

Horyzonty techniki

MIESIĘCZNIK POŚWIĘCONY POPULARYZACJI TECHNIKI I WYNAŁAZCZOŚCI

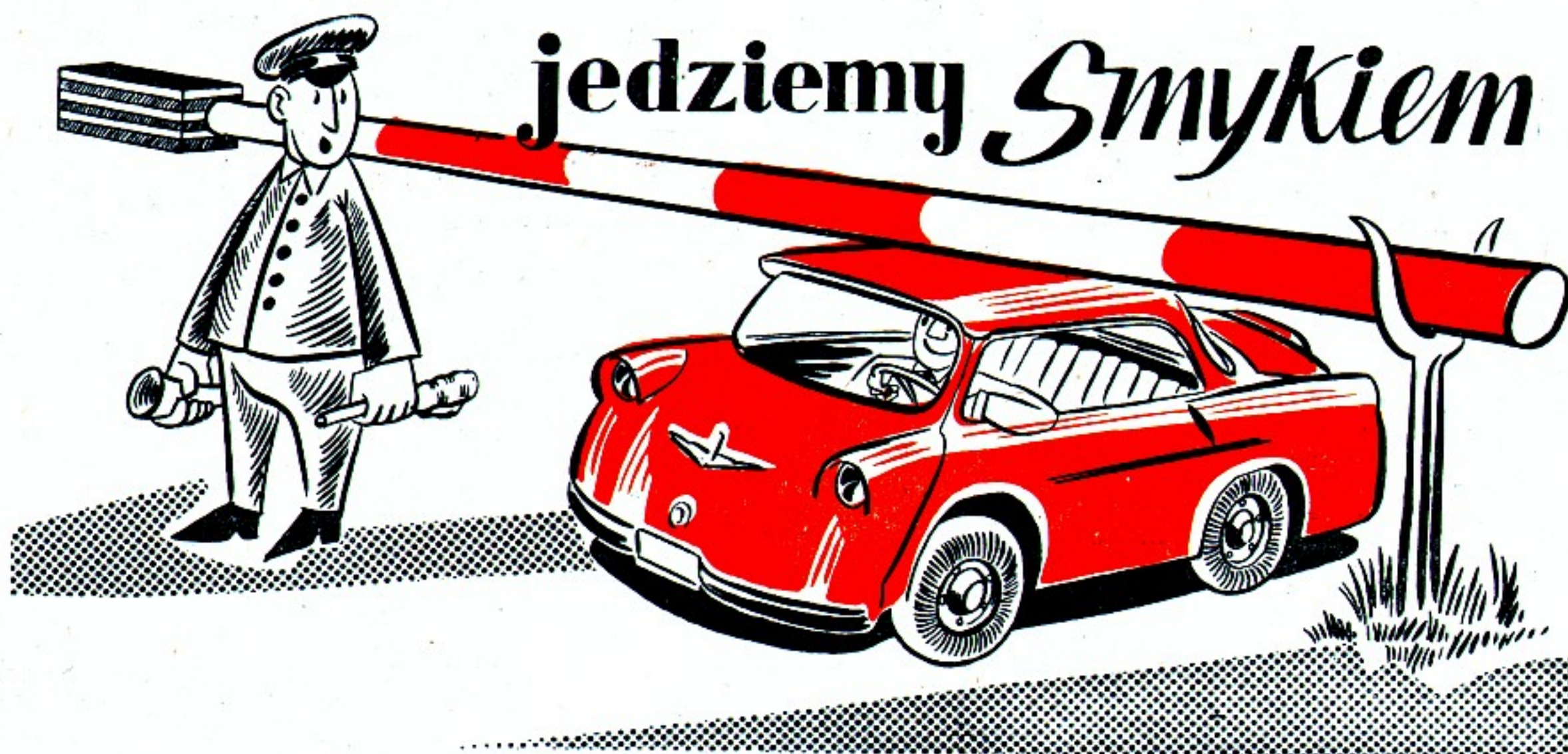


NR 12 (112) 1957 - WYDAWNICTWO NACZELNEJ ORGANIZACJI TECHNICZNEJ

TREŚĆ

- Str. 529 O „SZCZYTACH” — BEZ UPRZEDZEŃ Stanisław Kasperkiewicz**
Oto artykuł dla beztrudnych użytkowników energii elektrycznej, przede wszystkim dla naszych miłych pań, które „nie znają się na technice”. W okresie ostrego głodu energii, zagadnienie „szczytu” wieczornego zasługuje na szczególnie silne rozpowszechnienie i popularyzację.
- Str. 531 PLEŚŃ TARCHOMIŃSKA LECZY Stanisław Kasperkiewicz**
Penicylina otworzyła długi szereg niezmiernie cennych leków, zwanych antybiotykami. Ratuje one życie wielu chorym, dawniej nieuleczalnym. U nas w Polsce produkcja antybiotyków — z penicyliną na czele — zaczyna się coraz bardziej rozwijać.
- Str. 537 RAKIETY DALEKOSIĘŻNE — BRONŃ OSTATECZNA Wilhelm Dichter**
Sukcesy radzieckie w dziedzinie astronautyki wyraziły się w sensacyjnej i efektownej postaci „Sputników” — sztucznych księżyców. Ale za kulisami tej akcji widać gorączkową pracę nad konstrukcją rakiet dalekiego — czy też wysokiego — zasięgu. To one umożliwiły owe sukcesy „Sputnikom”, to one (a raczej brak ich) nie pozwolił dotychczas Amerykanom na dorównanie osiągnięciom radzieckim.
- Str. 542 JEDZIEMY SMYKIEM Rajmund Sosiński**
Obyśmy już wkrótce mogli nim jeździć!
- Str. 547 WSPÓLCZESNY SILNIK LOTNICZY Wiktor Styburski**
Od silniczka zbudowanego przez dwóch entuzjastów lotnictwa, właścicieli warsztatu naprawy rowerów i motocykli — krótko: od pierwszego lotniczego silnika braci Wright do współczesnych gigantów turbośmigłowych i turboodrzutowych — oto droga rozwoju silnika, który „przychylił nam nieba”.
- Str. 552 INFORMACJE O KSIĄŻKACH Consultor**
- Str. 554 CHARLES LINDBERGH — POSZUKIWACZ PRZYGÓD CZY PIONIER? tłum. Julia Kulicz**
Przełot Lindbergha przez północny Atlantyk przed trzydziestu laty można śmiało uważać za nową erę w komunikacji.
- Str. 559 CO SŁYCHAĆ Z POLSKIMI PŁYTAMI? Andrzej Fogg**
Artykuł o płytach długogrających, o ich produkcji, o gramofonach polskiej konstrukcji oraz o wielu szczegółach dotyczących utrwalania muzyki na płytach — przeznaczony jest dla amatorów i zbieraczy pięknych nagrań.
- Str. 565 TECHNIKA NA SZEROKIM ŚWIECIE Zygmunt Cz. Koczorowski**
- Str. 570 SKRZYŃKA POCZTOWA Witold Rychter**
- Str. 572 ZROBIMY TO SAMI Jan Kazimierz Janowski**
SANKI STEROWE
- Str. 574 WYNIKI KONKURSU NR 105**
- Str. 574 KONKURS NR 108**
- Str. 576 TECHNIKA UBIEGŁEGO STULECIA**
- KALENDARZ TECHNICZNY**
- PRZEGLĄD KSIĄŻEK**

Na okładce widzimy szczęśliwego laureata naszego grudniowego konkursu, który wygrał telewizor. Obok spiralnie dziurkowana płyta — to słynna „tarcza Nipkowa” najważniejsza część pierwszego aparatu telewizyjnego. Historia podaje, że Nipkow (Polak z pochodzenia) spędzał kiedyś samotnie święta z dala od rodziny i w noc wigilijną — rozmyślając nad znalezieniem technicznego urządzenia, które by umożliwiło wizualny kontakt z najbliższymi osobami — wpadł na sposób przesyłania obrazów na odległość.



jedziemy Smykiem

Zgrabną sylwetkę „Smyka” znałem dobrze z fotografii publikowanych w naszej prasie. Dlatego też od pierwszej chwili nie ulegało dla mnie wątpliwości, że jedzie przed nami autentyczny „Smyk”, prototyp znajdujący się obecnie w próbach eksploatacyjnych. Dodałem gazu, a siedzący koło mnie inż. Beck, który też zauważył ten nowy polski samochodzik, zartował:

— A może pan go nie dogoni?

W ładne pogodne popołudnie na Wale Miedzeszyńskim pomykał więc przed nami „Smyk”, a pomykał tak dzielnie, że dopiero przekroczywszy „sześćdziesiątkę” zaczęliśmy go powoli doganiać. Zbliżywszy się daliśmy znaki kierowcy, żeby się zatrzymał. Po chwili staliśmy już na szosie. Okazało się, że mamy wyjątkowe szczęście. Za kierownicą siedział bowiem jeden z głównych konstruktorów „Smyka”, inż. Witold Kończykowski, towarzyszył mu zaś inż. Andrzej Zgliczyński, konstruktor samonośnego nadwozia „Smyka” — o'aj pracownicy BKPMot w Warszawie.

Prezentujemy się wzajemnie i prosimy kolegów konstruktorów, aby zechcieli pokazać nam „Smyka”. Rozmowa, jak to między „samochodźcami”, zawiązuje się łatwo. Zaczynamy oględziny zewnętrzne. Sylwetka nowoczesna, bardzo udana, na mój gust ładniejsza od wielu konstrukcji zagranicznych, przede wszystkim od małego Fiata. Dowiadujemy się, że przy projektowaniu kształtów nadwozia brano pod uwagę ich prostotę, umożliwiającą taną produkcję. Szczęśliwe połączenie tej prostoty z wyglądem estetycznym jest już dużym sukcesem projektantów.

Stwierdzamy, że jak na takie maleństwo wsiadanie jest wygodne; również wygodne jest pomieszczenie za kierownicą i obok kierowcy. Nieco skromniej wymiarowane są dwa tylne siedzenia, przeznaczony zresztą dla dzieci. Dostęp do nich rozwiązany został niezwykle pomysłowo przez odchylenie w bok przedniego fotela. Przy okazji dowiadujemy się, że jeden z najnowszych samochodzików konstrukcji zachodnio-niemieckiej (BMW-Isetta w wersji czteroosobowej) posiadający — podobnie jak „Smyk” — otwierany przód, umożliwia wsiadanie na tylne siedzenia przez małe boczne drzwi. Jest to rozwiązanie kosztowniejsze w produkcji i psujące linię samochodzika.

Wnętrze nadwozia zamiast kosztownej „tapicerki” wykończono jest przez natryskanie blachy masą korkową. Jest to tanie i estetyczne. Piękne szyby panoramiczne z przodu i z tyłu dają doskonałą widoczność. Z żalem wypowiadamy uwagę, że niestety w tych warunkach nie da się obejrzeć samochodzika od spodu celem zorientowania się w szczegółach budowy podwozia.

— Oh, to nie trudnego — mówi inż. Kończykowski. Jednocześnie chwytając za przedni zderzak i bez wysiłku unosi cały przód do góry, umożliwiając w ten sposób zajrzenie od dołu. Nie możemy się oprzeć pokosie i wyciągamy nieodstępny aparat fotograficzny, aby „uwiecznić” ten moment w celu przekonania niedowiarków.

— Czy nie można by się nim przejechać? — zapytuję nieśmiało inż. Kończykowskiego.

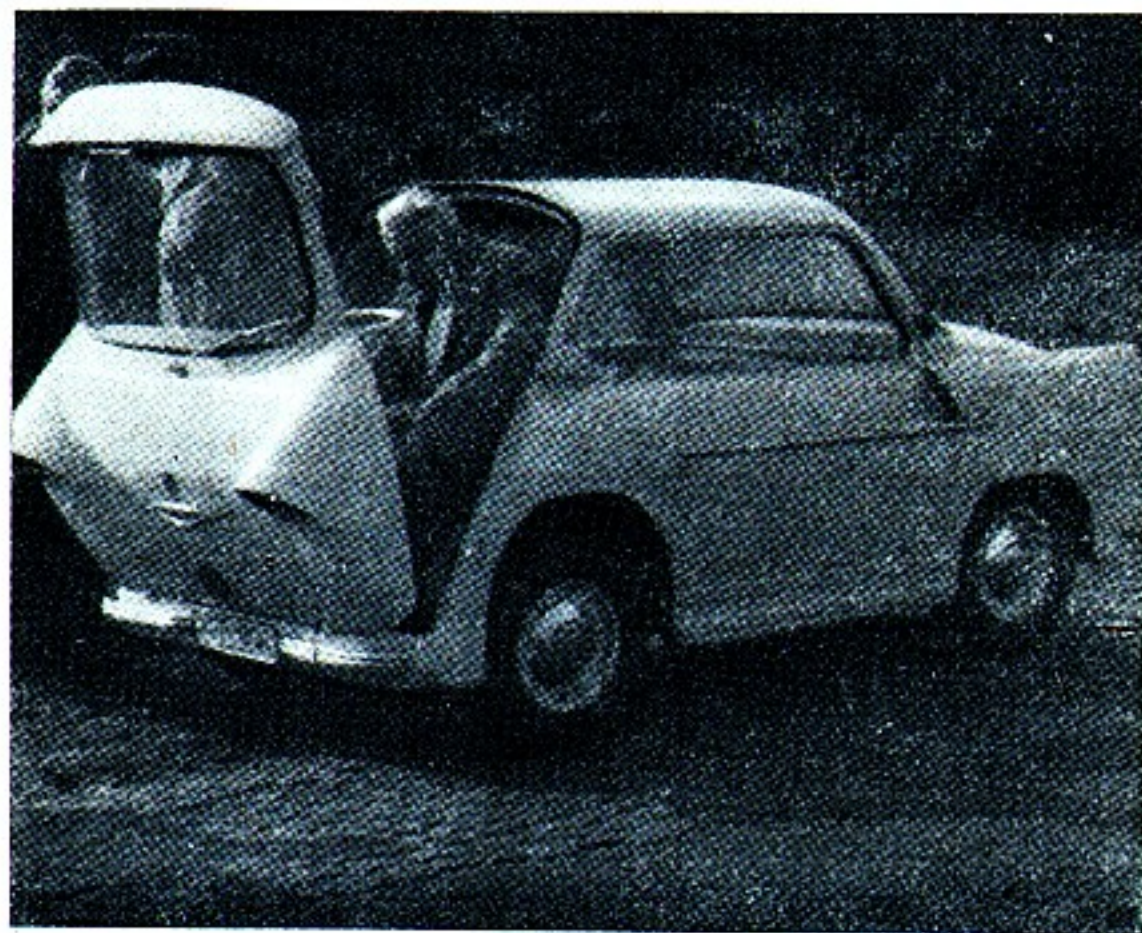
— Ależ oczywiście.

Nasi uprzejmi konstruktorzy pozwalają chętnie i po chwili mamy możliwość stwierdzenia, że maleństwo „nosi” bardzo dobrze, ma niezły zryw, a co do szybkości, to przy silniku o pojemności 350 cm³ (jak wiadomo, jest to silnik motocykla „Junak”) — trudno więcej wymagać.

— Ile możecie na nim wyciągnąć? — zapytuję.

— Próba szybkości dała nam ponad 80 kilometrów na godzinę — brzmi odpowiedź konstruktora.

Korci mnie bardzo, aby osobiście wypróbować nowy samochodzik, ale rozumiem, że to niełatwa sprawa. Jazda prototypem w próbach eksploatacyjnych jest na pewno obwarowana mnóstwem zastrzeżeń. Zaczynam więc okólny wykład o miłości ojca do dziecka, miłości często bezkrytycznej, o obiektywnym



Autor artykułu stwierdza, że wsiadanie jest zupełnie wygodne

poglądzie użytkownika; wtrącam nieśmiało uwagę o długoletnim uprawianiu motoryzacji na przeróżnym sprzęcie, jakim takim doświadczeniu, wypowiadam chytrze wątpliwość co do rozwiązania manipulacji biegami i wreszcie czuję, że inż. Kończykowski zaczyna mięknąć. Jednak ma on jeszcze ostatnie zastrzeżenie:

— No tak, ale przesiadłszy się z Wartburga nie będzie Pan miał właściwej skali porównawczej...

Zapewniam go, że zastosuję konieczną i uzasadnioną w danym wypadku „taryfę ulgową” — i po chwili siedzę już za kierownicą. Oczywiście, że moje zastrzeżenia co do manipulacji drażkiem biegowym były jedynie manewrem taktycznym. Okazuje się natomiast, że biegi przerzuca się łatwo i wygodnie, chociaż jest to procedura nieco odmienna od stosowanej powszechnie w samochodach, a to z uwagi na zastosowanie silnika motocyklowego ze skrzynką biegów, które w „Junaku” zmienia się ruchem nogi.

Chcąc zachować twarz obiektywnego użytkownika muszę jednak stwierdzić, że słabą stroną „Smyka” jest znaczne nasilenie hałasu, wywołane pracą silnika. Druga krytyczna uwaga dotyczy hamulców. Owszem, trzymają dość dobrze, ale trzeba przy tym również mocno trzymać kierownicę, bo samochodzik zjeżdża na bok.

Pora wracać. Szukam więc jakiejś drogi bocznej, aby zawrócić (szosa miedzeszyńska, jak wiadomo, nie grzeszy zbytnią szerokością). Widząc to inż. Kończykowski uśmiecha się.

— Niech pan zawraca na szosie — mówi.

— Zmieścimy się?

— Na pewno.

Biorę skręt i, o dziwo, samochodzik posłusznie i lekko wpisuje się między dwie linie ograniczające asfalt.

Jeszcze kilka minut jazdy i jesteśmy z powrotem przy pozostawionych na szosie kolegach. Nie możemy sobie odmówić przyjemności dalszej rozmowy z konstruktorami, przy kawie i papierosie. Zapraszamy ich więc do redakcji i tutaj odbywamy dłuższą pogawędkę. Stawiamy na stole mikrofon (prosząc aby nie zwracali na to żadnej uwagi) i uruchamiamy magnetofon. Teraz w swobodnej koleżeńskej rozmowie dowiadujemy się wielu ciekawych szczegółów.

Rozmowę podaną niżej spisaliśmy z nieznacznymi skrótami z taśmy magnetofonowej, tak jak była ona prowadzona. Udział w niej biorą: konstruktorzy — inż. W. Kończykowski (WK), inż. Andrzej Zgliczyński (AZ) oraz niżej podpisany (RS).

RS. — Pozwolą koledzy, że zacznę od pytania, czemu zawdzięczamy fakt, że po nieudanych — jak do-

tychczas — eksperymentach z „Syreną” mogła powstać koncepcja nowego samochodu?

WK. — Najprostszą odpowiedzią będzie chyba twierdzenie, że odczuwamy ciągle brak samochodów. Przyczyna więc bardzo prosta — brak samochodów. W naszym biurze konstrukcyjnym, w którym pracuje kilkaset osób, samochody posiada zaledwie kilka. Pomijając fakt wygody posiadania samochodu, ważną rzeczą jest również możliwość zdobywania doświadczeń dzięki jego eksploatacji. Jasną jest rzeczą, że doświadczeń nie da się wyprowadzić po prostu z teorii. Konstruktorzy powinni więc prowadzić samochody. Tymczasem zaś obecnie konstruktorzy mają tak małe możliwości, że mogą jeździć zaledwie kilka, a może kilkanaście godzin miesięcznie.

RS. — Konstruktor samochodowy bez prawa jazdy to jakieś nieporozumienie, to jakiś paradoks. Doświadczenie może mu dać tylko długoletnia eksploatacja. Z literatury tego się nie dowie.

WK. — A więc koncepcja budowy nowego samochodu powstała właściwie na tle powszechnie odczuwanego braku pojazdu, który byłby dostępny dla szerszych mas społeczeństwa. Doświadczenia z „Syreną” wskazywały na to, że zbudowanie nadwozia w naszych warunkach jest rzeczą bardzo trudną.

RS. — Dlaczego zbudowanie nadwozia jest taką wielką filozofią?

AZ. — Wykonawstwo narzędzi tłocznych to jest rzecz, która najbardziej blokuje pracę. A to są czynności bardzo pracochłonne i wymagające precyzji.

RS. — Czy umiemy już robić to w kraju?

AZ. — Mamy niewielu fachowców, częściowych fachowców, bo nie mają dużej osobistej praktyki. Niektórzy nauczyli się coś niecoś w Gorki na rocznych lub półrocznych praktykach. A właściwie jedynym ośrodkiem, który od wielu lat, jeszcze przed wojną miał z blachami do czynienia, to były zakłady SHL w Kielcach. Mają one jednak na ogół profil nie wyłącznie motoryzacyjny i są mało inwestowane.

WK. — Miałem możliwość przez pewien czas pracować w zakładach Fiata. Był tam wówczas jeden z naszych kolegów na praktyce w dziale tłoczenia blach i budowy nadwozi. Poszedł tam na półroczną praktykę i niewiele skorzystał, gdyż trwała ona za krótko. Pracownicy Fiata, którzy byli na praktyce w Ameryce, siedzieli tam ponad 5 lat. Dopiero w tym czasie mogli się nauczyć konstruowania i wykonywania matryc do budowy nadwozi oraz prowadzenia zakładu głębokiego tłoczenia.

RS. — Wiadomość, że łatwiej wykonać silnik niż nadwozie dla laika jest zaskakujące.



Cudze chwalicie... Czyż nie ładniejszy od małego Fiata?



W rozmowie z konstruktorami. Od lewej: inż. W. Kończykowski, autor i inż. A. Zgliczyński



Pomoc właściwie zbyt duża! Inż. W. Kończykowski sam podniósł przód samochodzika

WK. — Ale tak jest rzeczywiście. Dla zobrazowania tego faktu mogę podać, że matryce na błotniki do samochodów Fiat 500 C, konstruowane w Ameryce i wykonane w Ameryce, dawały 30% braków w zakładach Fiata w Turynie.

RS. — Proszę kolegów, powiedzieliście przecież przed chwilą, że z tą „Syreną” jest tak źle dlatego, bo wykonanie nadwozia w naszych warunkach jest prawie niemożliwe, ale przecież wasz samochód „Smyk” także będzie musiał mieć nadwozie i to chyba też tłoczone.

AZ. — Ilość tłoczeń w „Smyku” jest ograniczona do minimum, do niezbędnego minimum, jednak przy zapewnieniu dostatecznie znośnej estetyki.

RS. — Muszę wtrącić, że jak na mój gust „Smyk” ma ładniejsze nadwozie od Fiata.

AZ. — Tak, to jest duża zasługa naszego kolegi architekta, inż. Zygadlewicza, który w miarę możliwości pod naciskiem nas „usprawniaczy” zdołał uzyskać możliwie przyjemne kształty.

RS. — Osiągnięcie estetycznego wyglądu przy prostych kształtach, to jest duża sztuka. Jeżeli stosujecie w tym przypadku jakąś minimalną liczbę narzędzi, to już będzie duży sukces. Ale mimo wszystko jest to jednak sprawa kosztowna.

AZ. — Zasadniczo do produkcji nadwozi potrzebne jest parę podstawowych elementów. Jest potrzebna wysokogatunkowa blacha.

RS. — Blachę taką zapewne robimy w Nowej Hucie?

AZ. — Tak ale ją częściowo eksportujemy, natomiast pewne ilości blachy potrzebnej na nadwozia musimy jeszcze importować.

