ORGOLIUL TE ÎNDEPĂRTEAZĂ DE OAMENI, IAR UNEORI „TAIE DIALOGUL" PENTRU CĂ OAMENII SIMT. NU ESTE BENEFIC SĂ TE IZOLEZI ÎN BULA TA ȘI SĂ-ȚI SPUI „VAI CE TARE SUNT EU".

„Dacă nu ai pasiune și dăruire pentru relația cu studenții nu faci nimic”

Mama sa l-a vrut electronist, dar un Fiat 850 i-a influențat viața. A fost mașina pe care Cristian-Nicolae Andreescu a învățat să „șurubărească”, „murdar până la umeri” și care l-a ajutat să decidă că își dorește să studieze la o facultate auto, pe care a terminat-o ca șef de promoție. Lucrează de 50 de ani la Institutului Politehnic și a avut peste 10.000 de studenți. A scris cărți, articole și a gândit cursuri, iar 16 ani a fost șeful catedrei de Autovehicule Rutiere.

Interviu și foto realizate de **Sorin BARBU**

Cum a început această călătorie și cum ați ajuns la o școală cu profil auto?

Mama mea era foarte ambițioasă și îmi spunea că sunt un elev bun și că ar trebui să mă duc la Facultatea de Electronică. Dar mie nu-mi plăcea! Și acum simt disconfort când vorbesc despre curentul electric (zâmbește). Tata, în schimb, m-a susținut! El a fost inginer de poduri metalice și el este cel care a făcut proiectul prin care a fost restaurat podul de la Fetești - Cernavodă. În perioada respectivă au fost întrebați și cei de la firma Krupp (n.r. o renumită firmă germană) și au spus că proiectul este impecabil. „Noi nu ne-am fi încumetat la așa ceva, am fi făcut unul nou”. Doar că un pod nou ar fi costat foarte mult. Poate că tatăl meu s-a gândit că o să-i calc pe urme, dar a făcut o imprudență: când eram în clasa a zecea și-a cumpărat o mașină, un Fiat 850. Când mecanicul îi făcea mici operații de întreținere, eu stăteam pe lângă el. Am prins drag de automobil „șurubărind” la acest Fiat, murdar până la umeri. Și atunci am spus: „Mie îmi place automobilul, vreau la această facultate.”

Și mama nu a protestat?

Ba da, cum să nu! Dar tata a zis să mă lase să fac ceea ce vreau. „Dacă se duce undeva unde nu-i place, o să ne reproșeze”. Așa am ajuns la Facultatea de Automobile.

Și cum ați devenit profesor?

Eram în ultimul an de facultatea de Transporturi – secția de Autovehicule Rutiere – și aveam mai multe variante, unde să merg după absolvire, chiar și la fabrica de la Mioveni, un loc nou și impresionant... După ce s-au făcut calculele și clasamentele am fost desemnat șef de promoție, iar profesorul de „motoare”, Berthold Grünwald, care ținea niște prelegeri spectaculoase, m-a întrebat dacă vreau să fiu asistentul lui. „M-a apucat Dumnezeu de mâini și mă trage în sus”, m-am gândit și în secunda aia orice altă variantă a dispărut. Am acceptat și am rămas asistent la Politehnica, la catedra de „Motoare cu ardere internă”, eu venind de la „Autovehicule rutiere”. La această catedră erau profesori remarcabili: academicienii Aramă, Bărănescu, profesorul Crin Adrian Vasilescu, care venea de Academia Română. Erau, cu adevărat, niște somități! Eu veneam cu un bagaj în care nu aveam decât un curs general de motoare pentru automobile, în vreme ce colegii mei aveau vreo nouă sau zece cursuri de specialitate. Știam că am un handicap, din acest punct de vedere, așa că în primii ani am învățat profesia de motorist. Stăteam ore întregi în laborator, meșteream cu mecanicii și învățam teorie pe rupte, de îmi bubuia capul. Îmi amintesc faptul că țineam laboratorul în aceeași sală cu academicianul Aramă. Două zile înainte învățam lecția de duduiam: știam că ascultă și voiam să nu mă fac de râs. Eram asistent și, practic, în fiecare săptămână dădeam un examen (râde).

> AM SCRIS MULTE CĂRȚI ȘI ARTICOLE. ACUM LUCREZ DE ȘASE SAU ȘAPTE ANI LA O CARTE DE APLICAȚII NUMERICE LA DINAMICĂ.

