

## خیلی زود دیر می شود

نوشته‌ی: دکتر سعید تقوایی

taghvaei@hotmail.com

هر روز سخت‌گیرانه‌تر می‌شود. این همان چیزی است که بارها در گفتارها و نوشته‌های قبلی‌ام به آن اشاره کرده‌ام، و باز هم تأکید می‌کنم که ارتقای سطح استانداردها، روشی عاقلانه و هوشمندانه برای خارج کردن رقیبان در عرصه‌ی تولید است. همواره این باور را داشته و دارم که ما در عرصه‌ی تولید تایلر، خالق فناوری نبوده و نیستیم و در شرایط ایده‌آل می‌توانیم یک دنباله‌رویِ هوشمند و پیش‌تاز باشیم، بنابراین در همان سال‌های ۱۳۸۵ و ۱۳۸۶، در شرکت مهندسی و تحقیقات صنایع لاستیک، به شدت پیگیر پروژه‌ی برجسب تایلر بودیم. بر این اساس نقطه‌ی شروع را اطلاع‌رسانی و پس‌از آن تلاش در جهت تهیه‌ی دستگاه اندازه‌گیری مقاومت غلتشی تایلر یافتیم. جلسه‌های بسیاری را با سازمان بهینه‌سازی مصرف سوخت، معاونت علمی و فناوری ریاست جمهوری، سازمان محیط‌زیست، و وزارت صنعت، معدن و تجارت برگزار کردیم و تلاش‌مان بر این بود که به متولیان امر یادآوری کنیم که در کشوری

سال‌های ۲۰۰۵ و ۲۰۰۶ میلادی، سال‌های اوج مطالعه‌های علمی- فناوری، در حوزه‌ی روش‌های بهبود شاخص‌های برجسب تایلر، در شرکت‌های پیشروی صنعت تایلر در دنیا بود. در آخرین سمینارها و کنفرانس‌های معتبر دنیا همانند تایلر تکنولوژی، بخش عمده‌ای از مقاله‌های کلیدی و سخنرانی‌های علمی به این مقوله‌ها پرداخته شده است و حتی در کارگاه‌های آموزشی ارائه‌شده توسط دانشگاه اکرون امریکا و مؤسسه‌ی RAPRA انگلیس، به بررسی و تبیین قانون‌ها و استانداردهای مرتبط با شاخص‌های برجسب تایلر پرداخته شد.

شاخص‌های مقاومت غلتشی، چنگزنی تایلر در جاده‌های خیس و صدای تایلر، در سال‌های پیش، به‌عنوان شاخص‌های کیفی مطرح بودند و هنوز به‌عنوان شاخص‌های ایمنی و زیست‌محیطی در استاندارد R117 گنجانده نشده بودند؛ اما چیزی که امروزه ما از آن به‌عنوان استاندارد SWR نام می‌بریم، دیگر بخش اجتناب‌ناپذیر E-mark (ویرایش ۲۰۱۲ میلادی به بعد) شده‌است و با یک برنامه‌ی زמן‌بندی،

مقاومت غلتشی) پایش کنیم تا خدای ناکرده عدم انطباقی بین نوشته‌های درج‌شده بر روی تایر و واقعیت عملکرد تایر وجود نداشته باشد، زیرا متأسفانه شواهد تجربی نشان از وجود برخی عدم انطباق‌ها در این زمینه دارد.

با این اوصاف باید گفت ۱۲ سال انتظار برای عملی شدن حرف‌مان زمانی بسیار طولانی‌ست و برآزنده‌ی صنعتی که می‌خواهد دنباله‌روی هوش‌مند و پیش‌تاز باشد، نیست. باید بسیار هوش‌مندانه‌تر تحول‌های فناورانه‌ی تایر دنیا را رصد کنیم و به‌موقع نسبت به آن‌ها کنش‌وواکنش منطقی و با درایت داشته باشیم؛ به‌ویژه آن‌که پدیده‌ها، قانون‌ها و استانداردهای بسیار دیگری در پیش‌رو هستند و ما وظیفه داریم آن‌ها را استخراج، درک و اجرایی کنیم، وگرنه فاصله‌مان با دنیای فناوری تولید تایر بیش‌ازپیش می‌شود. در گزارش کنفرانس تایر تکنولوژی ۲۰۱۸ هانوفر آلمان که در نشریه‌ی زمستان ۹۶ (شماره‌ی ۸۸) چاپ شد، اشاره کردم که دیگر شاخص‌های برچسب و SWR، جایی در مقاله‌ها و سخنرانی‌های روز دنیا ندارد و جایی این مقاله‌ها را مقاله‌هایی درباره‌ی قانون‌های زیست‌محیطی، استفاده از روش‌های ردیابی عیب‌ها، آزمون‌های پیشرفته و ... گرفته است. یادمان باشد که فرصت کوتاه است و دنیای فناوری، دیگر کمتر فرصتی ۱۲ ساله برای انطباق ما با فناوری‌های روز دنیا در اختیارمان قرار می‌دهد. اگر دست نجنبانیم، به قول قیصر امین‌پور "خیلی زود دیر می‌شود" *IRM*

که بالغ‌بر ۷۵ میلیون لیتر بنزین و چیزی نزدیک به همین مقدار گازوئیل مصرف می‌شود، ۲۰ درصد این میزان سوخت (حدود ۳۰ میلیون لیتر بنزین و گازوئیل)، صرف غلبه بر مقاومت غلتشی تایر می‌شود و می‌توان با رعایت تمهیدات و البته با به‌کارگیری فناوری‌های نوین تولید و جای‌گزینی برخی مواد اولیه، بخش چشم‌گیری از مصرف سوخت (معادل ۵-۴ میلیون لیتر در روز) را کاهش داد. در همین رابطه در سال ۱۳۸۹ نیز کتابی را بانام "نقش تایر در صرفه‌جویی سوخت خودرو" در شرکت مهندسی و تحقیقات صنایع لاستیک به‌چاپ رساندیم.

تمامی این تلاش‌ها و پیگیری‌های پس‌از آن منجر به آن شد که سرانجام در اردیبهشت‌ماه ۱۳۹۷، دستگاه "اندازه‌گیری مقاومت غلتشی تایر" در مرکز آزمون تایر شرکت مهندسی و تحقیقات صنایع نصب و راه‌اندازی شود و البته جای سپاس و قدردانی از تمامی اعضای هیأت‌مدیره و مدیران و کارشناسان فنی صنعت تایر، برای تحقق این مهم دارد. این رویداد پس از ۱۲-۱۱ سال رویداد مبارکی‌ست و امروزه در شرایطی هستیم که تازه می‌توانیم بگوییم کجای کار هستیم و ضریب مقاومت غلتشی تایرهای تولیدی‌مان در چه سطحی‌ست. پس‌از این، مرحله‌ی بعدی کار شروع می‌شود و آن این است که بدانیم چگونه این ضریب را کاهش دهیم و خود را با استانداردهای مرتبط با R117 منطبق کنیم و صدالبته تایرهای وارداتی را نیز از دید این استاندارد (به‌ویژه در خصوص شاخص ضریب