

# GŁOS ŚWIDNIKA



ORGAN SAMORZĄDU ROBOTNICZEGO  
Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego  
„PZL — ŚWIDNIK”

ODZNACZONEJ ORDEREM SZTANDARU PRACY II KLASY

Nr 27 (533)

10 października 1979 r.

Cena 1 zł

## Dziś w numerze: WSZYSTKO O MOTOCYKLACH

### Nad czym obradowała RZ

Na ostatnich posiedzeniach Prezydium Rady Zakładowej omawiano sprawy dotyczące zabezpieczenia zakładu na okres zimowy. Temat ten znajduje się również na jednym z najbliższych posiedzeń plenarnych. Wydziały głównego energetyka i głównego mechanika sygnalizują o braku papy, szkła i jeszcze innych materiałów, które są niezbędne przy dokonywaniu napraw wielu pomieszczeń zakładowych. Harmonogram prac remontowych nie jest realizowany z tych właśnie i jeszcze innych powodów na bieżąco. Sytuacja na tym odcinku winna ulec radykalnej poprawie. Analizowano również zagadnienia z zakresu bhp. W pierwszym półroczu br. pod względem wypadków przy pracy sytuacja w zakładzie była dosyć poważna. Do wydziałów, które miały dużą ilość wypadków należą: głównego mecha-

ka, wydział przyrządów, magazynu, montażu ostatecznego smigłowca i obróbki plastycznej. Niepokojące zjawisko na tym odcinku występuje również w Zakładzie Terenowym nr 1 w Tomaszowie Lubelskim. Opieszale przebiega realizacja zadań wynikających z programu poprawy warunków pracy w przedsiębiorstwie na rok bieżący.

Rygorystyczne przestrzeganie przepisów dotyczących bhp jest nakazem chwili. Omawiano również zaopatrzenie załogi w ziemniaki, owoce i warzywa na zimę, które weszło już w pierwszą stadię realizacji. Planuje się aby 200 ton ziemniaków trafiło jak najszybciej do zakładu wprost z punktów skupu. Cebuli i jabłek (tych wcześniejszych i późniejszych) ma być pod dostatkiem. Nowością była sprzedaż kwiatów z Leonowa (goździki — po 4 zł za sztukę), tuż przed zakładem.

Rozchwytywano je, któregoś wrześniowego popołudnia w mgnieniu oka. Więcej tego rodzaju inicjatywy!

M.K.



W czasie zwiedzania zakładu przez rodziny pracowników dużym zainteresowaniem cieszyły się wydziały produkcyjne.

### Produkcyjne przemiany

Lata 1969—72 to rozwój i koncentracja produkcji motocykla WSK-Świdnik. Następują zmiany organizacyjne w pionie produkcji. W miejsce istniejących wydziałów: ślusarsko-spalniczego i montażu powstaje jeden wydział, którego kierownikiem zostaje inż. J. Winiarczyk jego zastępcami inż. J. Miciul i mgr A. Ratajczak, kierownikami zmianowymi inż. L. Sznajder i inż. T. Gumienia.

Zostaje również zreorganizowany system planowania produkcji. Rola planowania operatywnego łącznie z emisją dokumentacji przejmują planowania wy-

inż. J. Adamczyka a kierownikiem planowania zostaje ponownie mgr A. Ratajczak. Kierownikami wydziałów w tym okresie zostają — wydz. montażu inż. R. Szewczyk, zastępcami — inż. T. Gumienia, W. Murawski, T. Łępski.

Od 1974 r. do chwili obecnej kierownikiem montażu motocykla jest inż. T. Gumienia, natomiast zastępcą W. Ciesielka i H. Rudko. Kierownikiem Oddziału eksploatacji motocykla jest K. Szczotka.

Przegotowanie produkcji nowego typu motocykla o średnio europejskiej klasie jakim ma być motocykl „Perkoz” o pojemności 175 cm<sup>3</sup> następuje w ostatnich latach.

W 1978 r. zostaje wykonana seria prototypowa tego motocykla, następnym motocyklem jest „Krasa” o pojemności 125 cm<sup>3</sup>.

Rok 1979 to rok dalszych zmian organizacyjnych w produkcji motocykla. Zostaje powołany Zakład Produkcji Motoryzacyjnej na czele którego staje inż. Stanisław Czyż. Z powstaniem Zakładu Produkcji Motoryzacyjnej otwiera się szeroka perspektywa dalszego doskonalenia organizacji procesów produkcyjnych co umożliwia dalsze podniesienie poziomu jakości produkowanych wyrobów.



Rok 1954. Zapada decyzja o uruchomieniu w WSK produkcji motocykla. Wydzielona grupa pracowników przyjęła dokumentację konstrukcyjną motocykla M06 z Warszawskiej Fabryki Motocykli. Dokumentacja przyjęta z WFM zawierała szkice i lankonizację opisy operacji technologicznych. Rozrzucone na terenie całego zakładu wydziałów produkcyjnych wydłużyło drogę transportu, wówczas ręcznego, komplikowało organizację produkcji. Mimo braku niezbędnego doświadczenia, pełnej dokumentacji technologicznej, start był pomyślny, wyprodukowano 20 motocykli.

Zamierzone czasy czyli lata 1955—1958 to dalszy wzrost produkcji motoryzacyjnej w Świdniku. Motocykl M06 przechodzi pierwszą modernizację, wprowadzono: instalację elektryczną z akumulatorem, sygnał dźwiękowy, puszki narzędziowe i osłony na akumulator. W produkcji znajduje się jednak podstawowa wersja M06. W latach tych następuje dalsze udoskonalenie produkcji i technologii, na koniec 1958 r. wszystkie podstawowe fazy procesu technologicznego związane z produkcją motocykla: obróbka mechaniczna, ślusarsko-spalnicza i montaż ostateczny znajdują się w jednej hali. Ciąg ten uzupełniono obróbką galwaniczną. Wydział ten posiadał również własną tapicerkę, w której wykonywano siedła motocyklowe. Do produkcji wchodził zmodyfikowany motocykl M06. Trwają również dalsze prace konstrukcyjne, powstają pierwsze prototypy motocykla M06Z.

1959 r. to skomasowanie produkcji w jednej hali pozwala osiągnąć 42000 szt. motocykli. Do produkcji wchodzi nowoczesny na owe czasy, całkowicie odmienny od produkowanych dotychczas, motocykl M06Z2. Motocykl ten posiadał: mocniejszy i trwalszy silnik z zakładów w Nowej Dębie, wzmocnioną ramę, teleskopy przednie o dużym skoku, ze sprężynami śrubowymi i tłumieniem olejowym, tylne amortyzatory z tłumieniem olejowym, pełne płastry przedniego i tylnego koła wykonane jako odlewy ciśnieniowe z aluminium, głębo-

kie błotniki, nową kierownicę, nowy korpus lampy tylnej z wbudowanym prędkościomierzem. Powstaje w oparciu o podwozie M06Z2 motocykl M150. Powstaje dział głównego konstruktora motocykla.

1960—1964. W latach tych trwają dalsze prace konstrukcyjne: powstają nowe prototypy Sarenka I i Sarenka II. Sarenka I miała otwartą ramę skorupową, z centralnym amortyzatorem. Motocykl był obudowany, o budowy zasilały puszki narzędziowe, akumulator a nawet gaźnik. Posiadał tłoczoną

### MOTOCYKLEM PRZEZ LATA

kierownicę, obudowę lampy i zbiornik o nowym kształcie, oraz oryginalne siedło. Przewidy-

wałych tych następuje dynamiczny rozwój sportu motorowego. Opracowana zostaje cała rodzina motocykli sportowych, na których startowali zawodnicy z WSK. Pierwszym był M06R następnie M06S i M06C. W 1961 roku wykonano pełną dokumentację i wyprodukowano 50 szt. motocykla rajdowego MR15. W ramach prac modernizacyjnych powstaje model M06-64. Zyskał sobie ten model tak wielkie uznanie nabywców i doprowadziło to w grudniu 1964 r. do decyzji zaprzestania produkcji motocykla w Warszawie i skoncentrowania wytwarzania jednostadów o pojemności 125 cm<sup>3</sup> w Świdniku. Decyzja ta nakładała na WSK obowiązek zwiększenia produkcji.

1965 r. Wzrost ilości produkowanych motocykli do 55.500 szt. Powstaje prototyp motocykla M19 Kos. Model ten wykonany na ramie srowej, z teleskopami przednimi o dużym skoku i na amortyzatorach tylnych z regulacją na jedną lub dwie osoby. Przewidywano w nim zastosowanie silnika 125 cm<sup>3</sup> „Wiatr”. Trudności z uruchomieniem produkcji „Kosów” wynikały z braku



M06 - 1955

wano do niej 4-biegowy silnik S38. Sarenka II, w której wnętrze ramy oprócz gaźnika, akumulatora i filtru powietrza mieściło skrzynkę narzędziową. Przewidywany był do niej lekki 4-biegowy silnik „Delfin”. W la-

odpowiednich silników. Na bazie podwozia M19 Kos opracowano motocykl M15S oraz motocykle wysięgowe formuły A i B.

1966. Na bazie M06-64 opracowano nowy model M06-66. Wprowadzenie do produkcji „Kosów” (Dokończenie na str. 3)



W obiektywie fotoreportera

## Tak pracowaliśmy 23 września



Najwięcej osób pracowało przy przebudowie wjazdu do miasta, czyli ulicy Przędowników Pracy.



Wspólna praca przyspieszy oddanie do użytku stołówki zakładowej.



Świdnickie osiedla pięknieją w oczach.



W wydziale ekspedycji pracowano przy wysyłce naszych wyrobów.

## Badania i próby

W początkach produkcji motoryzacyjnej w WSK po roku 1954 podjęto pierwsze próby motocykli. Sprawdzano konstrukcje i wyroby pod kątem bezpieczeństwa i komfortu jazdy a także trwałość. Pierwszymi badaczami byli sami konstruktorzy. Lecz już w 1958 r. powołana zostaje do życia sekcja badań trakcyjnych motocykli. Sekcja składa się z dwóch kierowników, którymi dowodzi konstruktor inż. Szymański. Następnie szybki rozwój sekcji. Już w roku 1961 liczy siedmiu ludzi, są to inż. A. Kulewicz, J. Kasperski, J. Jaworski, J. Kociński, J. Szczepaniewicz, J. Bucior, St. Grześ. Rok 1965 przynosi generalną wymianę załogi. Do badań przychodzi mgr inż. H. Zaleski, mgr inż. L. Mroczkowski, J. Brendler, L. Swenarek, T. Pracownik, J. Plaski, S. Kukawski, Paluch i inni. Powstaje konieczność rozszerzenia zakresu badań. Z-ca dyrektora Zakładu Doświadczalnego d/s Rozwoju Produkcji Motoryzacyjnej mgr inż. R. Podolak powołuje dział badań. Składa się on z sekcji badań tradycyjnych, sekcji badań stoiskowych, sekcji badań sprzęgła.

Lata 1969-1979 to dynamiczny rozwój działu badań zarówno kadrowy jak i bazy materialnej. W okresie tym pracują i najwięcej wnoszą mgr inż. A. Jurczyk, inż. W. Cieślak, mgr inż. J. Sopiński, mgr inż. A. Stec, mgr inż. W. Polak, inż. J. Gzik, Z. Samolej, mgr inż. K. Mazur. W tym czasie podejmuje się szereg prac nowatorskich, które wymagały od personelu gruntownego przygotowania teoretycznego, pozyskania nowych stanowisk i aparatury, opanowania nowych technik pomiarowych. Z wieloma problemami trzeba było wyjść na zewnątrz i nawiązać współpracę z instytutami naukowymi i wyższymi uczelniami w kraju, z takimi jak Przemysłowy Instytut Motoryzacji i Instytut Transportu Samochodowego w zakresie walki z hałasowością, Instytut Ciężkiej Syntezy Organicznej i Wojskową Akademię Techniczną w Warszawie przy

pracach nad obniżeniem toksyczności spalin motocykli, Akademią Techniczno-Rolniczą w Bydgoszczy, Wyższą Szkołą Inżynierską w Lublinie, Instytut Spawalniczym w Gliwicach przy badaniach niezawodności i trwałości motocykli WSK.

Efektom wysiłków pracujących w dziale badań ludzi jest przebadanie i wydanie opinii o wszystkich nowych konstrukcjach motocykli, jakie w tym czasie powstały w WSK Świdnik.

Badano i wydawano opinie o motocyklach z produkcji seryjnej wpływając pozytywnie i decydująco na poprawę ich jakości i bezpieczeństwa użytkowników.

Osobny rozdział to badania silników spalinowych. W roku 1973 zakupione zagranicą i zainstalowano nowe stanowisko do dynamicznych badań silników spalinowych z elektrycznym pochłanianiem mocy. Na bazie krajowego hamulca hydraulicznego, we własnym zakresie wykonano jedyną w kraju oryginalne stanowisko do laboratoryjnych badań silników. Oba te stanowiska wyposażono w pełną aparaturę do pomiaru obrotów, pomiaru i rejestracji temperatur, elektronicznego pomiaru zużycia paliwa, przystosowując je do stosowania z poza kabin, w których odbywają się hamowania.

Stworzono warunki do pełnych i laboratoryjnych badań silników. Na tych stanowiskach wykonano badania eksperymentalne pozostałych w WSK Świdnik konstrukcji silników „Formaero” I; II; III; „Rodeo”; 105; 108; „Polex”; 3.30; 3.20; 3.30; 3.40; 3.41; 3.42; 3.43; 3.50; W3T. Wykonano też badania silników wzorcowych i próby silników z produkcji seryjnej. Prace te charakteryzowała sprawność działania, ścisły i na roboczo utrzymywany kontakt badacza z konstruktorem oraz zapał, dociekliwość i sumienność.

Pozwoliło to na stworzenie nowoczesnych pod względem osiągnięć, ekonomiki i technologii konstrukcji silników 3.40; 3.41; 3.42;

3.43. Prace nad wdrażaniem tych silników do produkcji podjęto już w Z.M. Nowa Dęba. Należy podkreślić ogromny wkład pracy kolegów inż. J. Gzika, J. Pląskiego, Z. Sikory, Z. Samoleja, L. Swenarka. Lata 1972-1978 cechuje ciągła modernizacja stanowisk pod kątem zwiększenia funkcjonalności i rozszerzenia zakresu możliwości badawczych a także poprawy korelacji trakcja — stanowiąca. Obecnie, dzięki inwencji twórczej pracujących tu ludzi posiadamy możliwości prowadzenia badań zarówno kontrolnych jak też eksperymentalnych wszystkich zespołów i podzespołów motocyklowych. Trzeba podkreślić, że zarówno stanowiska badawcze jak i metody badań powstawały od zera.

Są stanowiska do zmęczenia badań kompletnego wyrobu oraz poszczególnych podzespołów. Prowadzi się badania trwałościowe prawie wszystkich elementów wyposażenia motocykli. Dysponuje się dwoma wartościowymi stanowiskami do badań silników spalinowych. Jest wreszcie dużo aparatury pomiarowej, przy pomocy której można wykonywać prawie wszystkie badania na pojazdach jednośladowych łącznie z pomiarami drgań, hałasowości, okształceń i analizą gazów spalinowych.

Realizowane są i w najbliższym czasie wejdą do pracy wysokiej klasy stanowiska do badań niezawodności motocykli ze sterowaniem programem, stanowisko ze sterowaniem programowym do badań silników spalinowych i przekładni łańcuchowych, stanowisko do badań toksyczności spalin motocykli wg wymogów ECE, stanowisko do trwałościowych badań amortyzatorów. Duże osiągnięcia dział badań posiada w działalności nad poprawą warunków pracy załogi.

Na przestrzeni 25 lat największy wkład w rozwój działalności badawczej wnieśli: inż. inż. J. Kapecki, H. Zaleski, A. Jurczyk, A. Stec, A. Kulewicz, K. Mazur. inż. K. Mazur

## Technologie w motoryzacji

Produkcja motoryzacyjna w WSK-PZL Świdnik obejmuje wytwarzanie motocykli, sprzęgła, pomp wodnych i olejowych, oraz samochodów chłodzi. Wytwarzanie motocykli rozpoczęło w 1954 r., sprzęgła i pomp w 1970 r., chłodzi na podwoziu samochodu STAR A-29 w 1975 r. i na podwoziu samochodu JELCZ 315 w 1976 r. Uruchomienie produkcji i obsługi technologicznej tych produktów prowadzi dział głównego technologia produkcji motoryzacyjnej, który zorganizowany został w roku 1957. Załóżkami działu była istniejąca od 1954 roku w dziale głównego technologia produkcji lotniczej sekcja technologiczna motocykli. Produkcja motoryzacyjna uruchamiana była i prowadzona przez wiele lat bez poważniejszych inwestycji. Znaczące ożywienie modernizacji procesów wytwarzania nastąpiło w ostatnich latach. Działania modernizacyjne dotyczyły różnych rodzajów obróbki, głównie plastycznej, procesów spawalniczych, galwanicznej i przetwórstwa tworzyw sztucznych.

## OBRÓBKA PLASTYCZNA

W tym zakresie wdrożono kilka ciekawych, nowoczesnych procesów technologicznych, pozwalających na znaczne skrócenie okresu przygotowywania nowych uruchomień, zmniejszenie pracochłonności wykonania stosowanego oprzyrządowania, osiągnięcie wyższej jakości produkowanych części przy jednoczesnej wysokiej wydajności produkcji.

Do ważniejszych nowych procesów obróbki plastycznej stosowanych w produkcji motoryzacyjnej należy zaliczyć:

- wdrożenie do produkcji wytłoczek głębokołocowych do motocykli na prasie hydraulicznej „Dualform”, a od 1978 roku na prasie typu HZPUJ — produkcji RFN.
- Wprowadzenie procesu gięcia rur i pretów na giętarcie uniwersalnej produkcji włoskiej typu BROWN dało możliwość szybkiego uruchomienia pro-

dukcji nowych części, zmniejszyło koszty oprzyrządowania oraz pracochłonność wykonania części.

- Uruchomienie prasowania części na zimno na prasie z wahającą matrycą typu PXW-100A. Ten bardzo ciekawy proces pozwala na osiągnięcie wyjątkowo wysokich efektów w zakresie oszczędności materiałów, oraz zmniejszenia pracochłonności wykonawstwa części.

Proces dokładnego wykrawania na prasie hydraulicznej produkcji szwarcarskiej typu HSR-710 wdrożono dla kilku części. Jest to operacja skomplikowana technicznie szczególnie ze względu na trudności w osiągnięciu wysokiej trwałości oprzyrządowania. Opanowanie produkcji daje jednak bardzo wysokie efekty w zakresie obniżki pracochłonności i dokładności wy-

konania części, czego dowodem jest np. wykonawstwo na prasie HSR-710 na gotowo w jednej operacji tarczy sprzęgłowej.

## PROCESY SPAWALNICZE

Małe długości spoin i ich układ przestrzenny w motocyklu nie stwarzają sprzyjających warunków do mechanizacji i automatyzacji procesów spawalniczych. Usilne prace modernizacyjne prowadzone we własnym zakresie pozwoliły jednak na zmechanizowanie spawania spoin kołowych oraz spoin liniowych. Wyeliminowano przy tym z procesów spawania motocykli spawarki wirujące zastępując je półautomatami spawalniczymi do spawania w osłonie dwutlenku węgla.

## OBRÓBKA GALWANICZNA

W produkcji motoryzacyjnej obejmuje cynkowanie oraz pokrywanie detali warstwą niklu-chrom. Modernizację tych procesów rozpoczęto w roku 1970, kiedy to wprowadzono zmechanizowaną linię technologiczną do niklowania i chromowania, pozostawiając proces miedziowania w wannach obsługiwanych ręcznie.

W 1973 r. wyeliminowano powłoki miedziowe cyjankowe i zmodernizowano linię do niklowania i chromowania, pozostawiając tylko pokrycie niklu-chrom w kąpielach becyjanekowych.

Od 1974 r. wyeliminowano całkowicie z produkcji motoryzacyjnej cyjanki. Równocześnie wybudowano (Dokończanie na str. 3)



# MOTOCYKLEM PRZEZ LATA

(Dokończenie ze str. 1)

wadzonego zostaje silnik „Wiater” w oparciu, o który powstaje prototyp motocykla M06BW1. Powstaje również motocykl rajdowy o nowej sylwetce MR16, w którym błotniki, zbiornik, puszki

z motocyklem M06B3. Oba te typy bardzo różniły się od wszystkich typów produkowanych dotychczas.

1973—1975. W okresie tym opracowano i uruchomiono produkcję nowych motocykli z serii ptaków — Gil, Lelek, Bąk, Du-

dek, Kobuz. W motocyklach tych zastosowane były podwójne składane siodełka, wysokie kierownice, lusterka wsteczne i kierunkowskazy. Były one malowane w szerokiej gamie kolorów, wzbogaciły znacznie ofertę rynkową.

1976—1977. Trwają dalsze prace rozwojowe zmierzające do wprowadzenia do produkcji zupełnie nowych typów motocykli wyposażonych w silniki własnej konstrukcji: 340, 341, 342. Jako wersje przejściowe powstają motocykle: M21W2 Perkoz ze zmienioną ramą, zawieszeniem przednim, nowymi błotnikami, nowym zbiornikiem i siodełkiem wyposażonym w silnik W2 oraz M06B3 Kraska motocykl klasy 125 cm z unifikowany z motocyklem Perkoz.

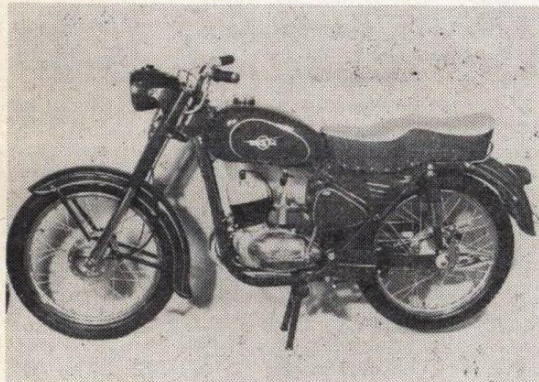
1978—1979. Dalszy rozwój prac nad własnymi silnikami oraz trwają prace nad nowymi motocyklami klasy 125 M26 oraz 175 — M30T (turystyczny), M30S (usportowiony). Są to całkowicie nowe motocykle posiadające

wszystkie zespoły nowe, niekiedy wersje motocykla M30 miały być wyposażone w koła odlewane i hamulec tarczowy. Prowadzone są również prace nad dalszą modernizacją produkowanych motocykli w celu doprowadzenia ich do zgodności z wy-

mogami nowego kodeksu drogowego. Począwszy od roku 1967 WSK produkowała około 100 000 szt. motocykli rocznie i do oddania numeru do druku wyprodukowała 1.600.053 szt. motocykli.

P.S.

Motocykle produkowane w ostatnich latach — czyli seria „Ptaki”



M06-Z2 1959

narzędziowe wykonane były z laminatów. W motocyklu tym stosowany był silnik „Wiater” 125, 175 cm lub WFM-S32. Motocykle te wykonywane były w krótkich seriach przez kilka lat dla potrzeb zawodników WSK.

1967. Wchodzi do produkcji motocykl M06B1 jako dalsze udoskonalenie poprzednich typów. Motocykl ten produkowany do roku 1972, w roku 1968 otrzymał znak jakości „1”. Łącznie w latach 1954—1967 prace konstrukcyjne objęły 30 nowych typów, z których 11 weszło do produkcji.

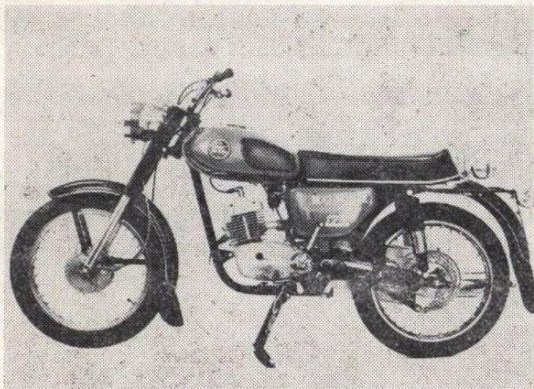
1960—1970. Powstaje Zakład Doświadczalny Motocykla, w którym opracowywana jest cała rodzina motocykli klasy 125 i 175 cm. Opracowywane są również nowe modele motocykli sportowych model MR16B z silnikiem 175 cm o mocy 13,5 kW, MR16BP z silnikiem 175 cm o mocy 14 kW oraz motocykl MR16C z silnikiem „Formaero” o mocy 18 kW. Jednocześnie rozwijana jest produkcja motocykla M06B1.

1971. Do produkcji wchodzi motocykl M06B3 — 125 cm wyposażony w nową ramę pojedynczą zamkniętą, spawaną z elementów tłoczonych i rur stalowych, nowe osłony boczne, nowe siodełko oraz nowy zbiornik paliwa. Powstaje również nowy model motocykla rajdowego MR16BP model 1971.

1972. Uruchomiona zostaje produkcja motocykla M21W2 z silnikiem W2 o pojemności 175 cm. Zunifikowany w dużym stopniu



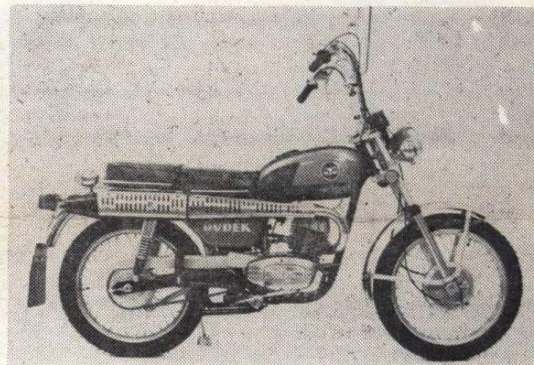
M06B1 — 1967



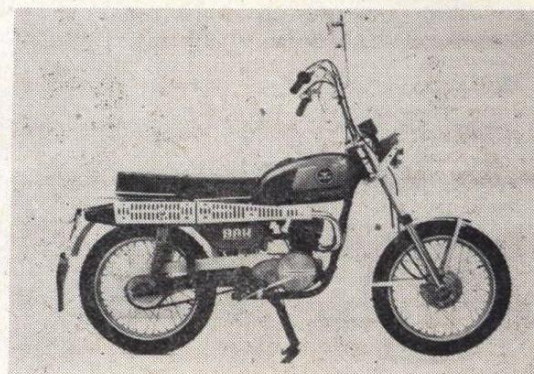
M21W2 — „Kobuz”



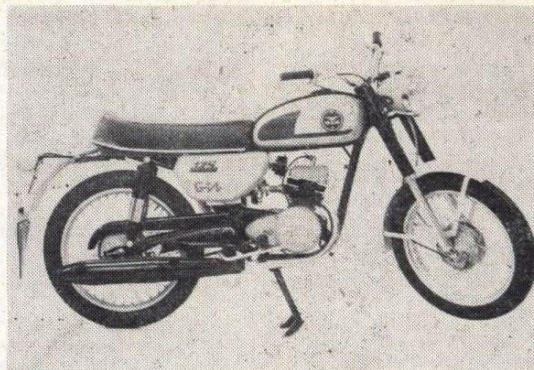
M06B3 — „Lelek”



M21W2 — „Dudek”



M06B3 — „Bak”



M06B3 — „Gil”

## Technologie w motoryzacji

(Dokończenie ze str. 2)

dowano nową cynkową wdrażając nowoczesną technologię nakładania powłok cynkowych bieżących z kąpieli aminochlorowej, zastępując tradycyjne powłoki cynkowe matowe otrzymywane z kąpieli cyjanowej. Zmodernizowanie procesów obróbki galwanicznej pozwoliło uzyskać powłoki o dobrej jakości i wysokiej estetyce.

### PRZETWÓRSTWO TWORZYW SZTUCZNYCH

Wprowadzenie w szeroki zakres części z tworzyw sztucznych pozwoliło na polepszenie walorów eksploatacyjnych motocykli i znaczne zmniejszenie pracochłonności. Motocykl zawiera

w sobie ponad 20 części wykonanych z tworzyw. Wytwarzanie na własnym oprzyrządowaniu metodą wtrysku takich elementów motocykla jak osłony boczne, lampa, puszka narzędziowa, puszki licznika i stacyjki itp. pozwala nam mówić o pełnym opanowaniu produkcji części z tworzyw łącznie z konstrukcją i wykonawstwem form.

### MONTAŻ MOTOCYKLA

...odbywa się na taśmie z wyznaczonym taktowaniem. W okresach normalnej pracy taśmy co 2,5 minuty zjeżdża z niej gotowy motocykl. Do montażu stosowane są w szerokim zakresie klu-

czy pneumatyczne w większości importowane. Po „zejściu” z taśmy każdy motocykl podlega obciążeniu na rolkowych stanowiskach objazdu. Próba drogowa przeprowadzana jest wrywkowo na losowo wybranych motocyklach. Po objeździe na rolkach następuje konserwacja natryskowa, która jest ostatnią operacją w procesie produkcji motocykli. Gotowe motocykle wywożone są z przedsiębiorstwa transportem samochodowym w specjalnie do tego celu przystosowanych samochodach.

Jerzy Bojko



## REDAKCYJNE ROZMOWY

Czwierć wieku wytwarzania popularnych i kiedyś stanowiących o motoryzacji kraju jednostek jest właściwą okazją aby spróbować odpowiedzieć na pytania — jaki jest motocykl WSK? Co dla jego rozwoju już zrobiono i co można jeszcze zrobić? Odpowiedzi na te pytania szukaliśmy w dyskusji redakcyjnej pracowników naszego zakładu, których pasją były i są motocykle. Rozmówcami byli: inż. Mieczysław Krzeszowiec — były długoletni konstruktor motocykli, główny specjalista do spraw rozwoju wyrobów motoryzacyjnych, obecnie zastępca do spraw technicznych kierownika ZPM, mgr inż. Edward Mazur — kierownik biura konstrukcyjnego, inż. Andrzej Bryzek — inż. Andrzej Stachyra — konstruktorzy Krzysztof Komenda i Ryszard Wierzchowski — kierownicy doświadczalni.

Red. Patrząc z perspektywy dwudziestu pięciu lat świdnicki motocykl można ocenić jako dobry czy zły? Czy jest zawodny lub niezawodny a może jeszcze inny?

EDWARD MAZUR — Myślę, że na początek w odpowiedzi wyręczy nas inż. Krzeszowiec, chociażby z tej racji, że chyba najlepiej z nas zna początki wytwarzania motocykli w WSK. Co prawda nie był przy podejmowaniu podstawowej produkcji akurat po

drogach nie jeździ. Być może umiejscowienie tej produkcji motoryzacyjnej w systemie organizacyjnym innego zjednoczenia wpłynęłoby korzystnie na jej rozwój.

M.K. Nie mogę zgodzić się z wypowiedzią inż. Bryzka, przynajmniej w niektórych szczegółach. Można mówić i rozważać co by było, gdyby nasze motocykle były wytwarzane w fabryce innego zjednoczenia ale gdy teraz patrzymy z perspektywy minionych lat,

M. K.

Wydało mi się, że motocykle znalazły tu dobre warunki i miejsce dla swojego rozwoju. Były sytuacje kiedy pomimo

ANDRZEJ STACHYRA — Patrząc na rozwój motocykli w kraju odnosi się wrażenie, że kierują nim pewne cykle. Nie sądzę aby to była prawidłowość a tylko spłot pewnych sytuacji, którego należałoby jednak uniknąć, bo wiele lat pracy i zaangażowania ludzi powinno w końcu procentować.



A. Mazur

KRZYSZTOF KOMENDA — Kiedy w 1968 r. przystępowałem do pracy jako kierownik doświadczalny byłem przekonany zawsze, że motocykle będą coraz lepsze i tak też było. Jednakże, zdobyta suma doświadczeń nie znalazła

E.M. Mam nieco odmienne zdanie na temat porównania naszych wyrobów z motocyklami innych firm. Motocykle firm zachodnich są budowane z określonym przeznaczeniem. W wielu wypadkach specyficznym. Natomiast motocykl WSK jest pojazdem czysto użytkowym, uniwersalnym i dlatego nie posiada pewnych uproszczeń charakterystycznych dla wielu innych marek. Inne zagadnienie, to maksymalne „wyżyłowanie” jednostek napędowych w motocyklach firm zachodnich co z punktu widzenia użytkowego nie jest wcale, korzystne. Ja bym powiedział, że nasz motocykl ze względów użytkowych jest dobry; brakuje mu jednej ważnej cechy — niezawodności. Ale to jest odrębne zagadnienie, w którym jest wiele do zrobienia.

M.K. Przejechałem wiele kilometrów na naszych motocyklach i na motocyklach innych firm. Porównanie zalet i wad jest możliwe po określeniu celów jakim mają służyć, tj. warunków drogowych i sposobu jazdy tymi pojazdami w danych warunkach.

E.M. Przyczyną zbyt wolnego rozwoju konstrukcji nie należy chyba szukać w obiektywnych trudnościach. Brakowało nam jako ludziom zainicjowania pewnych prac, działającego jako ta siła ssąca, przede wszystkim tu, wewnątrz zakładu.

Red. Czego w takim razie należy życzyć motocyklam WSK w następnym 25-leciu?

M.K. Aby w Europie liczyła się tylko marka motocykli WSK oczywiście z nowym podwoziem i silnikiem.

E.M. Niech grupa ludzi, która dalej będzie pracować przy motocyklu WSK posiada taki sam zapał do pracy jak ta w Świdniku.



K. Komenda

A.S. Na przyszłość — życzyć motocyklam WSK wszystkiego najlepszego oraz ludziom, którzy będą je wytwarzali.

A.B. Życzyłbym sobie aby doświadczenia i praca ludzi, która została włożona przez te 25 lat nie została zaprzeczona i aby procentowała w przyszłych seryjnie produkowanych modelach.

R.W. Podzielał życzenia przedmówcy i jako sportowiec pragmatyczny aby produkując motocykle nie zapomniano o ich sportowych wersjach.

K.K. Aby motocykle WSK mogły być liczącą się marką we wszystkich imprezach motoryw dyscyplin sportowych.

Dziękując za rozmowę uważamy, że zawiera ona wiele istotnych ocen motocykli jeszcze u nas produkowanych a niektóre gorzkie słowa, które się w niej przewijają wynikają z wielkiego zaangażowania i wręcz pasji ludzi do wszystkiego co związane jest ze świdnickimi jednostkami. Pozostawiam więc w przekonaniu że ich duży dorobek zgromadzony przez minione 25 lat zaowocuje w najbliższym czasie nową



R. Wierzchowski

konstrukcją motocykla, który będzie takim by go chcieli ujrzyć również nasi dzisiejsi rozmówcy.

Dyskusję prowadził J. Jurak

## JESZCZE O NASZYCH MOTOCYKLACH

sprzyjających warunków finansowych i przychylnej atmosfery wśród przełożonych zabrakło nam uporządkowania i konsekwencji w dążeniu do wyprodukowania dobrego motocykla.

E.M. Obydwaj koledzy mają rację tylko, że każdy odpowiadał sobie na trochę inne pytanie. Bo wydaje mi się, tak; to, że skoncentrowało się produkcję w Świdniku wyszło w sumie motocyklowi na dobre ale w określonym aspekcie. Uważam, że była tutaj grupa ludzi, która „ciągnęła” po prostu ten motocykl od strony konstrukcyjnej do przodu. Trudno sobie wyobrazić aby w przypadku dekoncentracji produkcji można było taką utworzyć. I gdyby za tą grupą ludzi postawić zakład produkcyjnie ukierunkowany bardziej na jednostki — motocykl otrzymałby chyba jeszcze więcej. Prawda jest niestety taka; jeśli są dwa wyroby, zmieniają się cyklicznie okresy koniunktury na każdy z nich



A. Bryzek

E. M.

A w tym zakładzie produkcja lotnicza miała takie korzystne okresy znacznie częściej i można powiedzieć, że motocykle były traktowane jak produkty uboczne. Dawało to o sobie znać w najbardziej nieodpowiednich momentach, kiedy dopracowanie konstrukcyjne dobrego motocykla i jego produkcja wymagały już niewielkich tylko zabiegów.

jeszcze całkowicie odzwierciedlenie w seryjnej produkcji.

Red. Jeśli w takim razie zapisowały się już realne kształty i parametry nowego motocykla uproszcza się chyba również droga „od pomysłu do przemysłu”?

E.M. Tak. Jesteśmy technicznie lepiej przygotowani i wyposażeni do produkcyjnej realizacji pomysłów.

M.K. Uzupełniłbym tę wypowiedź stwierdzeniem, że w chwili obecnej pomysły są bardziej skomplikowane, rozwiązania konstrukcyjne posiadają wysokie wymagania techniczne. Z tym się wiąże często konieczność posiadania wyspecjalizowanych obrabiarek, oprzyrządowania co może niekiedy opóźniać realizację pomysłów.

Red. Czy dalsza modernizacja motocykli WSK i wprowadzenie nowych modeli jest uzasadnione jeśli ciągle w dyspozycji są praktycznie dwa nie najlepsze typy silników?

M.K. To pytanie było zasadniczym w planowaniu naszego rozwoju. Dobrego silnika nam brakowało. Dosłaliśmy do wniosku, że nikt nam nowego silnika nie skonstruuje, dlatego też tu w Świdniku zespół ludzi opracował nowy, dobry silnik i istnieją szanse aby kiedyś mógł on znaleźć się w motocyklu turystycznym.

Red. Najlepiej można przekonać się o jakości motocykli w trakcie ich eksploatacji. Czy konstruktorzy jeżdżą nimi?

A.B. Tak. Jeździłem dosyć dużo motocyklami WSK. Miałem też możliwość porównywać ich jakość z maszynami czołowych firm zachodnich. No niestety, ta konfrontacja nie wypadła zawsze na korzyść motocykli WSK.

K.K. Przejechałem jako kierowca doświadczalny motocyklami WSK ponad 300 000 km w różnych warunkach. Wiele mankamentów, które zaobserwowałem dałoby się w prosty sposób wyeliminować.

RYSZARD WIERZCHOWSKI — Około 300 000 km, które tymi motocyklami przejechałem dało wiele spostrzeżeń. Największe mankamenty motocykli WSK to silnik i skrzynia biegów. Podwozie jest dobre, chociaż wymaga jeszcze dopracowania a przede wszystkim należy wprowadzić do wszystkich modeli nowe przednie zawieszenie.

A.B. Motocykle WSK są trwałe — np. motocykl japoński. WSK daje się przeważnie przejechać ok. 30 000 km natomiast chyba niewiele maszyn marek zachodnich, które OBR posiada, ten przebieg by uzyskało.



A. Stachyra

R.W. Wydało mi się, że nie powinniśmy jednak robić jednego typu motocykla dla wszystkich. W społeczeństwie zmotoryzowanym jest wielu młodych ludzi chcących się wyżyć w sporcie motorowym a jeżdżąc na sprzęcie oferowanym przez WSK nie mają żadnych szans.

Red. Czyli motocykl WSK jest na pewno uniwersalny ale zawodny. Czy były może prowadzone jakieś prace nad określeniem tej cechy?

M.K. Jako jeden z pierwszych przystąpiliśmy do takich prac. W ramach współpracy z Akademią Techniczno-Rolniczą doszliśmy do dobrych wyników w tym względzie tak, że obecnie niezawodność motocykli możemy traktować jako parametr, który da się zmierzyć. Dzięki temu wiemy co i gdzie w naszym motocyklu należy poprawić aby do uniwersalności doszła cecha niezawodności.

Red. Czy dla rozwoju motocykla można było zrobić więcej?

M.K. Tak. Można było zrobić dużo więcej. Powinniśmy dzisiaj produkować motocykl, który ma zaplanowany na lata osiemdziesiąte.



# WIADOMOŚCI Z MIASTA

## Każde dziecko jest nasze

Zapis w kronice wydziału staroświeckiego informuje, iż w dniu manifestacji antywojennej zorganizowanej w całym kraju z okazji 40 rocznicy wybuchu II wojny światowej podjęto tu ciekawą inicjatywę. Punktualnie o godzinie 12,00 przy dźwiękach syren fabrycznych poza minutą milczenia i okolicznościowymi przemówieniami w wydziale podjęto zbiórki na rzecz budowy wioski dziecięcej w Bilgoraju. Jest to odpowiedź pracowników wydziału na ogłoszenie Międzynarodowego Roku Dziecka i 100

rocznicy urodzin wielkiego ich przyjaciela Janusza Korczaka.

Lista ofiarodawców jest długa i obejmuje 71 nazwisk. Największe sumy wpłacili Cz. Zacharski H. Rosoliński oraz A. Bury, M. Darmochwał, J. Kapuśniak, E. Piórog, M. Kaliszczuk, J. Szyduk, H. Łasocha. Zebrani wzywali też całą załogę wytwórni do masowego poparcia akcji serca na rzecz dobra dzieci w imię hasła „Każde dziecko jest nasze”.

A. Bury

## Żeby dom był domem

Międzynarodowy Rok Dziecka niesie ze sobą radość dla dzieci. Z inicjatywy różnych instytucji, zakładów pracy i ludzi dobrej woli powstaje wiele pożytecznych i ciekawych przedsięwzięć, akcji i imprez, które sprawiają naszym milusińskim zadowolenie. Wszystko co dla nich zrobiono i co się robi jest godne podkreślenia i pochwały. Jednak dzieciństwo, to nie miesiąc ani rok. Toteż żadna instytucja, ani nawet armia najbardziej dobrych ludzi, nie potrafi, nie może zastąpić dziecku tych dwójga — matki i ojca. Od nich, od ich stosunku i umiejętności najwięcej zależy czy w przyszłości dziecko będzie szczęśliwym, „szczęśliwym” dni. Od nich zależy start po cichu w młodsze życie i w przyszłość. Kiedy usłyszymy słowo dziecko, każdemu z nas rośnie się ciepło w sercu. Jego obecność budzi w nas poczucie du-

my i radości, po prostu ono daje nam szczęście. Dom wypełniony po brzegi jego śmiechem, bezstroskim śmiechem, tchnie ciepłem i prawdziwym życiem, jest kolorowy. Nie jest łatwo rodzicom spełniać oczekiwania dzieci. Tempo życia, brak czasu, gonitwa wszędzie i za wszystkim, nie sprzyja umacnianiu więzi rodzinnej. Ale w kochających się rodzinach czasu dla siebie nigdy nie brakuje. Mimo trudności, mimo wielu problemów świat dziecka nie jest obcy rodzicom i odwrotnie. Z przykrością jednak trzeba stwierdzić, że mimo iż żyjemy u schyłku XX wieku, wiele naszych dzieci ma koszmarnie dzieciństwo. I to nie z powodu braku ubrania czy jedzenia (choć i takie rzeczy mają miejsce) ale przede wszystkim z braku miłości rodziców, braku swego miejsca wśród prawdziwej rodziny.

A. B.

## WZOROWI PRACOWNICY

### Janina Milaniuk

Sklep warzywno-owocowy nr 7 w Świdniku usytuowany jest przy ulicy Sławińskiego (obok Świdniczanek), przy głównej arterii komunikacyjnej miasta, co sprawia, że o każdej porze dnia pełno w nim kupujących. Funkcję kierownika sklepu sprawuje Elżbieta Ciok, jej zastępcą jest Janina Milaniuk, najstarsza stażem pracownica sklepu, dojeżdżająca od lat do pracy z Lublina. Aż dziw bierze ile siły i energii u tej kobiety. Spotkać ją można codziennie na zapleczu sklepu już przed 6 rano. Wracą do domu najczęściej przed wieczorem.

W warzywnym — opowiada Janina Milaniuk — zaczęłam pracować 15 lat temu. Przez 5 lat byłam jego kierowniczką. Na skutek dolegliwości reumatycznych zmuszona byłam przerwać na kilka lat pracę w Świdniku. Był to niestety trudny okres w moim życiu. Podjąwszy pracę w Lublinie długo borykałam się ze zdrowiem. Od 1976 roku pracuję znowu w świdnickim zielniku. W warzywnie i owoce zaopatruje nas Wojewódzka Spółdzielnia Ogrodniczo-Pszczelarska w Lublinie. W sklepie czynnym od 7 do 19 sprzedajemy codziennie średnio — półtorej tony ziemniaków, 200 kilogramów marchwi i nieco mniej cebuli, pietruszki, kapusty i selerów. Znikają z półek — miód, kompoty i koncentraty. Bývają miesiące, w którym ma-

my w sprzedaży cytryny, pomarańcze, banany i winogrona. Z zaopatrzeniem sklepu nie jest źle. Przydałoby się więcej kompotów i dżemów z wiśni, czarnej porzeczki i jagód. Jeżeli chodzi o grzyby więcej mamy w każdym roku suszonych aniżeli marnowanych.

10 lat temu sklep nasz uzyskał I miejsce we współzawodnicztwie pracy w naszym regionie. Pracę naszą oceniali wtedy komisja złożona z przedstawicieli WRZZ i Inspektoratu Wojewo-

dzkiej Spółdzielni Ogrodniczo-Pszczelarskiej. Czy mogłabym zmienić pracę w sklepie na inną? Dziś to już chyba za późno. Praca moja jakkolwiek ciężka jest urozmaicona. W sklepie panuje ciągły ruch, nie ma monotonii. Trzeba bez przerwy zamawiać i sprzedawać wszystko to co potrzebne jest gospodyniom domowym. Stąd nasze codzienne starania aby zarówno w sklepie jak i na stołach świdnickich rodzin nie brakowało niczego.

k-k



## Spacerkiem po Świdniku

Place zabaw nie budziły nigdy zachwytu dzieci jak również ich rodziców. Małe, wyasfaltowane z nieciekawymi przyrządami do zabawy miejsca, to zjawisko powszechne w naszym mieście. Ogładając place zabaw wydzielone milusińskim dla rozrywki stwierdzam cztery rodzaje przyrządów — karuzele, zjeżdżalnie, huśtawki i drabinki. W rezultacie wszystkie place są identyczne, nikt nie zachęca do zabawy. Sprawa małej różnorodności miejsc z przeznaczeniem do zabawy to jedna strona medalu. Druga równie ważna to fakt, że

te i tak ubogie atrakcje są z zasady niesprawne, brakuje krześledek w karuzelach, szczebli w drabinkach.

Pamiętam jak wiele radości sprawiało dzieciom zjeżdżanie w piaskownicy pełnej piachu, obecnie ktoś wpadł na genialny pomysł i tak usytuowano zjeżdżalnie (jednocześnie cementując je na stałe), że dzieci zjeżdżają bezpośrednio na cement. I jeszcze jedna sprawa, w wielu zjeżdżalniach poręcz jest zainstalowana tak wysoko, że 14-latek może wygodnie trzymać się wchodząc

po drabinie, młodsze dzieci zaś wchodzą na czworaka trzymając się schodków, bowiem inaczej wypadłyby po prostu na bok.

Zbliża się zima, a więc najlepszy czas by zastanowić się jak urozmaicić place zabaw by były one piękne, funkcjonalne i bezpieczne. Jeżeli brakuje pomysłów i ciekawych rozwiązań to proponuję skorzystać z doświadczeń innych miast. Bo to co obecnie oferujemy w Świdniku naszym maluchom jest po prostu nieciekawe.

I. W.

## Modelarze ze Spółdzielni Mieszkaniowej

Rok 1972. Na mocy porozumienia pomiędzy Aeroklubem Robotniczym a Spółdzielnią Mieszkaniową w Świdniku powstaje Modelarnia Lotnicza. Na stanowisko instruktora zostaje powołany współzałożyciel modelarni ob. Władysław Starobrat. Modelarnia zlokalizowana zostaje w sułecznym jednym z budynków mieszkalnych przy ul. Kopernika. Pomieszczenie o pow. 20 m<sup>2</sup> bez wentylacji, sanitariatów, bieżącej wody i zaplecza magazynowego usytuowane w budynku mieszkalnym, jest uciążliwym przybytkiem dla części jego mieszkańców, co powoduje wiele spórów między nimi a uczestnikami zajęć w modelarni. Pomimo tych trudności 25 chłopców podzieliło na dwie grupy, przychodząc na zajęcia dwa razy w tygodniu. Pracowali chętnie. Na efekty sumiennej pracy nie trzeba było długo czekać. Jeszcze w tym samym roku podczas Wojewódzkich Zawodów Modeli Latających zdobywają I miejsce zespołowo i Puchar Prezesa RSM „Motor”.

W 1973 r. podczas Wojewódzkich Zawodów Modeli Latających zdobywają III miejsce, kwalifikując się tym samym do udziału w zawodach Centralnych o Puchar Dyrektora CZSBM gdzie w konfrontacji sportowej z modelarzami z całego kraju zajmują zespołowo IV miejsce.

Kolejno w latach 1974 i 75 w Wojewódzkich Zawodach Modeli Latających zdobywają pierwsze

miejsca zespołowo i reprezentują tym samym województwo lubelskie w Zawodach Centralnych uzyskując doskonałe wyniki: w 1974 r. III miejsce zespołowo a w 1975 r. II miejsce, otrzymując za to puchary ufundowane przez Aeroklub PRL.

W roku 1975 Puchar Przechodni Dyrektora CZSBM O/Lublin pozostaje na stałe w Świdniku. W latach 1976, 1977 i 1978 modelarze Spółdzielni Mieszkaniowej w Świdniku wygrywają Wojewódzkie Zawody Modeli Latających o Puchar Przechodni Prezesa WSM w Lublinie, dzięki temu zgodnie z regulaminem i ten puchar staje się własnością modelarzy ze Świdnika.

W 1976 r. modelarze przywożą z Wrocławia jeszcze jeden puchar. Zdobyli go zajmując pierwsze miejsce w Ogólnopolskich Zawodach Modeli Latających organizowanych przez CRZZ i Dom Kultury we Wrocławiu.

Pod koniec 1978 r. Modelarnia Lotnicza zostaje przeniesiona do nowego, specjalnie do tego celu przystosowanego lokalu, gdzie modelarze znaleźli doskonałe warunki do pracy. Wzrosła również ilość szkolonych modelarzy do 40 tu.

Maj 1979 r. przynosi kolejny

sukces. Na Wojewódzkich Zawodach Modeli Latających modelarze zajmują zespołowo I miejsce, jednocześnie spada na nich zaszczyt reprezentowania województwa lubelskiego na zawodach ogólnopolskich.

We wrześniu br. drużyna ze Świdnika w składzie: Piotr Bronisz, Krzysztof Arasimowicz i Andrzej Mierziński, wyjeżdża do Ojola na Ogólnopolskie Zawody

Modeli Latających. Zajmują tu zespołowo II miejsce. Jako nagrodę przywożą Puchar Aeroklubu PRL.

W klasyfikacji indywidualnej Piotr Bronisz zajmuje II miejsce, czym w znaczny sposób przyczynia się do zajęcia II lokaty przez zespół. Ta zaszczytna lokata nie daje im jednak w pełni zadowolenia. „Przecież tak niewiele brakowało do zwycię-



wa...” — mówią modelarze i instruktor.

Sympatycy tej dziedziny sportu uważają jednak przy obecnym poziomie i rozwoju modelarstwa zajęcie II miejsca w konfrontacji ogólnokrajowej za znaczący sukces.

Podsumowując pasmo sukcesów w siedmioletniej historii działalności modelarni, należy chyba wspomnieć o najlepszych modelarzach, do których należą: bracia Wiesław i Leszek Socha, Krzysztof i Marek Arasimowicz oraz Piotr Bronisz.

Na wszystkie osiągnięte sukcesy złożyły się: wybitne zaangażowanie postawa instruktora i współzałożyciela modelarni p. Władysława Starobrata, solidna praca modelarzy, oraz dobrze ułożona sieć współpracy Spółdzielni Mieszkaniowej z WSK i Aeroklubem Robotniczym w Świdniku.

Nadrzędnym jednak i wspólnym celem prowadzenia tej działalności jest pobudzenie zamiłowania do techniki, majsterkowania i wdrażania do solidnego wykonywania pracy.

Można sądzić, że przy takich założeniach i sukcesach, współpraca między sp-nią mieszkaniową, WSK i aeroklubem nie ustanie ku zadowoleniu naszego społeczeństwa a modelarzem i ich instruktorowi gratulujemy sukcesu i życzymy dalszego zapału i wytrwałości w pracy oraz sukcesów na kolejnych zawodach.

Irena Okoń



## Plebiscyt sportowy rozstrzygnięty

### Tomasz Wójtowicz na czele dziesiątki

Komisja konkursowa w składzie: Henryk Panasiuk (kier. Wydziału KKFIT Urzędu Miejskiego) — przewodniczący oraz członkowie: mgr Waldemar Pielak — przewodniczący MKKFIT, Tadeusz Skrzczkowski — przedstawiciel FKS Avia oraz Mieczysław Kruk — redaktor Głosu Świdnika — dokonała podsumowania wyników plebiscytu na 10 najlepszych sportowców miasta Świdnika w minionym 25-leciu w dziesięciu dyscyplinach sportowych. Na liście najlepszych znaleźli się:

Tomasz Wójtowicz (piłka siatkowa) — 1025 pkt., Stanisław Kasperek (sporty lotnicze) — 920 pkt., Jan Remigiusz Szczerbakiewicz (motory) — 820 pkt., Ryszard Petek (boks) — 800 pkt., Eugeniusz Bondarenko (piłka nożna) — 636 pkt., Ryszard Kot (tenis ziemny) — 635 pkt., Leszek Kuśmirek (lekkoatletyka) — 580 pkt., Jerzy Seweryński (koszykówka) — 570 pkt., Zbigniew Wiechnicki (pływanie) — 530 pkt., Anna Jurczyńska (szachy) — 390 pkt.

Miejsca od 11 do 49 zajęli w konkursie: B. Adamkowski, J. Jankowski, A. Oryszko, Z. Marciniak, H. Kukier, J. Brendler, E. Słonek, R. Litwin, J. Pejo, W. Ksiński, I. Farjaszewska, A. Sydor, M. Hawelko, R. Pytel, R. Sitkowski, E. Rechul, I. Kasprzak, L. Łasko, B. Wilk, R. Jankowski, M. Guz, Zb. Szymczak, Cz. Kuśmirek, Zb. Ksiński, T. Jęszpów, B. Macki, E. Madej, W. Wasil, T. Ochnick, L. Tarkowski, St. Grzesz, W. Kozłowska, Zb. Stypiński, Z. Skowronski, B. Jaswik, R. Kolesiński, M. Kosiński, K. Burdziński i J. Krasnopolski.

W czasie tegorocznych Dni Świ-

dnika, przewidziano spotkanie władz miejskich z dziesięcioma najlepszymi sportowcami Świdnika w minionym 25-leciu. Zwycięzcy plebiscytu otrzymają m. in. puchary, dyplomy, nagrody rzeczowe i proporzeczki.

W tym czasie odbędzie się również losowanie nagród i pamiątek dla tych uczestników plebiscytu, którzy trafnie wytypowali 10 najlepszych sportowców. A jest ich trzynastu: Adam Orłowski Nowy Kępice, gmina Melgiew, Zbigniew Maj — Świdnik, ul. Kopernika 6/24, Anna Dudzik — Świdnik, ul. H. Sawickiej 10/11, Andrzej Karp — Świdnik, ul. H. Sawickiej 10/11, Józef Tyburek — Świdnik, ul. Widok 6, Franciszek Gładka — Nowy Kępice, gmina Melgiew, Andrzej Gołab — Lublin, ul. Lubartowska 16/22, Marian Czajka — WSK Świdnik, Tadeusz Lesiecki — Świdnik, ul. Śródkowa 12/25, Stanisław Kociubowski — Świdnik, ul. Śródkowa 12/9, Zygmunt Karp — Świdnik, ul. H. Sawickiej 10/11 i Andrzej Ujma — Lublin, Kalinowszczyzna 24/1.

Zwycięzcom plebiscytu gratulujemy!

## Piłkarze ARS Capri w Świdniku

Duże zainteresowanie wywołał występ piłkarzy włoskich w Świdniku. Amatorski zespół ARS Capri z Rzymu, w którym występują w większości studenci nie był groźnym przeciwnikiem dla Avii. Spotkanie wygrali świdniczanie aż 10:2, ale nie zawsze przecież o sam wynik chodzi. Za pośrednictwem CRZZ klub nasz nawiązał kolejne sportowe stosunki, tym razem z drużyną ze słonecznej Italii.

Przed meczem, w pawilonie FKS Avia doszło do spotkania z ekipą włoską. Uczestniczyli w nim trener drużyny Luciano Adriatta, osoby towarzyszące — przedstawiciel włoskich związków zawodowych, lekarz i kilkunastu zawodników.

Dyrekcję, Radę Zakładową i klub sportowy reprezentowali dyrektor do spraw pracowniczych inż. Stanisław Kwieciński, sekretarz RZ Władysław Zabicki, przewodniczący ZZ ZSMP Waldemar Kijanko oraz kierownik klubu Radosław Rubaj.

Witając sportowców włoskich dyrektor inż. