„Mi-am respectat studenții și, în felul meu, chiar i-am iubit”

„M-am apucat să fac o casă la 73 de ani, am stat cu muncitorii aproape jumătate de zi să toarne placa, nici nu am apucat să mănânc”. Am înțeles încă de la primele vorbe că profesorul Tiberiu Macarie este un personaj care „respiră” energie și pasiune. Cum altfel ar fi reușit să fie un dascăl apreciat și lăudat în cei 42 de ani la catedra din Pitești?

Interviu realizat de Sorin BARBU / Foto: arhiva Tiberiu MACARIE

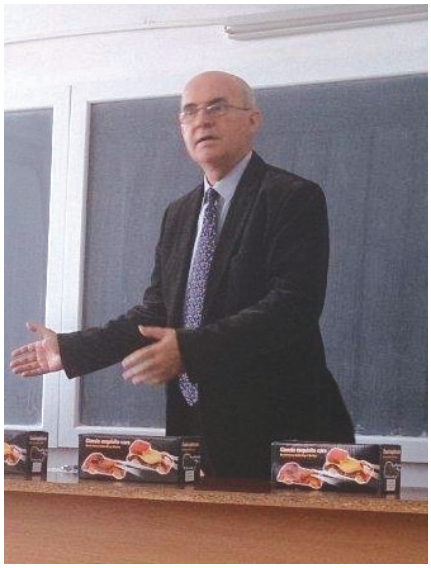
De unde ați dobândit pasiunea pentru domeniul auto, ați avut pe cineva în familie care v-a influențat?

Tata a fost contabil și mama educatoare, dar m-au susținut în drumul pe care l-am ales. Așa i-am lăsat și eu pe cei doi copii ai mei, băiatul s-a înscris la „Autovehicule Rutiere”, la București, iar fiica mea a ales domeniul filologiei, deși am cam „împins-o” spre inginerie (zâmbește). Eu am ales acest domeniu, al autovehiculelor rutiere, încă din perioada liceului, de atunci îmi plăceau foarte mult mașinile. Am făcut parte din prima promoție cu 12 clase, iar când m-am dus să dau examen la Institutul Politehnic Brașov, Facultatea de Mecanică, specializarea Automobile și Tractoare, am constat că este o concurență serioasă pentru că erau patru pe un loc. Mi-a ajutat Dumnezeu și am intrat printre primii, iar în anul întâi am avut chiar bursă, dar după aceea mi-au tăiat-o pentru că părinții mei lucrau și am depășit plafonul de venit.

„Cuiele” din perioada facultății

Cum au fost anii din facultate?

Aoleu, mă întrebați lucruri frumoase! A fost o perioadă superbă chiar dacă în fiecare an existau niște „cuie, așa cum le spun studenții. În anul doi, spre exemplu, un „cui” a fost la Tehnologia Materialelor unde am avut un profesor sadic. Acum, după atâția ani în această profesie, pot să spun că astfel de oameni nu au ce să caute în învățământ.



La întâlnirea de zece ani cu promoția Autovehicule Rutiere 2003

Cum se purta?

Avea un carnețel mic în buzunar și dacă schimbai o vorbă cu un coleg, în timpul cursului, te trecea în el și nu îți spunea nimic, dar nu treceai examenul și trebuia să te prezinți și în toamnă. Dar dincolo de stres și muncă aveam și momente de relaxare pentru că mergeam cu niște colegi, din zona Brașovului, pe munte, aproape la fiecare final de săptămână. A fost foarte frumos pentru că din anul întâi ne-au dus la practică în întreprinderi, iar la uzina Roman, atunci îi spunea Steagul Roșu, ne-au pus să montăm servofrânele de la camioanele Bucegi. Am făcut practică și la Tractorul, Rulmentul, Turbomecanica, iar asta ne-a ajutat. În anul patru ne-am dus într-o excursie de studii și am vizitat mai multe fabrici și îmi aduc aminte că la Reșița am văzut cum se fabricau și se montau motoarele de pe motonavele de 15.000 de tone deadweight. Acolo am văzut un arbore cotit lung de cinci metri și un piston cu diametrul de opt sute de milimetri. Mi s-au părut uriașe!

Cum a fost trecerea la catedră?

A fost destul de dificil! Eu am lucrat șase ani la uzina Dacia, la serviciul de Control Tehnic al Calității, iar la un moment dat am aflat din presă că s-au scos la concurs mai multe posturi didactice pentru secția de autovehicule rutiere de la Pitești. Am luat concursul și am devenit asistent universitar. La început mi-a fost ușor, dar după aceea programul s-a aglomerat și a început să fie din ce în ce mai dificil. Orele erau mai multe și firesc trebuia

2011 – Participare la proiectul internațional AUTOFORM Germania

să aloc mai mult timp pregătirea cursului. De multe ori profesorul Gheoghe Poțincu, fiind și rectorul universității, era chemat la ședințe, iar eu și un coleg îi țineam orele.

