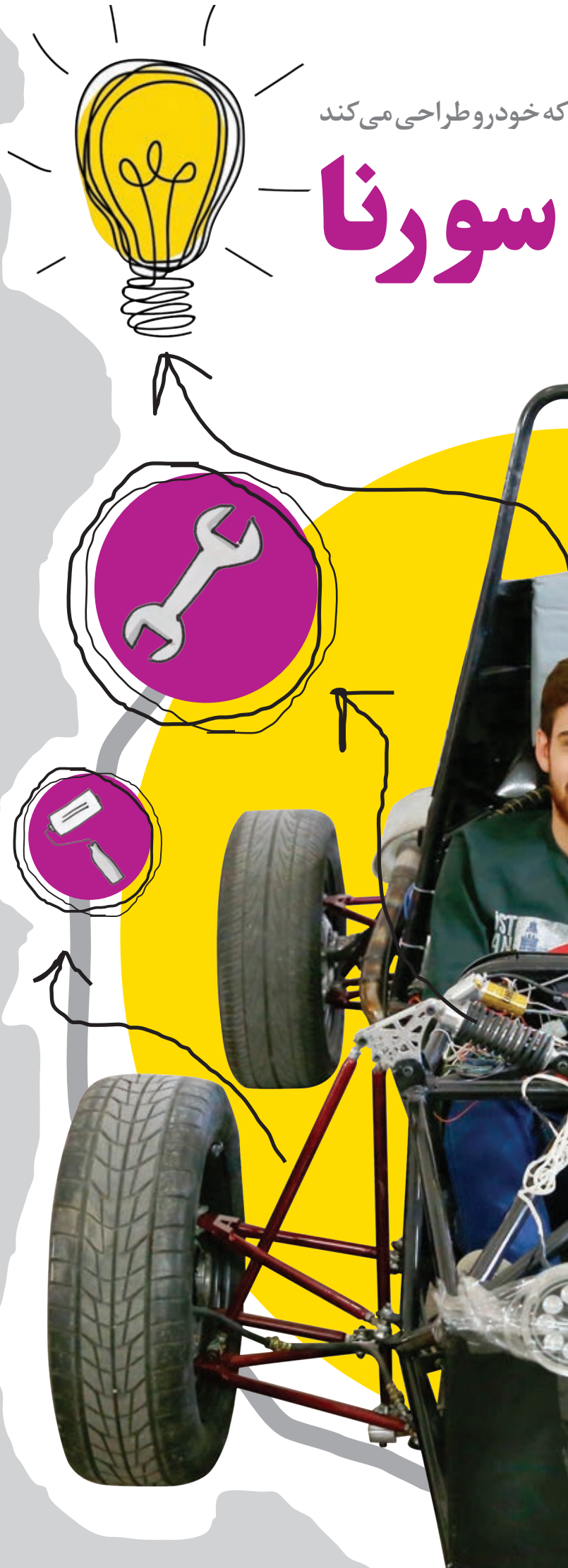


که خودرو طراحی می کند

سورنا



مسابقه ای بدون جایزه نقدی

بعد از اینکه تصمیم گروه برای ساخت موتور فرمول SAE قطعی شد، با دانشگاه صحبت کردیم و یکی از اساتید، سرپرستی علمی تیم را قبول کرد. سوله در اختیارمان گذاشتند و از اواسط مهر بچه ها مستقر شدند. بخش بیشتر زمان را به طراحی گذراندیم. این مسابقه با اینکه هیچ جایزه نقدی ندارد اما معتبرترین مسابقه دانشجویی جهان است و ما از بقیه دنیا خیلی عقب تر هستیم. واقعیت این است که دیگر دانشگاه ها به طور جدی روی فرمول SAE برنامه ریزی دارند و شرکت های معتبر مثل مرسدس و فراری و جگوار اسپانسر خیلی از تیم های دانشجویی هستند و در ساخت قطعات به آن ها کمک می کنند. به علت همین برنامه ریزی، تیم های جدید، خیلی از قطعاتی که تیم های قبلی شان ساخته اند استفاده می کنند و زمان زیادی را در طراحی هدر نمی دهند، اما برای تیم ما این گونه نبود. ما حدود ۱۰ ماه صرف طراحی کردیم. خیلی از قطعات را هم خودم در کارگاه تراش، تراشکاری کردم.

ترسی که جایش را به جسارت داد

اگرچه الان گروه خیلی خوبی داریم ولی خیلی از اعضای تیم، آن اوایل فرق بین آچارها را نمی دانستند. حتی وقتی به ایشان می گفتم، فلانی برو آچار «یک سر ۱۷» را بیاور، خوب متوجه نمی شد؛ با اینکه همه به اصطلاح سال بالایی بودند. متأسفانه وضعی که در سیستم آموزشی داریم باعث شده است بین تئوری و عملیات کمترین ارتباط برقرار باشد. من هم اگر از بچگی دنبال این جور کارها نبودم قطعاً الان وضعیتی بهتر از خیلی ها نداشتم. خدا به من لطف کرد و من توانستم از کودکی ام استفاده کنم. بچه ها کم کم با کار آشنا شدند و الان هر کدام به راحتی می توانند بخشی از ماشین را پیاده کنند و جمع کنند. بعد از اینکه بچه ها با موتور به شکل عملی آشنا شدند، با تراشکاری هم آشنا شدند و الان قطعه هم تراش می دهند. دیگر آن ترس و خودکم بینی از بین رفته است و جایش را جسارت و اعتماد به نفس گرفته است. روی پای خودمان ایستاده ایم و کارهایمان را خودمان انجام می دهیم. حتی برنامه منظم نظافت سوله داریم و منتظر نمی نشینیم تا کی پرسنل خدمات دانشگاه بیایند کار ما را انجام دهند.

کار هیچ وقت تمام نمی شود

با این وجود کار همیشه روی روال جلو نمی رود. بارها شده است که با کلی درگیری یک قطعه را تراش داده ایم ولی روی کار معلوم شده است ایراد دارد. یا حتی قطعه درست بوده ولی موقع نصب اتفاقی افتاده که به کل کار خراب شده است. یکی از این اتفاقات سری یک قطعه که در آگروز ماشین استفاده می شود، افتاد. با کلی زحمت و بعد از چند روز قطعه را تراش دادیم، ولی موقع نصب و سوراخ کردن قطعه برای پیچ کردن به بدنه، کار از دستمان در رفت و قطعه خراب شد. دوباره کل مسیر را از اول رفتیم.

انفجار باک بنزین

کار البته خطرهایی هم دارد. مثلاً یک بار، باک ماشین منفجر شد. باک احتیاج به جوشکاری داشت و ما هم نمی خواستیم آن را پیاده کنیم. این شد که بنزین را خالی کردیم و چندبار شستیمش. به بچه ها گفتم باید نیم ساعتی صبر کنیم بعد شروع کنیم ولی گوش نکردند و تصمیم گرفتند که همان زمان دست به کار شوند. یک دو خال اول را که زدیم یکپو باک منفجر شد. شکر خدا، بنزین نداشت و فقط گاز باقی مانده در داخل باک منفجر شده بود؛ ولی سوپاپ ته باک کامل داغان شد و کف دست دوستان که جلوی در باک را گرفته بود هم به طور کامل سوخت. گوش بچه ها از صدای انفجار تا نیم ساعت سوت می کشید.

تعجب مدیر ایران خودرو

برای ساخت قطعه ها و خرید بعضی لوازم احتیاج به سرمایه داشتیم. با دانشگاه گفت و گو کردیم. قبول کرد بخشی از بودجه را تقبل کند و در امور اداری کنارمان باشد. اگر بخواهم صادق باشم باید بگویم تا اینجا کار دانشگاه تعامل خوبی با ما نداشته است؛ اما این مقدار بودجه که ما توانسته بودیم جذب کنیم، هنوز کافی نبود. این بود که پاشنه ها را کشیدم بالا و به فکر تعامل های برون دانشگاهی افتادم. رفتم سراغ ایران خودرو. ابتدا اعتماد نداشتند اما آقای زاهدی فر وقتی سماجت من را دیدند، قبول کردند یک بازدید از آنچه ما آماده کرده بودیم، داشته باشند. اتفاق خوبی بود. بعد از اینکه آمدند و کار را دیدند ابتدا از پیشرفت ما تعجب کردند و بعد قبول کردند بخشی از هزینه ها را کمک کنند. همان جلسه قول گرفتیم شاسی ماشین را بفرستیم برایمان رنگ کوره بزنند.

بی خیال خارج شده ایم

بعد از اینکه آقای زاهدی فر رفتند، زنگ زدیم ایران خودرو تا مقدمات رنگ زدن شاسی را فراهم کنیم. گفتم برایمان ماشین بفرستید. گفتند نداریم! گفتم مگر می شود ایران خودرو با آن یال و کوپال یک دستگاه وانت نداشته باشد؟ گفتند حالا که شده! کوتاه نیامدم. چون پول کافی نداشتم، با بچه های یک وانت قراضه جور کردیم، ولی راننده نداشت. یعنی طرف گفت: این وانت من شاسی ماشین نمی تواند جابه جا کند ولی اگر اصرار دارید، خودتان ببرید؛ پول هم نمی خواهد بدهید. زنگ زد، گفتم: حداقل راننده بفرستید. گفتند نداریم! من هم شاسی را بار زدم و خودم نشستم پشت ماشین. وقتی رسیدم ایران خودرو، مهندس زاهدی فر خوشش آمد و گفت: به هیچ وجه کوتاه نمی آید.

الان بچه های ایران خودرو یک اتفاق به من داده اند و هفته ای یک روز می روم آنجا. اگر هفته ایی نروم، فردایش زنگ می زنند، پیگیر می شوند. راه به راه فشار می آورند که زودتر پرونده خدمت را حل کنم و دائم آنجا مستقر شوم. واقعیت این است که تیم ما یکی از اهداف اولیه اش از طراحی خودرو، فراهم کردن زمینه برای تحصیل در خارج کشور بود اما بعد از آشنایی با فضای صنعت و استقبال خوبی که مدیران از ما داشتند، نظرم عوض شد و ممکن است حتی ادامه تحصیل را هم بی خیال شویم و بچسبیم به کار و طراحی و تولید.

اگر بخواهم صادق باشم باید بگویم تا اینجا کار دانشگاه تعامل خوبی با ما نداشته است؛ اما این مقدار بودجه که ما توانسته بودیم جذب کنیم، هنوز کافی نبود