



الحضراتی دیدار

اصغر ندیری

خودروی پاک

گفت‌وگو با مهران لشنی، یک جوان خلاق

■ مهران! در دبیرستان چه رشته‌ای خوانده‌ای؟

■ در دبیرستان شهید چمران رشته‌ی ریاضی - فیزیک خوانده‌ام.

■ کدام شهر؟

■ مشکین دشت، در ۱۰ کیلومتری کرج.

■ از محل زندگی و تحصیل خود چه چیزهایی می‌توانی بگویی؟

■ در مشکین دشت امکانات علمی و رفاهی و آن چه که هر دانش‌آموز یا

حتماً، نام «خودروی پاک» را شنیده یا در جایی خوانده‌اید. خودروی پاک به وسیله‌ای گفته می‌شود که از سوخت‌های فسیلی و آلوده‌کننده‌ی محیط و هوا، مانند بنزین یا گازوئیل، استفاده نکند.

خودروی پاک یا الکتریکی، از نیروی الکتریسیته که در پیل‌های باتری‌ها ذخیره می‌شود، استفاده می‌کند. البته در دنیا نمونه‌های ساخته‌شده‌ی این ماشین وجود دارد، اما فراخوان مسابقات «خودروی ملی الکتریکی» دانشگاه صنعتی شریف باعث شد تا دانشجویان فعال در قالب گروه‌هایی جمع شوند و نمونه‌های ایرانی آن را ارائه دهند.

تیم دانشگاه آزاد قزوین با خودروی (نفر اول از سمت چپ) الکتریکی «پاراکس» در این رقابت اول شد که در این جا با یکی از اعضای تیم به نام مهران لشنی و به نمایندگی از طرف سایر اعضا گفت‌وگو می‌کنیم.



است. من در ایام کودکی دوست داشتم هواپیما بسازم. حالا چنین نشده است، اما توانسته‌ام به قسمتی از آن فکر و هدف برسم و همراه دوستانم خودروی الکتریکی بسازم و موفقیت را از نزدیک لمس کنم.

■ **پس در این راه از هزینه‌هایی که کرده‌ای راضی هستی و مثلاً نوع دانشگاه هم برایت مهم نیست؟**
■ ابتدا این که دانشگاهم کجا باشد، برایم مهم بود. ولی الان با این موفقیت، خوش‌حالم که به این جا آمده‌ام و از هزینه‌ای که کرده‌ام، ناراضی نیستم.

■ **برای آینده چه ایده و فکری داری؟**

■ باید مطالعه و تلاش‌مان را بیشتر کنیم. ایده‌ی بعدی ساخت خودروهای دوگانه یا «هیبریدی» است.

■ **آیا از عهده‌ی ساخت خودروی برقی برآمده‌اید؟**

■ ما به نقاط ضعف و قوت خودمان پی برده‌ایم. البته دنیا هم به این نتیجه رسیده است که خودروهای دوگانه‌ی برق و بنزینی جانشین خوبی برای خودروهای فعلی است؛ اگر چه مطالعات و اقداماتی نیز برای ساخت خودروی هیدروژنی در حال انجام است. حال که استارت این مسابقات زده شده است، ما هم دوست داریم در این رقابت شرکت کنیم.

■ **شما چند نفر بودید و چند ماه کار کردید؟**

■ ابتدا شش نفر بودیم و رفته‌رفته متوجه شدیم به تخصص‌های دیگری مانند طراحی شاسی بدنه، سیستم تعلیق، سیستم انتقال قدرت و فرمان‌پذیری هم نیاز داریم. به این ترتیب ۱۳ ماه کار مداوم باعث شد تا خودروی پاراکس را بسازیم و در تست‌های مربوطه اول شویم.

دانشجوی فعال نیاز دارد، کم‌تر از خیلی جاهای دیگر است. حتی در مدرسه از داشتن دبیران متخصص یا دانش‌آموخته‌ی رشته‌ی خودمان چندان برخوردار نبودیم.

■ **«موفقیت» از نظر تو که با کمبودها مقابله کرده‌ای و هدف‌های عالی داری، چه تعریفی دارد؟**

■ هرکسی از موفقیت تعریفی دارد. فکر می‌کنم هر کس هدفی دارد و اگر در سایه‌ی تلاش به آن برسد، موفق

■ **در واقع شما ارزش کار گروهی را هم نشان دادید؟**

■ بله، بیش از آن که بخواهیم در مسابقه شرکت کنیم، می‌خواستیم توان خودمان را محک بزنیم. حالا می‌بینیم که یک سرو گردن از بقیه بالاتریم.

■ **جایزه چه بود؟**
■ پیش‌تر بگویم، جایزه برای ما اهمیت نداشت، بلکه آن چه مهم بود، همدلی و کسب تجربه و رسیدن به ایده‌آلی بود که برای آن بسیار فعالیت کردیم.

در هر حال، جایزه مبلغ ۱۰ میلیون تومان بود که نصیب تیم برنده شد. دانشگاه هم قول‌های مساعدی برای ادامه‌ی تحصیل به ما داده است.

■ **اعضای دیگر گروه پاراکس درباره‌ی این دستاورد و موفقیت که کسب کرده‌اند، چه نظری دارند؟**

■ همه خوش‌حال هستند. ببینید ما قبل از ورود به این رقابت، واقعاً با این مفاهیم بیگانه بودیم. اما الان با افتخار در این عرصه‌ها حاضریم و حرفی برای گفتن داریم. پس از این کار و تجربه، می‌دانیم خودرو چه ویژگی‌هایی دارد و خودروی برقی ساخت ما نیز چه نقایص یا مزایایی داشته است. البته ضعف ما بیشتر در زمینه‌ی کمبود تجربه است. وقتی به نکات مثبت فکر می‌کنیم، می‌بینیم طراحی خوب، ارگونومی مناسب، انتخاب دقیق موتور و تعیین مرکز ثقل مناسب، ما را برنده‌ی این میدان کرد.