Cum v-ați descurcat?

La început îmi scriam cursurile de mână și le citeam, de trei sau patru ori, înainte să intru la curs. Practic îl învățăm din nou pentru că nu voiam să intru la oră cu nicio hârtie cu notițe. Înainte de asta, aproape un an am asistat la toate cursurile profesorului, din ultima bancă, să văd ce și cum predă. Să știți că am avut și eu doi asistenți și le-am cerut să vină la cursurile pe care le țineam și au considerat că este o mare povară, asta ca o paranteză. Am ținut tot timpul foarte mult să prezint la cursuri tot ce era nou în domeniu și cred că m-am descurcat. Nu au fost ani ușori, dar am avut pasiune și mă bucur foarte tare că am dotat foarte bine laboratorul de transmisii automate, despre care sunt convins că a fost numărul unu în țară. De multe ori, în acest demers, ne-au ajutat foștii studenți, care lucrează în țară, dar și în străinătate.

Care a fost subiectul tezei de doctorat?

„Contribuții la dinamica autoturismelor echipate cu tracțiune integrală", iar îndrumător mi-a fost profesorul Marin Untaru, în perioada 1990-1994, de la Universitatea „Transilvania" Brașov. Am vrut să mă înscriu la doctorat și înainte de anul 1989, dar nu am primit avizul Partidului Comunist Român, pentru că tatăl meu a fost deținut politic. În cercetările teoretice efectuate în teza de doctorat am calculat și construit parabola ideală de frânare la mersul în viraj, pentru autocamioneta Dacia 1307, 4x4, și pentru autoturismul ARO 240, varianta 4x4. Cunoașterea acestor informații ajută la dimensionarea sistemului de frânare al automobilului, astfel încât să se reducă riscul apariției derapărilor și răsturnărilor laterale.

42 de ani la catedră și „Dacia cu trei volane"

A fost dificil să lucrați cu studenții?

Eu am ieșit la pensie la 65 de ani, în scripte, în anul 2015, dar, în fapt, am mai avut ore până în anul 2022. Au fost 42 de ani la catedră în care pot să spun că mi-am respectat studenții și, în felul meu, i-am și iubit. Este adevărat că am fost și mai dur, dar doar cu cei care nu veneau la școală sau care au încercat să trișeze. Pe cei pe care i-am găsit că voiau să mă păcălească îi puneam să copieze câte un capitol. „Măcar să ai și tu un câștig după povestea asta, să vezi că o să înveți ceva dacă îl scrii pe tot". Eu am dat mereu doar examen oral! Când vorbeam cu studentul aveam șansa să-l cunosc și îmi dădeam seama ce nu a înțeles și corectam, chiar în timpul examinării, unele lucruri rămase eventual neclare.

Am citit că ați participat și la proiectul „Dacia cu trei volane". Cum s-a ajuns la această variantă?

Un medic din Pitești l-a rugat pe profesorul Vasile Dumitrescu să-i facă o mașină pentru băiatul lui, care nu avea picioare, așa că am luat o Dacia 1300 și i-am adus comenzile la mână. Pedala de ambreiaj a fost înlocuită cu un întrerupător electric montat pe levierul cutiei de viteze, iar pentru frână și accelerație i-am pus două volane coaxiale cu cel de direcție.

Și cum se folosea?

Șoferul ținea mâna pe volanul de direcție, ca să conducă mașina, iar cu degetele mari apăsa pe cel mai mic volan, care împingea accelerația, iar cu

celelalte degete trăgea spre el de volanul care acționa frâna. Băiatul s-a prezentat cu această mașină la examenul pentru permis și l-a luat. Tot în această perioadă, 1980-1990, am condus două proiecte de cercetare aplicată; unul în care am proiectat și realizat un stand experimental pentru încercarea jantelor de autoturisme Dacia (stand folosit la CTC Recepție de la IAP) și un alt contract, nefinalizat în anul 1989, cu Institutul Național de Motoare Termice București (INMT), pentru transformarea autoturismului ARO 10, din part time în full time 4x4.

Mai țineți legătura cu foștii studenți?

Sigur, ne întâlnim la multe evenimente și chiar vorbim la telefon.Tot timpul mă bucur când mă văd cu ei și aflu că sunt realizați din punct de vedere profesional și familial. Îi mai întreb, în particular, câți copii au. Este bine că este mare director, dar și viața de familie este importantă. Dacă este unul care zice că mai vrea să aștepte, îi spun „să pedaleze" cât mai repede și le spun să facă minimum doi copii.

Membru fondator SIAR

Aș vrea să-mi povestiți câte ceva și despre activitatea dumneavoastră în cadrul Societății Inginerilor de Automobile din România (SIAR), unde sunteți membru fondator.

Am participat la toate activitățile desfășurate sub egida SIAR, o societate profesională care s-a implicat și a coordonat toate conferințele anuale, naționale sau internaționale, din domeniul automobilelor, desfășurate în centre universitare. În ultimii ani au fost organizate, cu prilejul acestor conferințe sau congrese, mai multe concursuri naționale, unde au participat studenți din toate centrele din țară și din Republica Moldova, de la specializările Autovehicule Rutiere și Ingineria Transportului și Traficului. La primele trei concursuri am participat și obținut diferite premii onorante cu studenții mei, o dată clasându-ne pe primul loc.

2011 – Participare la proiectul internațional AUTOFORM Germania

2014 – Examen la disciplina „Dinamica autovehiculelor" – specializarea Autovehicule Rutiere

2011– Alături de colegii profesori Radu RACOTĂ, Ionel VIERU și Florian IVAN în proiectul internațional AUTOFORM Germania

2011 – Participare la proiectul internațional AUTOFORM Germania

2011 – Participare la proiectul internațional AUTOFORM Germania

Care au fost eforturile din activitatea de cercetare?

O să vorbesc doar de un proiect. În anul 2007 am câștigat un grant de cercetare, cu finanțare națională CNCFIS, având ca temă: „Determinarea limitelor de stabilitate ale autoturismelor la mersul rectiliniu și în viraj". Cu această ocazie am dotat laboratorul de „Dinamica autovehiculelor" cu echipamente și literatură de specialitate, dar am achiziționat, printre primii din țară, aparatul „Vbox Racelogic", cu care am determinat circa zece parametri, care pot influența starea de stabilitate sau instabilitate a unui automobil. Am efectuat experimente pe autoturismul Dacia Logan la mersul rectiliniu și în viraj, determinându-i, în special, limitele de stabilitate la mersul în viraj, pe diferite raze de curbură. Aceste informații ne ajută să determinăm vitezele maxime cu care un automobil poate intra într-un sens giratoriu, de exemplu, fără a derapa sau, mai grav, a se răsturna în viraj.

Mai am o ultimă chestiune de discutat. Știu că ați avut o activitate intensă și în colaborarea cu universități de peste hotare...

Am coordonat, în perioada 2004-2008, activitatea Departamentului de Relații Internaționale al Universității din Pitești și m-am ocupat, împreună cu colegii, de dezvoltarea cooperării și colaborării cu universități din străinătate privind cercetarea științifică și schimbul de bune practici. Prin burse Erasmus numeroși profesori și studenți din universitate au beneficiat de stagii profesionale îmbogățindu-și fiecare experiența profesională și personală. Și pentru că suntem la final aș vrea să închei cu o poezie:

Cândva am să înalț un zmeu,
Scrisoare către Dumnezeu,
Să-i scriu că uneori sunt trist,
Dar cred în el și cred în Christ,
Să-i scriu că sunt printre cei vii,
Să-i scriu că fericit voi fi.
Că nu-s deștept, dar nici prea prost,
Să-i scriu că sănătos am fost,
Și de dorește-acum să vin,
Nu-s pregătit, mai stau puțin.

Este o poezie care îi aparține lui Horațiu Mălăele. Eu am fost și sunt un om cu frica lui Dumnezeu și din aceste versuri se pot trage mai multe concluzii și învățăminte.

13 iunie 2015
În laboratorul de „Transmisii automate" la ieșirea la pensie.

Câteva repere din CV-ul Prof. univ. dr. ing. Tiberiu Macarie

1969 – 1974 – student, Institutul Politehnic Brașov, Facultatea de Mecanică, specializarea Automobile și Tractoare;

1990 – 1994 – doctorat, Universitatea „Transilvania" Brașov, Facultatea de Mecanică.

2000-200 – Curs postuniversitar doi ani, Universitatea Tehnică de Construcţii Bucureşti, profesor Educație tehnologică.

În perioada 1974 – 1980 a lucrat la Întreprinderea de Autoturisme Pitești (IAP), la serviciul Control Tehnic de Calitate (CTC), la Secția Punți – Transmisii.

La 1 aprilie 1980 a devenit asistentul profesorului Gheoghe Poțincu la Institutul de Învățământ Superior din Pitești, la Catedra Automobile, specializarea Autovehicule Rutiere.

În perioada 1980 – 2022 a activat în Catedra Automobile din Institutul de Învățământ Superior Pitești, ulterior în Departamentul Autovehicule și Transporturi din Universitatea din Pitești. A fost asistent universitar (1980 – 1990), șef lucrări (1990-1995), conferențiar universitar (1995 – 2000), profesor universitar (2000 – 2022).