

زندگی ماشین

لذت پرواز

ماجرای یخ‌زادی از بال‌ها در بالای ابرها

هفته‌های پیش برایتان در همین ستون نوشتیم که ما خلبان‌ها همیشه هم خلبان نیستیم. گاهی ما هم مسافریم و بین مسافران دیگر هواپیما می‌نشینیم و سفر می‌کنیم. معمولاً هم در این سفرها اتفاقات جالبی در



کاپیتان علی صادقی‌روشن

خلبان هواپیمای مسافربری

گفت‌وگوهایمان با مسافران می‌افتد. به‌خصوص وقتی می‌فهمند خلبان هستیم. از جمله ماجرای آشنایی‌ام با مسافری را برایتان تعریف کردم که در پروازی به سوی شیراز وقتی شنید هواپیما در این روزهای سرد به عملیات یخ‌زادی زمینی نیاز دارد، کلی پرسش برایش ایجاد شده بود و من هم سعی کردم سوال‌هایش را پاسخ بدهم.



به یاد دارم آن صبح زیبا وقتی عملیات یخ‌زادی به پایان رسید، هواپیما شروع به حرکت به سوی ابتدای باند برای آماده شدن و کسب مجوز به‌منظور برخاستن و پرواز کرد. حالا دیگر هوا روشن بود و لایه‌های ابر به‌خوبی در آسمان نمایان بودند. با صدور مجوز از برج مراقبت، صدای موتورهای هواپیما بیشتر شد و هواپیما روی باند شروع به حرکت کرد. لحظه‌ای که هواپیما از زمین بلند می‌شود، همیشه برایم جذاب است. احساس سبکی به انسان دست می‌دهد، به‌سرعت همه چیزهایی که روی زمین وجود دارند، کوچک و کوچک و کوچک‌تر می‌شوند.

سپس صدای بسته‌شدن چرخ‌ها را می‌شنوی و کم‌کم سطح زمین زیر لایه‌های ابرها از نظر پنهان می‌شود. تکان‌های مختصری داشتیم و مسافر کناردستی که پس از مکالمه ابتدای پرواز، متوجه شدم مهندس کامپیوتر است، زیرچشمی گاهی نگاهی به بیرون می‌انداخت و گاهی به من. معلوم بود قصد دارد چیزی بگوید. بنابراین پیش‌قدم شدم و گفتم: خب، تا اینجا پرواز که همه چیز به‌خوبی پیش رفته است.

بدون مقدمه گفتم: شما ابتدای پرواز اشاره کردید که لایه یخ هر چند نازک باشد می‌تواند برای هواپیما مشکل ساز باشد. اما الان می‌بینم کلا درون ابر هستیم و قطرات ریز یخ یا شاید هم برف روی بال تشکیل می‌شود، ولی دوباره به نظر محو می‌شوند. از نگاه تیزبین و دقیقش خوشم آمد و توضیح دادم خود هواپیما دارای سامانه یخ‌زدایی است که در حین پرواز اگر در شرایطی باشیم که امکان تشکیل یخ روی بال یا اطرف موتور وجود داشته باشد، از آن سامانه استفاده می‌کنیم. این‌که می‌بینید لایه‌ای از یخ تشکیل می‌شود و دوباره از بین می‌رود به این علت است که خلبان پرواز در این شرایط این سیستم را فعال کرده است.

سپس با تعجب پرسید: پس اگر هواپیما دارای چنین سیستمی است، چرا روی زمین از آن برای جاذبیدن لایه یخ استفاده نکردیم؟ معلوم بود با توجه به حرفه‌اش، آدم نکته‌بینی است. برایش توضیح دادم سامانه یخ‌زدایی هواپیما، هوای داغ حاصل از احتراق موتور هواپیما را به سمت قسمت جلوی بال هدایت می‌کند و این موضوع از قدرت موتورها، در زمان برخاستن هواپیما به‌شدت می‌کاهد. به‌علاوه هوای داغ موتورها روی زمین که جریان هوایی وجود ندارد، می‌تواند باعث صدمه زدن به برخی از قسمت‌های بال شود. خوشبختانه به‌نظر می‌رسید از پاسخ من قانع شده است. من هم از فرصت پیش آمده استفاده کردم و از او درباره آخرین تغییرات در دنیای برنامه‌نویسی، سوالات خود را پرسیدم. یکی از جذابیت سفر همین آشنایی‌ها و گپ‌وگفت‌های کوتاه با مسافرانی است که می‌تواند پرده از دنیاهای جدیدی را پیش چشم ما کنار بزند. ☺



