„Am renăscut cu fiecare generație de studenți”

Autovehiculele sculptate în lemn și prima „întâlnire” cu autocamionul fabricat la „Steagul Roșu” din Brașov au fost primii pași spre ceea ce avea să-i devină marea pasiune. Una care a rămas la fel de puternică și după mai bine de patru decenii la catedră. Vă invit să-l cunoașteți pe profesorul universitar Nicolae Ispas de la Universitatea Transilvania din Brașov. A început să predea în anul 1983, iar mulți dintre studenții cu care a lucrat sunt profesioniști apreciați în țară, dar și peste hotare, în „curtea” unor mari producători auto.

Interviu realizat de Sorin BARBU / Foto: arhiva Nicolae ISPAS

De unde a „pornit” pasiunea pentru domeniul auto?

O am încă din perioada copilăriei și pot să spun că la vârsta de 11 ani sculptam autovehicule în bucăți din lemn și eram abonat la revista „Autoturism”, prin intermediul părinților... Eu sunt născut în anul 1956, iar în perioada respectivă au apărut și primele autovehicule produse în România. Țin minte foarte bine când am văzut primul autocamion fabricat la Steagul Roșu din Brașov. Ai mei nu au avut legătură cu acest domeniu: tata a lucrat în domeniul prelucrării metalelor, iar mama a fost casnică.

Și cum ați ajuns să studiați în acest domeniu?

Eu am făcut liceul la „Mihai Viteazul” din Ploiești, la o clasă specială de matematică, iar după ce am luat bacalaureatul, cu nota zece, am dat examen la Facultatea de Mecanică, Secția Autovehicule Rutiere. Am fost singurul elev din cele 12 clase care au ales acest drum. Vreau să vă spun că pe vremea aceea examenul de admitere era foarte greu, dar am intrat la facultate toți cei care am terminat liceul.

Student și profesor la aceeași secție

Cum au fost anii din facultate?

Este interesant că am terminat secția la care am predat și încă mai predau și după vârsta de 65 de ani, cu aprobarea Senatului instituției. Anii de studiu, din facultate, au fost foarte dificili pentru că pretențiile profesorilor de la Autovehicule Rutiere de la Brașov, erau foarte mari. Se știa că această secție era una dintre cele mai grele. Să vă dau un exemplu... am avut colegi, din străinătate, care voiau să termine la noi, dar în anul doi sau trei se transferau și se întorceau doar după o perioadă, ocolind practic zonele mai grele din cei cinci ani de studiu. Se făcea carte serios! Eu am avut examen la materia „motoare” din 52 de cursuri, care ni s-au predat într-un singur an, iar de multe ori, ca să parcurgem toată materia mergeam la școală sâmbătă și duminică.

Dar cum reușeau profesorii să prezinte o materie atât de complexă, în perioada aceea dificilă pentru învățământ?

Eram foarte informați cu ceea ce se întâmpla pe plan mondial chiar dacă nu avem, fizic, ultimele noutăți tehnice în țară. Aveam acces la publicații din străinătate, dar și la informații pe care le primeam prin „filiera rusească”. Aveam mulți profesori care, cinste lor, ne prelucrau informații din literatura de specialitate rusă. Așa erau vremurile! Eram foarte informați, iar după anul 1989 și studenții noștri au avut posibilitatea să studieze cele mai noi documentații, în domeniul autovehiculelor rutiere.

Care au fost profesorii care v-au inspirat în perioada studenției?

Ce bine că ați întrebat... Aici aș vrea să-l menționez pe domnul profesor Năstăsoiu, cu care ați avut un material în revista Auto Test, căruia i-am fost asistent și alături de care am făcut cursuri de transmisie automată, de turbo-mașini, de tractoare. I-am avut profesori pe Marin Untaru, Gheorghe Bobescu, care mi-a fost și coordonator de doctorat, Dan Abăităncei, Ion Doici, care preda rezistența materialelor, o materie care contează foarte mult pentru ingineri. Toți au fost niște oameni extraordinari cărora le port un respect deosebit. Nu l-am prins pe creatorul școlii noastre, profesorul Radu Mărdărescu, dar am lucrat cu fiul dumnealui, Vladi Mărdărescu. Am colaborat foarte bine și cu profesorii Apostolescu și Grunwald de la București.

Și cum ați ales cariera didactică?