RS. — Jakie blachy są potrzebne?

AZ. — Maksymalna grubość blachy, której się używa, wynosi nieco powyżej 1 mm; nasz „Smyk” jest robiony z blachy 0,6, na płytę podłogi potrzebna jest blacha o grubości 0,8 mm.

Wracając jeszcze do trudności wykonawczych nadwozia — poza narzędziami i blachą trzeba wymienić sprawę montażu. Części muszą być montowane w specjalnych przyrządach zgrzewających. Wykonanie tych przyrządów zgrzewających niestety jeszcze jest pod dużym znakiem zapytania, mimo że na ogół nie są to rzeczy trudne.

RS. — Jak wygląda sprawa produkcji, czy jest ona tak zaawansowana, że typujecie jakieś zakłady?

WK. i AZ. — Na ten temat wolelibyśmy pomówić w niedalekiej przyszłości.

RS. — Wobec tego może teraz poproszę kolegów o kilka słów na bardzo interesujący temat, mianowicie na temat kalkulacji, dotyczącej „Smyka”.

WK. — Liczby otrzymywane na skutek przeliczeń, papierowych mogą posiadać pewne błędy mniejsze lub większe, w zależności od tego jak były robione i przez kogo. U nas kalkulację „Smyka” przy założeniu produkcji 10 000 sztuk rocznie wykonywał doświadczony inżynier, który niejedną produkcję uruchamiał. Kalkulacja oparta była na analizie dokumentacji technicznej, na policzeniu ilości detali w przybliżonym procesie technologicznym tych detali przy założonych pewnych narzutach. To nam dało liczbę 23 007 zł, przy czym oczywiście te siedem złotych należy traktować trochę w cudzysłowie. Kalkulacja robiona była przy założonej cenie kupna silnika 6000 zł, tak jak było planowane dotychczas. Ta cena będzie przypuszczalnie podwyższona. Do ilu — jeszcze nie wiadomo. O tyle też złotych, o ile tamta cena będzie podniesiona, będziemy musieli podwyższyć cenę „Smyka”. W tej cenie 23 000 zł jest również ujęty 5% zysk, marża zarobkowa zakładu produkcyjnego.

RS. — Ale oczywiście handlowe koszty nie?

WK. — My jesteśmy zdania, żeby w „motoszybytki” się nie bawić.

RS. — Ale przecież trzeba będzie te samochody sprzedawać, trzeba jakoś tę sprzedaż zorganizować?



Przód samochodzika wyróżnia się prostym i ładnym rozwiązaniem nadwozia

WK. — WFM sprzedaje motocykle bezpośrednio, Zakłady im. Kasprzaka radioaparaty — także bezpośrednio. Nie przypuszczam, żeby były jakieś kłopoty ze sprzedażą „Smyków”, jeżelibyśmy zaczęli je produkować. Obecnie problem sprzedaży nie jest żadną sztuką.

AZ. — Produkcja jest ciągle za mała i cokolwiek się zrobi, wszystko się łatwo sprzeda, brak konkurencji obniża jakość produkcji.

RS. — Proszę kolegów, co jest najbardziej charakterystyczne w tym waszym „Smyku”?

WK. — Ogólnie biorąc najciekawsze jest to, że on w ogóle nie ma konwencjonalnych rozwiązań począwszy od nadwozia, a skończywszy na kole bieżnym, dlatego że te wszystkie mechanizmy były projektowane pod kątem taniości, prostoty i możliwości wykonania w naszych polskich warunkach. W każdym razie jako pewien dowód łatwości wykonania tego samochodu można powiedzieć, że przedprototyp jego był wykonywany od połowy stycznia do kwietnia br. Prototyp zaczął być wykonywany gdzieś w końcu czerwca i ukończony w końcu września, czyli w czasie około 3 miesięcy. To są terminy, jak na budowę prototypu bardzo krótkie, gdyż prototyp zwykle wykonuje się od trzech kwartałów do roku.

RS. — A jaki jest obecny stan waszego prototypu, czy jest wiele do poprawienia, do ulepszenia?

WK. — Z punktu widzenia konstrukcyjnego należy powiedzieć, że da się tam jeszcze wiele rzeczy poprawić, i to znacznie. Niestety można to mówić dopiero na tle obserwacji metalu i zachowania się jego w eksploatacji. Przewidzenie tych rzeczy na rysunkach byłoby rzeczą niemożliwą albo bardzo trudną. Tutaj może wolelibyśmy nie mówić tak całkiem otwarcie o tych zmianach, dlatego że mogłoby to być wykorzystane przez wielu ludzi w kierunku odłożenia produkcji.

W tej chwili przygotowujemy dokumentację prób-

nej serii w liczbie 10 sztuk; seria ta będzie się różniła od znanego Koledze prototypu, którym Kolega jeździł. Będzie się różniła oczywiście na korzyść.

RS. — Czy koledzy coś jeszcze zamierzają zrobić w walce z hałasem wewnątrz samochodu, czy są jakieś nadzieje? Być może jestem zbyt wymagający, gdyż przyzwyczailem się do nieco innych warunków. Dlatego też może trochę przesadzam. Ale trzeba stwierdzić, że hałas jest jednak dość duży. Co można zrobić w tym kierunku?

WK. — Przede wszystkim trzeba uciszyć źródło hałasu: silnik. Jest on bardzo hałaśliwy, jak zresztą przekonaliśmy się. Poza tym źródłem hałasu jest również nie dość dokładne wykonanie kół zębatach.

RS. — A czy silnik już jest seryjny?

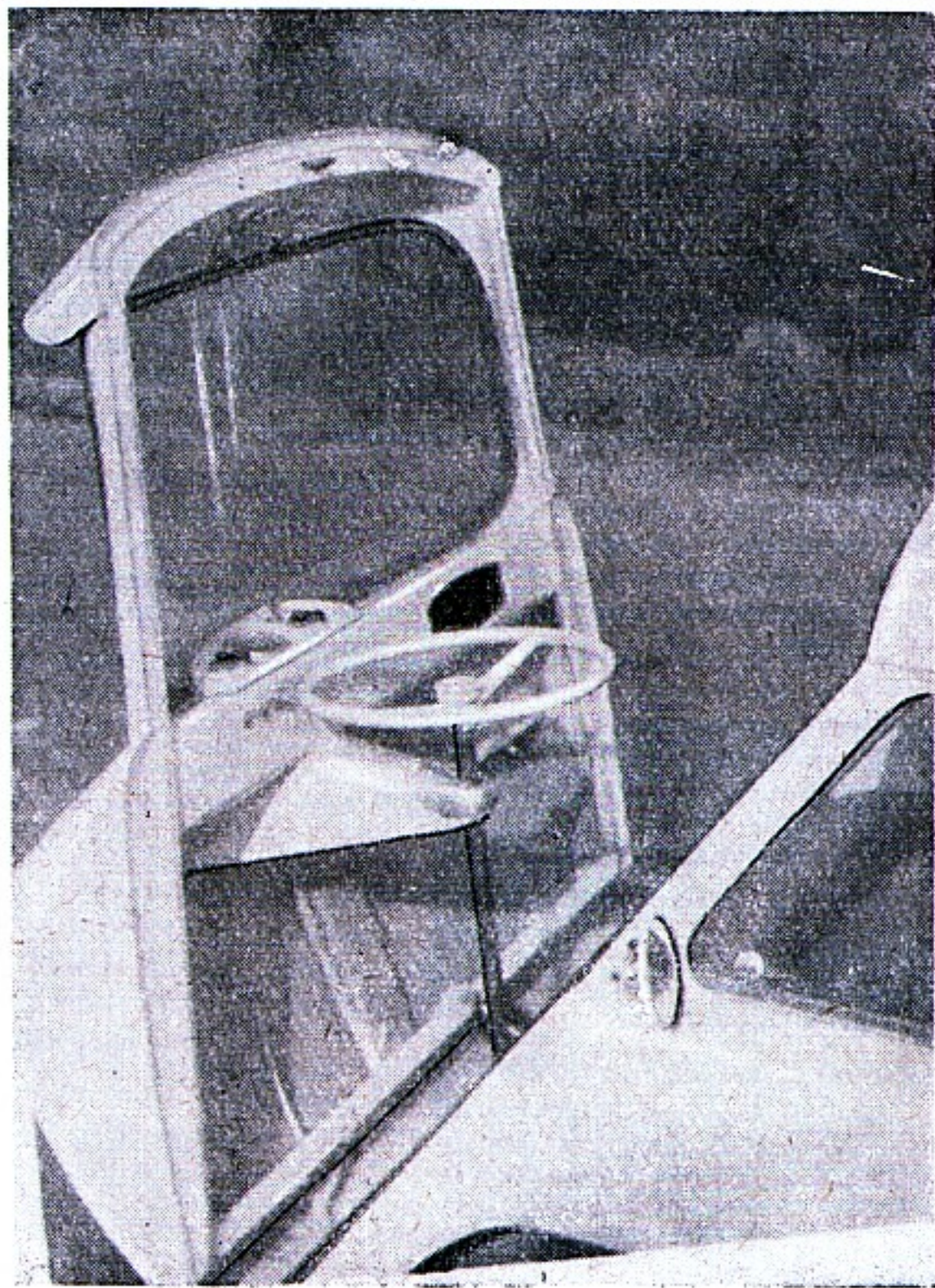
WK. — Nie, ten silnik jeszcze nie jest seryjny. Silniki seryjne powinny być dużo cichsze, poza tym amortyzatory gumowe pomiędzy silnikiem a nadwoziem, również nie są jeszcze ostatecznie rozwiązane. Zmieniając je można będzie zmniejszyć nieco hałas, ażeby izolować nadwozie od wstrząsów mechanicznych. Pozostaje kwestia tłumika, oblauchowania silnika i uciszenia blachy przedziału silnikowego. W tej chwili blachy te są natryśnięte korkiem. Cóż można by jeszcze zrobić? Można by zmienić ich powierzchnię, dodać tam troszeczkę mas na blachach, ażeby je „rozrezonować”.

RS. — A jak wygląda sprawa amortyzacji nadwozia od wstrząsów?

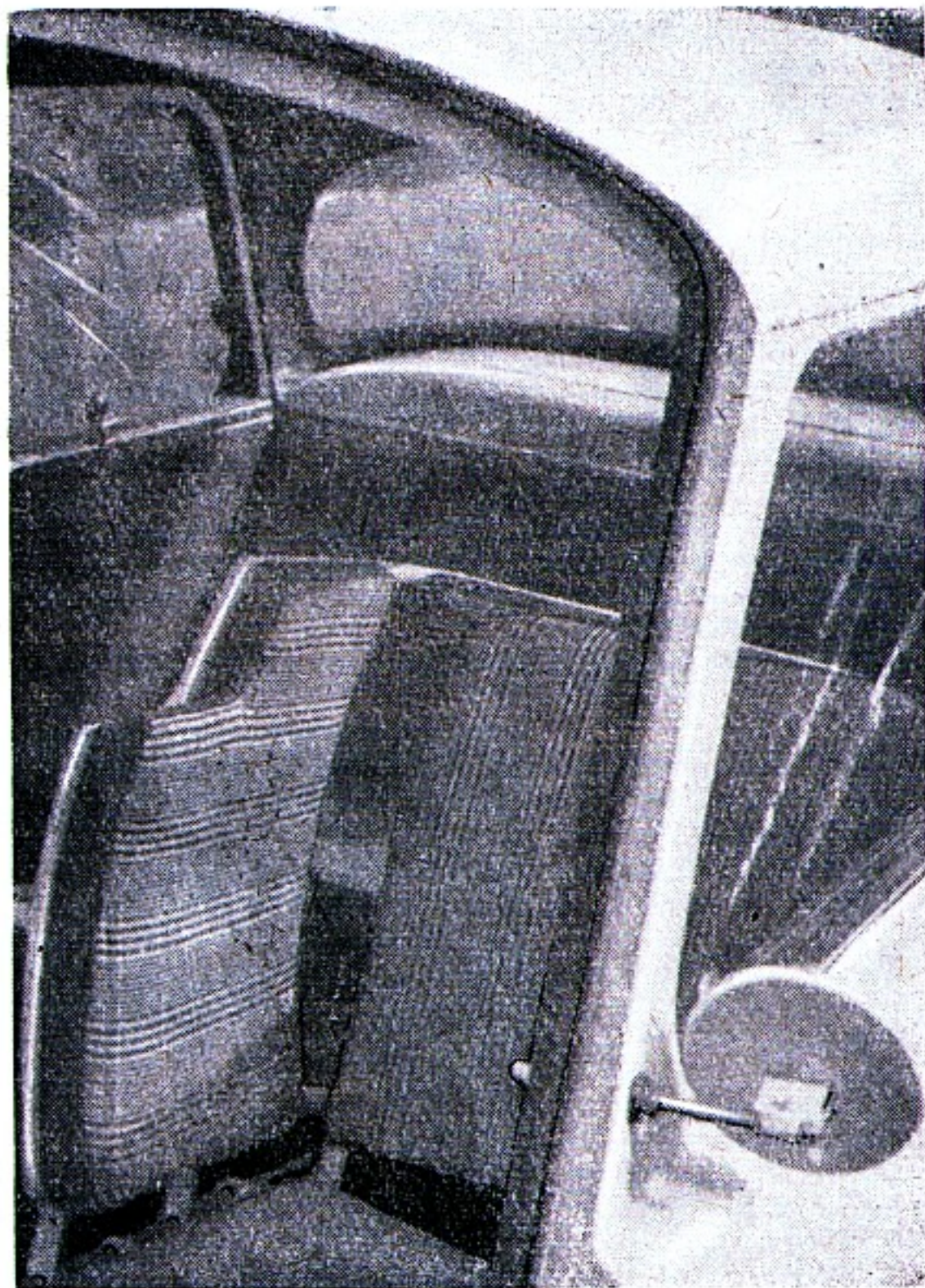
WK. — Samochód jest resorowany na drążkach skrętnych, które są tak skonstruowane, że jednocześnie przez ich tarcie następuje tłumienie drgań.

RS. — To znaczy, że nie jest to jeden pręt skrętny, tylko cały ich „pęczek”?

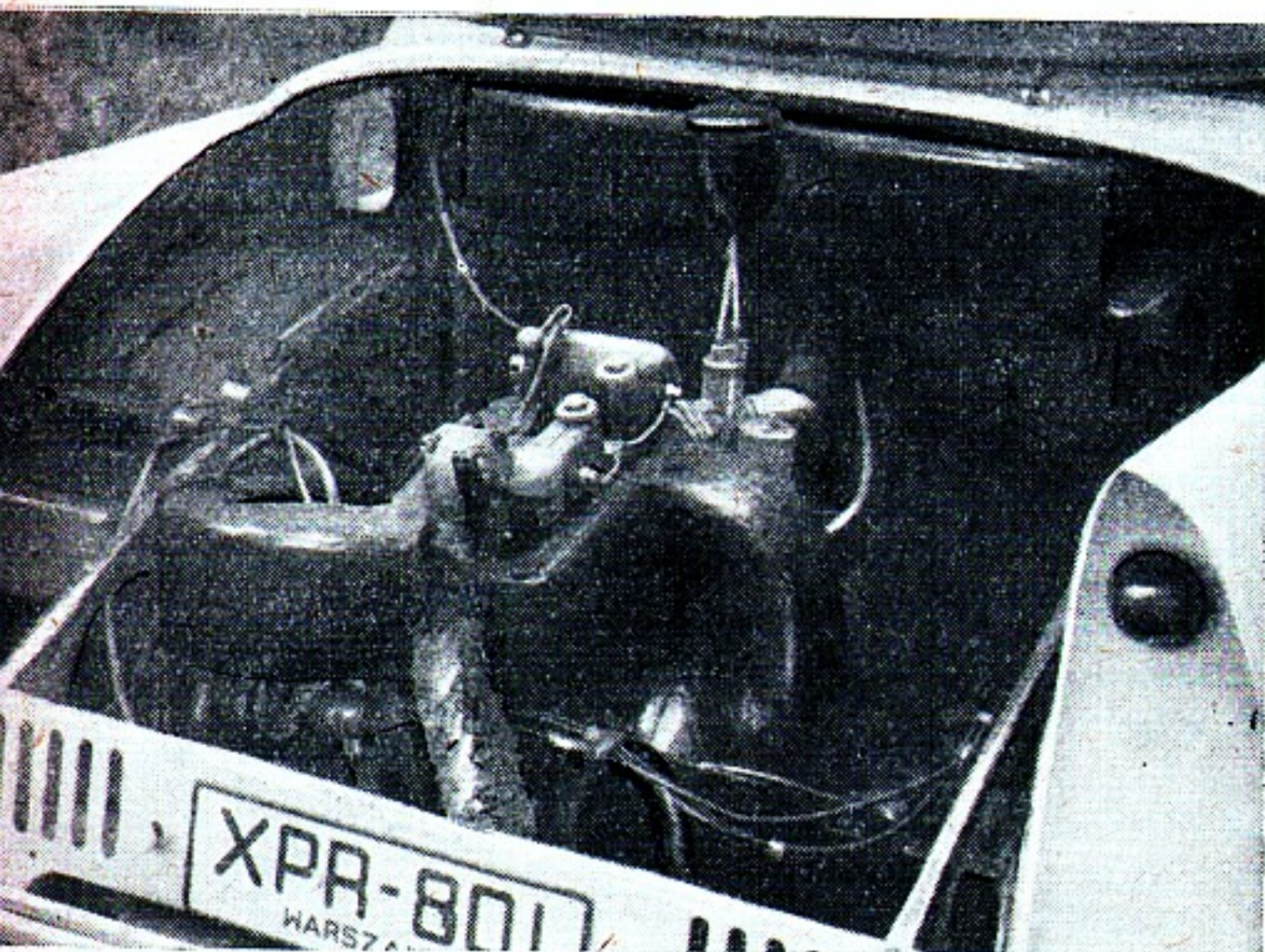
WK. — Tak; pięć do sześciu jest z przodu i trzy z tyłu. To rozwiązanie, które powstało u nas jest dość oryginalne. Zostało ono zgłoszone do Urzędu Patentowego. No — cóż jeszcze moglibyśmy ciekawego po-



Odchylana ku przodowi płyta drzwi umożliwia wygodne wsiadanie i wysiadanie



Dostęp do tylnej ławeczki następuje przez odchylenie w bok prawego fotela, przez co tworzy się wygodne przejście



Przedział silnika. Tutaj konieczne jeszcze są zmiany

wiedzieć? A więc natryskiwanie nadwozia od wewnątrz korkiem robimy w celu tłumienia drgań blachy, jak gdyby uciszenia nadwozia. Jednocześnie takie wtryskiwanie posiada pewne walory dekoracyjne — to jest bardzo ważne.

RS. — Tylko czy to będzie trwałe?

AZ. — Na tym pierwszym etapie, który przeszedł nasz „Smyk” (10 000 km) okazuje się, że to się trzyma.

RS. — Poza tym chyba to jest tani zabieg?

AZ. — Odświeżenie jest znacznie tańsze niż dawanie nowej tapicerki. Nie tylko części widoczne są natryśnięte korkiem. Poza silnikiem jest widoczny dla oka tylko dach, spód dachu, bo reszta jest zasłonięta innymi tkaninami lub też dermatoidem.

RS. — Proszę kolegów, a jak jest z osprzętem do tego wszystkiego? Mam na myśli szybkościomierze, żaróweczki, oprawki, reflektory, klamki, linki, czyli to wszystko, co jest potrzebne do samochodu, a niekoniecznie wykonuje fabryka produkująca samochody.

WK. — Ta sprawa wyłada w ten sposób, że z wyjątkiem prądorozrusznika wszystko pozostałe jest wzięte z bieżącej produkcji motoryzacyjnej.

Szybkościomierz może być albo z motocykla „Junak”, albo „WFM”. Obojętne. Ewentualnie z tego rzeszowskiego „Mikrusa”. Plafonierka, klamki, tylne światło, oświetlenie tablicy stacyjnej, światło „stop” znajduje się w bieżącej produkcji. Tylko prądorozrusznik trzeba zrobić.

RS. — Jeszcze jedno pytanie. Jak z tym pomysłem

otwierania drzwi do przodu, czy to jest wasz oryginalny pomysł, czy też zapożyczony?

AZ. — Podobne rozwiązanie posiada samochodzik radziecki „Bielka”, tylko tam kształt wykroju drzwi jest bardziej skomplikowany.

RS. — Trzeba stwierdzić, że przez te wasze drzwi wsiada się bardzo wygodnie. A powiedzcie, koledzy, jak narodził się pomysł odsuwanej w bok krzesełeczka?

WK. — Pomysł krzesełeczka jest własnym pomysłem BKPMot. Przypadkowo wpadł na to jeden z pracowników, a później dyrektor to usprawnił.

RS. — Rzeczą najbardziej interesującą czytelników jest pytanie, czy „Smyki” naprawdę ukażą się w sprzedaży i kiedy to nastąpi, czy to jest realne, czy nas stać na to? Jakiego jest zaplecze materiałowe?

WK. — Jedno możecie powiedzieć wazym czytelnikom. Idzie o to ostra walka, walka prowadzona bardzo szerokim frontem.

RS. — A dlaczego walka, kto tego nie chce w Polsce? Czy też uważa się, że to jest luksus?

WK. — Poczynanie w każdej nowej produkcji może się skończyć niepowodzeniem. Stąd też obawa. Tak jak powiedziałem, sprawa uruchomienia produkcji „Syreny” trwała bardzo długo. Nasz prototyp, przejechał zaledwie około 10 000 km. To jest niestety bardzo mało; fabryki zachodnie chwala się tym, że wypuszczają do produkcji obiekty, które przejechały milion kilometrów lub więcej. Nie mówię o jednym prototypie, ale o szeregu prototypów, które oni zazwyczaj jednocześnie budują. Dlatego też w tej chwili jest może za wcześnie mówić, czy to jest konstrukcja dobra, bo w czasie eksploatacji może wyjść na jaw szereg wad. Z drugiej strony, że to jest jednak mały samochodzik, który ma szereg wrogów u nas, twierdzących, że jeżeli mamy motoryzować poczynając od „białej kartki”, to trzeba dać obiekt właściwy, a nie tracić energii, pieniędzy i czasu na półśrodki, na środki zastępcze.

RS. — Ja osobiście uważam, że to jest niesłuszne, jedno nie wyklucza drugiego.

WK. — Oczywiście, tak się myśli także na Zachodzie: jedno nie wyklucza drugiego. Ale wtedy trzeba przede wszystkim dać ten właściwy środek lokomocji. Jeżeli się go jednak nie daje...

* * *

Na tym kończymy rozmowę.

Należy dodać, że Szczecińska Wytwórnia Sprzętu Mechanicznego rozpoczęła wykonywanie 20 sztuk serii prototypowej. Obecnie wykonano dość dużą ilość detali nadwozia. Pracy tej towarzyszy wielki entuzjazm załogi SWSM.

Redakcja „Horyzontów Techniki” życzy konstruktorom oraz załodze SWSM szybkiego wykonania serii prototypowej i równie szybkiego rozpoczęcia normalnej produkcji „Smyków”, co z kolei może przynieść nam wszystkim, szerokim rzeszom użytkowników, bodaj częściowe zaspokojenie ostrego głodu motoryzacyjnego.

Inż. Rajmund Sosiński