بهمن دیزل، رکورد تولید خود در مقایسه با سال گذشته را شکست

بهمن دیزل توانست با تولید ۸۲۵دستگاه کامیونت پنج، شش و هشت تن ايسوزو و شيلر و همچنین تولید انواع مینی‌باس سحر و شیلر از آمار کلی تعداد تولید در سال۹۸ عبور کند و همچنین با عبور از میزان فروش سال گذشته، رکورد دیگری را در کمتر از ۹ماه کسب کند. این شرکت در تلاش است با افزایش تولید کامیونت شیلر و همچنین تولید مینی‌باس جدید پکاسوس در سه ماهه باقیمانده سال به اهداف خود برسد. / خبر خودرو



اصلا تندر۹۰چه خودرویی است؟

هرچند که احتمالاً بسیاری از مخاطبان ما پاسخ این سوال را می‌دانند اما بگذارید از اول قصه تندر را برایتان تعریف کنم. تندر۹۰ در واقع یک خودروی جمع و جور خانوادگی است که در شرکت رنو طراحی شده اما در اصل تحت برند «داجیا» رومانی (که خود زیرمجموعه رنوی فرانسه است) با عنوان داجیا لوگان در سال ۱۳۸۳مسمی / ۲۰۰۴میلادی روی خط تولید قرار گرفت. البته لوگان به غیر از رومانی در کشورهای دیگری مثل کلمبیا، روسیه، هندوستان، آفریقای جنوبی و البته ایران هم تولید می‌شد که بنا بر ذائقه هر بازار، تحت برندی متفاوت به فروش می‌رسید. در واقع نسل نخست لوگان با برندهایی همچون داجیا، رنو، نیسان، ماهیندرا، لادا و ای‌ام‌سی به بازارهای کشورهای مختلف عرضه می‌شد که در ایران هم این خودرو را تحت برند رنو داشتیم. زیرا سایپا از دربار با این خودرو ساز فرانسوی مراده کاری داشته و به غیر از این، اگر لوگان با برند داجیا به ایران عرضه می‌شد، با توجه به ناشناخته بودن این خودرو ساز رومانیایی در ایران، احتمال موفقیت خودروی مذکور در ایران تا این حد نبود. تاکنون سه نسل متفاوت از این خودرو معرفی شده است که نسل دومش نیز تحت عنوان رنو سیمبل وارد کشور شد و اگر دوران برجام و همکاری خودروسازان خارجی با همتایان ایرانی ادامه پیدا می‌کرد، قرار بود این محصول یعنی نسل دوم تندر۹۰ یا همان رنو سیمبل هم در داخل کشور مونتاژ شود.



نسل اول لوگان، تحت برند «داجیا» رومانی

پروژه تندر۹۰ایرانی کی استارت خورد؟

چند سال پیش در اوایل دهه ۹۰شمسی، دانشگاه علم و صنعت ایران که تجربه و دانش بسیار خوبی در صنعت خودرو دارد، پروژه‌ای را با هدف طراحی و ارائه یک پلتفرم ملی شروع کرد که حدود چهار سال پیش، محصول اصلی این پلتفرم ملی یعنی «ان بی ۱۰۱» رونمایی شد. این پلتفرم که با همکاری نزدیک به ۵۰عضو هیات علمی، ۵۰دانشجوی دکتری، ۳۰۰دانشجوی کارشناسی ارشد و ۴۰متخصص صنعتی شکل گرفت، می‌توانست برای بیش از ۲۵محصول در رده‌های متفاوت استفاده شود. زمره‌هایی وجود دارد که پروژه پی‌۹۰ هم قرار است در راستای همین پلتفرم شکل بگیرد.