După ce am terminat facultatea, în anul 1981, am fost repartizat în învățământul superior. Înainte să încep să lucrez în acest domeniu am fost în armată, dar am avut și un stagiu la ARO din Câmpulung, de unde am amintiri deosebite, pentru că pe vremea aceea uzina era ceva foarte important pentru

„PASIUNEA PENTRU
ACEST DOMENIU
O AM ȘI ÎN ACESTE ZILE.
ACTIVITATEA DIDACTICĂ
AM ÎNCEPUT-O
ÎN ANUL 1983.”

Câteva repere din CV-ul profesorului

Nicolae Ispas

- **membru al SAE – International,**
- **membru fondator SIAR**
- **membru EVU (Europäische Vereinigung für Unfallforschung – European Association for Accident Research and Analysis)**
- **Adjunct Şef Catedră Autovehicule şi Motoare în perioada 2004-2008;**
- **Director Departament Autovehicule și Transporturi în perioada 2012-2019;**
- **Coordonator al Programului de Studii „Ingineria Transporturilor şi a Traficului", program acreditat în 2011 şi clasificat în categoria „A" în clasificarea naţională pe domenii din 2011;**
- **Director Logistică și editor al Congreselor internaţionale CONAT 2004, CONAT 2010 și 2016;**
- **1976-1981 – Inginer – Universitatea din Braşov, Facultatea Mecanică, Specializarea Autovehicule Rutiere**
- **octombrie 1983 – septembrie 1986 – Inginer cercetător**
- **septembrie 1986 – septembrie 1991 – asistent universitar**
- **septembrie 1991 – octombrie 2000 – şef lucrări inginerie**
- **octombrie 2000 – octombrie 2003 – conferenţiar universitar titular**
- **octombrie 2003 – prezent – profesor universitar titular Universitatea Transilvania din Braşov, Fac. de Inginerie Mecanică, Catedra de Autovehicule și Motoare**
- **Activităţi didactice la disciplinele: Transmisii automate pentru autovehicule, Poluarea mediului de către autovehicule, Proiectarea asistată de computer, Modelarea numerică a proceselor, Achiziţia automată a datelor experimentale, Computer Bases, Informatică aplicată, Internet şi comerţ electronic.**

Întâlnire de 30 ani.
O parte dintre colegi și profesori

țara noastră, iar acolo se făceau produse foarte căutate, chiar și peste hotare. Acolo am lucrat întâi la montaj general, iar după aceea am ajuns la filiala de proiectare unde am avut și un brevet de invenție legat de o cutie de distribuție, cu diferențial interaxial, care se folosea la un autovehicul 4X4.

Emoții și după 40 de ani la catedră

Vă mai aduceți aminte de fiorii de la primele cursuri în care ați predat?

Prima interacțiune cu studenții a fost în laborator, pentru că așa începe fiecare cadru didactic, mai ales în domeniul ingineresc. Evident că am avut emoții și pot să vă spun că aceste trăiri nu au trecut odată cu vârsta, iar asta este foarte bine pentru că am simțit cum am renăscut cu fiecare generație de studenți. Emoțiile sunt legate de pasiune și dacă noi, profesorii, reușim să sădim aceleași emoții și pasiune în cei care finalizează cursurile puteam să spunem că ne-am împlinit menirea, ca dascăl.

Cum au fost acești ani în învățământ?

Foarte frumoși! Noi am avut mereu studenți buni, indiferent de modul în care au accesat programul de studii. Noi avem aici și secție de Automotive Engineer, Autovehicule Rutiere în limba engleză. Studenții de aici nu sunt foarte mulți, dar sunt foarte bine pregătiți, iar când termină studiile sunt foarte familiarizați cu terminologia atât în română cât și în engleză. Noi punem această documentație și la dispoziția studenților de la Autovehicule Rutiere și pot să vă spun că avem cărți, apărute la edituri de prestigiu, în format electronic, care nu sunt încă în librării.

Dar cum v-ați adaptat strategia de predare în condițiile în care și domeniul auto este într-o rapidă transformare?