Emoțiile primului curs

Cum a fost primul curs? Primele emoții...

După ce am terminat facultatea, în anul 1972, mi-am făcut formele de angajare pe 1 septembrie, dar după câteva zile am fost încorporat și am ajuns tocmai la Radna, lângă Arad. Făceam 12 ore cu trenul... Toamna respectivă nu am avut ore cu studenții, evident, dar am participat la câteva activități de cercetare în care am lucrat cu profesorul meu. Când m-am întors din armată trebuia să stau șapte zile în concediu. Eram frânt de oboseală și țin minte că după vreo două zile, la șapte și jumătate, sună telefonul. Eu dormeam și a venit mama și mi-a spus că mă caută profesorul Grünwald. Am lipit receptorul de ureche și am ascultat, ca prin vis. Mi-a zis că el trebuie să meargă neapărat la o ședință și mi-a spus să țin cursul despre arborele cotit, la 9 și jumătate. „Da, domnule profesor”, am

spus și am pus capul la loc pe pernă. După câteva clipe am realizat mesajul. „Aoleo, curs, peste două ore. Vai de capul meu!". Nici nu am mâncat și am pus mâna pe o carte, care este și azi „Biblia motoriștilor", și am făcut o recapitulare. Problema a fost că în sala de curs au fost și mulți dintre foștii mei colegi, pentru că atunci profesorii nu aveau nicio reținere să „pice" studenți, iar acum trebuia să le predau. Am avut niște emoții foarte mari! Peste noapte, trebuia să predau „motoare" foștilor colegi (râde).

Dar văd din CV că nu ați rămas foarte mult la această catedră...

Aproape trei ani. Într-o zi a venit șeful de catedră și mi-a spus că învățământul seral s-a desființat și că nu mai are ore să-mi dea. Și atunci m-am gândit să mă duc de unde am venit. Așa am ajuns din nou la Autovehicule Rutiere, la „patria mamă", iar de atunci nu am mai plecat. Asta s-a întâmplat în toamna anului 1975 și am fost primit cu brațele deschise! Prima oară m-am ocupat de combustibili, lubrifianți și materiale speciale, un domeniu vast în care este mult de vorbit, iar apoi am primit ore și la exploatarea tehnică a automobilelor. Țin minte că aveam foarte multe ore, dar lucram și la teza de doctorat... Atunci teza de doctorat era o dovadă că ești mare specialist, într-un anumit domeniu, nu era a treia treaptă de învățământ, ca acum. O teză de doctorat, în Politehnică, nu putea fi făcută în mai puțin de zece ani. În toamna anului 1978 am preluat împreună cu colegul meu de promoție, profesorul Oprean, mai multe cursuri. Cred că din toată paleta de atunci am ratat doar vreo două sau trei.

Care au fost primele?

Am pornit la drum cu un curs care se numea „Exploatarea tehnică a automobilelor", dar aveam și o jumătate de curs despre fiabilitate. Mi-am dat seama că o astfel de structură nu mai corespunde situației reale din economie și am gândit și realizat un curs care se numește „diagnosticarea autovehiculelor", un subiect de sine stătător, amplu și profund, iar după aceea am scris și câteva cărți legate de această poveste. Am luptat foarte mult și, cu posibilitățile de atunci, am dotat laboratoarele. În anii '80 nu puteai să cumperi aparatură decât din țările socialiste, așa că am luat din Polonia, Cehoslovacia și Ungaria. Țin minte că făceam ITP-uri, cu studenții de la Facultatea de Subinigineri, după niște canoane mai extinse și mai riguroase decât astăzi. Făceam măsurători de zgomot cu sonometrul, de spațiu de frânare, puneam testerul pe motor să vedem sistemele de aprindere și cel de alimentare...