پروژه ان بی ۱۰دانشگاه علم و صنعت

قیمت چقدر خواهد بود؟

با توجه به این‌که در این خودرو از قطعات ایرانی بیشتری نسبت به گذشته استفاده می‌شود و درصد قابل توجهی از قیمت تمام شده تندر۹۰ سابق مربوط به موتور گیرکس آن بود؛ حالا که قرار است ال۹۰ را ایرانیزه کنیم احتمال دارد (با دست کم می‌توانیم امیدوار باشیم!) قیمت تمام شده محصول جدید پایین‌تر از نسخه اصلی باشد.

رسانه‌های خارجی چه می‌گویند؟

جالب است این خبر در رسانه‌های خودرویی خارجی نیز بازتاب داشت. وبگاه خودرویی بسیار معتبر کارز اسکوپ با انتشار مقاله‌ای ضمن اشاره به خروج خودروسازان از ایران به تبعیت از فشارهای آمریکا، در رابطه با بازتولید نسل اول رنو/داجیا لوگان بدون همکاری رنو و تصمیم سایپا به داخلی‌سازی ۸۵درصدی این خودرو پرداخته است. در این مقاله اشاره شده است که طی دو سال گذشته، سایپا با داخلی‌سازی برخی قطعات و همکاری با شرکت‌های چینی توانسته به وضعیت پایداری برسد. ☺

رنو زوئی، پرفروش‌ترین خودروی الکتریکی اروپا

بر پایه آمار منتشر شده از سوی رنو، سوپریمینی بدون آلایندگی رنو زوئی(Zoe) فروش بیش از ۸۴هزار دستگاه را در بازه زمانی ژانویه تا نوامبر ۲۰۲۰ ثبت کرده است. فروش این خودرو تقریباً دو برابر مدت مشابه سال پیش بوده است. تاکنون رنو توانسته بیش از ۲۶۸هزار دستگاه از این خودرو را در قاره همیشه‌سبز به فروش برساند. / پدال



همه چیز درباره نسخه ایرانی شده تندر ۹۰ که قرار است توسط سایپا تولید شود

شناسنامه ایرانی برای تندر ۹۰

☺ سایپا به‌تازگی با انتشار تصاویر رایانه‌ای از محصولی که قصد دارد به‌زودی تولید و عرضه کند، توجه بسیاری از رسانه‌های خودرویی داخلی و حتی خارجی را به خود جلب کرد. این تصاویر که مربوط به پروژه‌ای تحت عنوان پی‌۹۰ بود، به نوعی نسخه ایرانی‌شده تندر۹۰ را نشان می‌داد که از مدتی پیش، زمره‌های تولید و عرضه آن به گوش می‌رسید. حالا سایپا رسماً اعلام کرده که حدود دو سال دیگر حاصل نهایی این پروژه را خواهیم دید.تندر۹۰ یا همان لوگان معروف به ال۹۰ در بازار ایران، از آن دست خودروهایی است که طرفداران پرو پا قرص و منتقدان جدی در میان مصرف‌کنندگان خود دارد. فرقی هم ندارد این مشتریان ایرانی باشند یا اروپایی. ظاهر و طراحی بسیار ساده و اقتصادی در کنار کیفیت نسبتاً خوب تجهیزات در مقایسه با قیمتی که عرضه می‌شود موجب شده این خودرو مجموعه‌ای از هارمونی و تناقض‌ها و نکات مثبت و منفی را در خود جمع کرده باشد. در ادامه به مهم‌ترین سوالاتی که این روزها در رابطه با تندر۹۰ جدید، ذهن مخاطبان بازار خودرو را درگیر کرده است، پاسخ خواهیم داد.