Eu am luat contact cu primele sisteme de calcul încă din perioada liceului și pot să spun că m-am îndrăgostit și de acest domeniu. Așa se face că de primele sisteme de calcul care au ajuns la catedră pot spune că m-am ocupat împreună cu profesorul Nicolae Zaiț. Am predat chiar și bazele utilizării calculatoarelor în ingineria autovehiculelor și pentru că spunem că îmi place foarte tare acest domeniu, mi-a fost ușor să interacționez cu cei tineri, care sunt foarte pasionați de aceste lucruri care se folosesc pe

Măsurători pentru expertiza tehnică.

autovehiculele moderne. Pentru mine viața de profesor a fost o continuă informare și învățare. Eu predau în continuare „Procese și Caracteristici ale Motoarelor cu Ardere Internă" și „Calculul și Construcția Motoarelor cu Ardere Internă" insistând, mai ales în ultimii ani, pe utilizarea acestora în cadrul unităților hibride, așa cum este tendința actuală.

Știu că sunteți și expert tehnic în domeniul analizei și reconstrucției accidentelor...

Am avut privilegiul de a lucra cu creatori de școală din acest domeniu: profesorii Nicolae Zaiț și Tiberiu Cnab. Pe studenți îi învățăm să construiască autovehicule, dar și să le facă mai sigure și să fie capabili să le analizeze, atunci când sunt implicate în accidente. În timp am înființat cu cei de Autovehicule Rutiere și alte programe în domeniul transporturilor, iar unul dintre ele este „Ingineria traficului și a transporturilor", care se referă în special la transporturi rutiere, care include și alte componente legate de logistică, transporturi navale și feroviare.

Cum au reacționat cei din familie când au aflat că vreți să vă continuați activitatea și după ce ați ieșit la pensie?

Îmi știu pasiunea și m-au susținut! Soția mi-a fost colegă, dar a terminat și o facultate de relații economice internaționale și a lucrat destul de mult cu mediul de afaceri. Este adevărat că a ieșit la pensie înaintea mea și nu prea i-a convenit că vreau să continui mai ales că avem și patru nepoți, trei băieți și o fetiță, dar cred că până la urmă i-a convenit că activitatea mă menține tânăr, chiar dacă am 67 de ani. Am o fată și un băiat, dar amândoi au terminat științe economice. Fiul meu lucrează însă la o firmă de inginerie, care se ocupă, printre altele, de autovehicule pe filieră germană. Fiica mea lucrează în domeniul rețelelor de calculatoare și este pasionată de autovehicule.

Sfaturi pentru profesorii la început de drum

Care ar fi sfatul pentru profesorii la început de drum?

Să știe că trebuie să suporte niște privațiuni, mai ales la începutul vieții profesionale care se suprapune de multe ori peste debutul vieții de familie. Vin copiii, nevoile sunt mari, iar veniturile nu sunt atât de consistente, în concordanță cu valoarea lor. Noi încercăm să aducem tineri valoroși, prin fel de fel de proiecte, dar tentația de a lucra la o firmă privată, care oferă un salariu foarte bun, este foarte mare. Pasiune lor trebuie fie foarte mare pentru a suporta cinci sau șase ani până vor ajunge la un venit mai bun.

Dar pentru studenți?

Pe studenți îi sfătuiesc să-și urmeze pasiunea și să țină cont mai puțin de câștigurile rapide, la început. Avem foarte mulți studenți, mai ales cei care au învățat în limba engleză, care au fost acceptați să lucreze în Marea Britanie. Au avut condiții foarte bune la noi și au început aici multe proiecte pe care le continuă în locurile unde muncesc. Avem mulți foști studenți care lucrează la Ferrari, Jaguar, Lotus... Este o mare mândrie. Corespondez des cu ei și le mai dau câte un sfat sau îi ajut cu documentație. Unul dintre exemple este legat de autovehiculele hibride și de sisteme de scoatere din funcțiune a cilindrilor motorului cu ardere internă. Eu cred că este o soluție aplicabilă în zilele noastre pentru că potențialul motorului nu este folosit la valoarea maximă și atunci cea mai eficientă variantă, economică, dar și ecologică, ar fi scoaterea din funcțiune a cilindrilor. M-am documentat în acest domeniu și le-am oferit foștilor studenți multe soluții practice. Sunt perspective foarte bune pentru cei care învață în acest domeniu. Nu trebuie neapărat să fii la banda de montaj a unui autovehicul, ca să spui că lucrezi în domeniul ingineriei auto din România. La noi în țară, industria orizontală, din acest domeniu, este una dintre cele mai importante având o mulțime de furnizori de subansamble. Iar aceste produse ajung nu doar în Europa, ci și peste Ocean.