Mi-am dat seama că foarte importantă este fiabilitatea automobilelor și m-am apucat de citit și de strâns materiale, așa că am dat consistență unui al doilea curs, care nu exista atunci: „Fiabilitatea autovehiculelor rutiere". Și aici am scris cărți și multe articole. O să fac o paranteză... Am avut acces, prin bunăvoința unui fost student, la o bază de date a unei mari companii de taxi din București. Am găsit aici date despre 99 de automobile, prima generație de Dacia Logan, ce au fost urmărite doi ani și care aveau un parcurs mediu de aproape 120.000 de kilometri în această perioadă. Orice operațiune se nota, orice șurub schimbat era trecut acolo! Am prezentat concluziile la un Congres al Societății Inginerilor de Automobile, iar una dintre probleme a fost aceea că plăcuțele de frână originale, cele cu care automobilul venea din fabrică, rezistau foarte bine, dar când erau înlocuite începeau să aibă probleme. Seturile schimbate nu mai rezistau așa de bine. În sală era și cineva de la Renault care s-a alertat. „Cum așa?". I-am răspuns că trebuie să verifice în rețeaua de service dacă pun plăcuțe Renault sau unele făcute în altă parte. Datele erau însă foarte clare!

Am făcut și un alt curs, „Mentenanța autovehiculelor", în care analizam structura sistemelor automobilului și modificarea stării tehnice a componentelor. După aceea prezentam activități de mentenanță: întreținere, reglaje, înlocuiri preventive de piese... Am conceput trei cursuri care sunt importante în planul de învățământ

„Aici aveam părul cam mare pentru vremurile de atunci, secretarul de partid îmi spunea mereu să mă tund."

„În acest birou am o poză cu mama mea, o femeie foarte dură. Tata avea universul lui."

al secțiilor noastre și gândesc că sunt importante pentru un inginer.

La curs, cu fular, căciulă și mănuși

Ce alte cursuri ați mai predat?

„Poluarea mediului de către automobile", „Combustibili neconvenționali pentru automobile", 17 ani am predat și un curs de „dinamică" a automobilelor... curs de tractoare. Îmi amintesc că la un curs de tractoare țineam orele într-o sală care avea geamurile cu tâmplărie metalică, care se deformaseră, iar afară era viscol. Stăteam în sală cu paltoane, căciuli și fulare, iar zăpada intrase în interior pentru că una dintre ferestre nu se închidea. Și, interesant, nici nu se topea, ceea ce arăta ce temperatură aveam în sală. În prima pauză am făcut un bulgăre de zăpadă și l-am aruncat spre ei și le-am spus: „Acum, duceți-vă afară și bătеți-vă cu zăpadă".

Cum credeți că ar fi fost dacă ați fi lucrat în alt domeniu?

Nu știu dacă aș fi fost la fel de mulțumit sufletește dacă aș fi ales altă profesie! Undeva în structura mea a fost bucuria de a lucra cu tinerii: bunicul din partea tatălui a fost inspector școlar, iar străbunicul a lucrat ca învățător într-un sat din Oltenia, iar tata a fost și el cadru didactic, universitar, dar a fost mai atras de proiectare și a lucrat la peste o mie de poduri de cale ferată. Străbunicul a murit la catedră! Elevii au plecat după cursuri, el a mai rămas să-și pună lucrurile în ordine, iar dimineața l-a găsit o femeie care venise să bage lemne. Probabil că la mine a reînviat această flacără, a dăscălimii. Dacă nu ai o pasiune și o dăruire pentru această relație cu elevii nu faci nimic.

La catedră și după ce a ieșit la pensie

Din acest motiv ați rămas la catedră și după ce ați ieșit la pensie?

Ăsta a fost unul dintre motive, adevărat! Și catedra avea nevoie de mine, dar și eu aveam bucuria asta de a lucra cu studenții. Să vă spun ceva... 16 ani am fost șeful catedrei și ajungeau la mine foarte multe probleme. De la toaleta unde curgea apa, până la faptul că s-a ars un bec sau alte chestiuni legate de activitatea de zi cu zi. „El este șef, el trebuie să le rezolve". Aveam momente când intram îngândurat în sala de curs, stresat, nemulțumit, apăsat de griji, dar după maximum un sfert de oră, în care lucram cu studenții, renășteam. Îmi venea, din nou, suflu în mine! Am și acum aceste sentiment, după 50 de ani de învățământ! La curs nu mă limitez doar să spun informațiile... discut foarte mult cu studenții și îi întreb să văd ce și cum au înțeles și cum gândesc. Este un schimb de idei, dar cred că și de energie! De pe urma căruia eu ies în câștig, trebuie să recunosc (râde).

Mai țineți legătura cu foștii studenți?

Cu unii studenți încă păstrez legătura. Mă sună, mă întreabă ce mai fac și sunt foarte mirat că ei își aduc aminte de momente pe care eu le-am uitat. Pe undeva este și normal... În 50 de promoții mi-au trecut prin față cel puțin 10.000 de studenți. Am avut studenți care după mulți ani mi-au spus: „Dacă nu erați dumneavoastră, eu nu eram ceea ce sunt. Vă mulțumesc!". Asta este

BĂIATUL MEU NU MI-A URMAT DRUMUL. EL A FOST ATRAS DE FILOSOFIE

o mare bucurie. Este singura răsplată adevărată pentru un dascăl, dacă vede că foștii lui elevi au ajuns ceva și că el a contribuit, măcar cu o fărâmă, la acest succes.

Este și o sursă de mândrie?

Nu mândrie, bucuria că ai făcut bine un lucru și că ai ajutat un om. Orgoliile nu sunt bune și spun asta pentru că am simțit asta în experiența mea. Orgoliul te îndepărtează de oameni, iar uneori „taie dialogul" pentru că oamenii simt. Nu este benefic să te izolezi în bula ta și să-ți spui „vai ce tare sunt eu". Nu ești nici cel mai frumos, nici cel mai deștept. Ești un om și trebuie să ai dialog cu cei din jurul tău. Trebuie să fii om, asta în primul rând. Uneori mi s-a spus că sunt prea moale, că ascult pe toată lumea. Așa este normal. S-ar putea ca, într-un anumit moment, studentul să fie cel care are dreptate și nu eu. Căutăm împreună adevărul! Ai ce să înveți de la orice om. Eu am învățat enorm de la nea Mărăcineanu, fost mecanic la curtea Regelui Mihai, când eram la motoare. Sau câte nu am „furat" de la Paul Gavrilescu, care își făcuse ucenicia în timpul războiului, pe front, unde repara automobile și tancuri.

Sfaturi pentru studenți și profesori

Care este sfatul dumneavoastră pentru studenți?

Primul sfat este să-și urmeze pasiunea și să nu se lase ghidați de gândurile și visurile altora. Dacă îi place automobilul, să vină aici! Vrei să fii avocat sau judecător? Du-te la facultatea de drept! Dacă faci ceva care nu îți este pe plac sunt șanse mari să suferi toată viața. Iar dacă ți-ai ales domeniul care îți place, muncește mult ca să devii un foarte bun meseriaș. Asta nu înseamnă că trebuie să dea deoparte celelalte laturi ale vieții. Îi îndemn să meargă la teatru, la muzeu, în excursii, să se vadă cu prietenii... Țin minte că eu m-am îndrăgostit de „Cumințenia Pământului" a lui Constantin Brâncuși și după ce am văzut-o prima dată am mai dat niște bani pe bilete, din puținii pe care îi aveam, și m-am mai dus de câteva ori. Mă uitam la ea și nu-mi venea să cred că „bolovanul" acela poată să-mi transmită o așa de mare emoție! În concluzie, mesajul pentru studenți: învățați temeinic, învățați profund, dar nu vă cantonați doar în carte. Inginerul trebuie să aibă o deschidere intelectuală nu trebuie să fie doar cu „teoria șurubului". Țin minte că mergeam la teatru, iar pe vremea studenției mele trebuia să te duci la spectacol doar dacă erai îmbrăcat în cravată și costum. Altfel nu era de conceput... Când ieșeam de la teatru pe la ora 23:00, zăboveam în Piața Amzei, care era în apropiere, luam un pepene, îl rugam pe țăran să ni-l taie felii și îl mâncam. Mușcam ca sălbaticii din feliile de pepene, curgea zeama din ele, iar noi eram îmbrăcați elegant, în costum și cravată.

Care ar fi mesajul pentru profesori?

Să vadă în studenți niște parteneri nu doar o audiență obedientă. Niște parteneri cu care să aibă dialog și cu care să colaboreze. În plus, le recomand să „sape" și ei, să nu se mulțumească doar cu ce au „săpat" cei dinaintea lor. Să nu se gândească doar la documentație, ci să facă progrese. Fiecare cu contribuția lui, mai mare sau mai mică. Și să se dedice școlii!

CRISTIAN ANDREESCU
SIMION POPESCU
GHEORGHE FRAILA
DUMITRU CRISTEA
TRACTOARE