

”

کلاچ برای تست روی توربین سوار و سیستم روشن شد؛ اما هنوز دور ماشین به حد تعیین شده نرسیده بود که به ناگاه صدای انفجار مهیبی به گوش رسید و قطعات توربین و کلاچ به اطراف پرتاب شدند. همه جا را دود برداشت

۱۴ سرنوشت توربین پنجم به شیرینی چهار توربین قبلی نبود؛ در این مرحله قرار بود کلاچ توربین نیز طراحی و به سیستم اضافه شود. ساخت کلاچ به شرکتی اروپایی سپرده شده بود که تا آن زمان کلاچ‌های بزرگ صنایع دریایی را تولید می‌کرد و تجربه‌ای در زمینه ساخت کلاچ‌های کوچک‌تر نداشت. بنابراین طبیعی بود که تجهیزات تست کلاچ‌های کوچک را نیز نداشته باشد. بدین ترتیب اوتی‌سی چاره‌ای جز تست کلاچ در شرایط واقعی نداشت. لذا کلاچ برای تست روی توربین سوار و سیستم روشن شد؛ اما هنوز دور ماشین به حد تعیین شده نرسیده بود که به ناگاه صدای انفجار مهیبی به گوش رسید و قطعات توربین و کلاچ به اطراف پرتاب شدند. همه جا را دود برداشت و آسیب زیادی به تجهیزات وارد شد.

این حادثه اگرچه خسارت جانی در پی نداشت اما برآوردها نشان می‌داد که پروژه خسارت بسیاری دیده است. آنچه از توربین پنجم باقی مانده بود را حتی نمی‌شد به سادگی جمع و جور کرد. تعمیر آن نیز بسیار زمانبر بود و ساخت توربین ششم هم باید آغاز می‌شد. اما با یک دست نمی‌شد دو هندوانه را برداشت. اینجا نیز شورای راهبری توربین گره از کار گشود. لذا با هماهنگی شورا، تحویل توربین پنجم به آینده موکول شد و ساخت توربین ششم بلافاصله در دستور کار قرار گرفت.

این بار کلاچ را به جای توربین، روی ماشین تراش نصب کردند تا بتوانند با استفاده از دوربین‌های پیشرفته و سریع، چگونگی شکسته شدن آن در دوره‌های بالا را بررسی کنند اما اصلاح کلاچ به فداکاری زیادی نیاز داشت. اگرچه تعبیه دوربین‌ها بررسی فرایند را آسان‌تر کرده بود اما بعضاً مجبور بودند کلاچ در حال کار را از فاصله بسیار نزدیک ببینند. در این شرایط اگر خدای نکرده

حادثه‌ای رخ می‌داد بدون تردید با تلفاتی همراه می‌شد. با وجود این فداکاری‌ها، اشکال کار مشخص شد و کلاچ‌های ساخته شده با هزینه اندکی در داخل کشور رفع عیب شد. همچنین ساخت توربین ششم نیز با بومی‌سازی سایر بخش‌های شفت و آخرین بخش از پره‌ها به پایان رسید.

در آخرین توربین. یعنی دستگاه هفتم نیز بخش‌های نرم‌افزاری و سیستم کنترل بومی‌سازی شد و بدین ترتیب در آبان ماه سال ۱۳۹۴ اولین توربین ملی با نام IGT۲۵ پس از افت و خیزهای پی‌درپی متولد شد. پس از آن در میان بیم و امیدها، سرانجام توربین هفتم در مقابل چشمان نگران همه، مراحل تست گرم و آزمون‌های عملیاتی را طی کرد و سربلند از معرکه بیرون آمد. به این ترتیب مدیران و متخصصان باورمند ایرانی محصولی را ساختند که شرکت‌های اسم و رسم‌داری چون زیمنس بامنت به ما عرضه می‌کردند و تحویل و عدم تحویل آن را به اجزای برای سیاست‌های غیردوستانه خود تبدیل کرده بودند. اما موفقیت ما در این عرصه بار دیگر نشان داد برای استاد شدن باید استخوان خرد کرد و از همه مهم‌تر آن‌که باید به لطف خدا امیدوار بود.