معید حمیدی

دانش

آیا باید با تندر۹۰ خدا حافظی کنیم؟

از آنجا که تندر۹۰ یا لوگان، ساندرو و ساندرو استپ‌وی به طور مستقیم تحت نظارت رنوی فرانسه در ایران مونتاژ می‌شدند و بیشتر قطعات این خودروها اصولاً با روش سی‌کی‌دی، یعنی در قالب بسته‌های کامل (مثلاً موتور کامل، گیرکس کامل و...) به ایران ارسال می‌شد (به‌گفته سیدجواد سلیمانی، مدیرعامل سایپا تا قبل از تحریم‌ها ۴۵درصد از قطعات مورد نیاز تندر۹۰ از سوی رنو تأمین می‌شد) و روی خودروها قرار می‌گرفت، پس از وضع تحریم‌های جدید و خروج آمریکا از برجام، بسیاری از خودروسازان جهانی که با شرکت‌های واردکننده و تولیدکننده داخلی مراده و همکاری داشتند، کشور را ترک کردند. از این‌رو بسیاری از تعهدات خودروسازان برای تحویل خودروهای مونتاژ داخل ثبت‌نام شده با مشکل مواجه شد. تندر۹۰ هم یکی از همین خودروهایی بود که با اتفاقات ذکر شده، ادامه تولیدش موانع و دردسرهای فراوانی داشت. به این ترتیب به نظر می‌رسد که دیگر شاهد ادامه تولید تندر۹۰ با شکل و شمایل سابقش در خطوط تولید خودروسازان داخلی نباشیم.



نسل سوم این خودرو که تازگی توسط داجیا معرفی شده ولی از چند ماه آینده به بازار جهانی عرضه خواهد شد

قرار است چه موتور و گیربکسی روی این خودرو نصب شود؟

یکی از چنجالی‌ترین مسائل در رابطه با این خودرو، مبحث فنی آن است. همان‌طور که گفته شد، سیدجواد سلیمانی اعلام کرده است: «تا پیش از این ۴۵درصد از قطعات مورد نیاز برای مونتاژ تندر۹۰ از طریق رنو تأمین می‌شد و حالا برنامه‌ریزی شده است که عمق داخلی‌سازی این محصول را از ۵۵درصد به بیش از ۸۵درصد ارتقا دهیم». به این ترتیب قطعا تندر۹۰ ایرانی‌شده از قوای فنی کاملاً متفاوت با چیزی که قبلاً روی نسخه اصلی نصب می‌شد بهره خواهد برد. در واقع بسیاری از افراد پیش‌بینی می‌کنند این خودرو احتمالاً با موتور مشترک با تیبا و سائنا و شاید نسخه ارتقا یافته این پیش‌رانه به بازار عرضه شود. یکجی شبیه سایپا شاهین که به‌زودی قرار است راهی خیابان‌ها شود. اما سوال و مساله حائز اهمیت اینجاست که یکی از مهم‌ترین نکات مثبت تندر۹۰ و خانواده ساندرو، قوای فنی راضی‌کننده و بسیار جان‌سخت

این خودرو کی به بازار عرضه خواهد شد؟

مدیرعامل سایپا اعلام کرده طبق برنامه‌ریزی‌های صورت گرفته، قرار است تولید این خودرو از حدود ۱۸ماه دیگر آغاز شود که احتمالاً این مدت زمان صرف تکمیل طراحی، توسعه فنی، دریافت مجوزهای مربوط و استانداردهای مذکور، طراحی و راه‌اندازی خط تولید و مسائلی از این قبیل خواهد شد. هرچند طبق تجربه سابق، احتمالاً باید بیش از اینها منتظر ورود این محصول به خیابان‌ها باشیم. پس به این ترتیب حداقل تا سال ۱۴۰۱شمسی نباید توقع ارائه این محصول را داشته باشیم.



اتاق تندر۹۰ جدید در رندرهای گرافیکی سایپا پی‌۹۰