doar la noi, în lumea întreagă, în industrie, în economie, iar eu le transmit să aibă grijă ce profesie își aleg și... de ce și-o aleg! Dacă nu-ți place obiectul muncii, nu poți să stai o viață în acel domeniu!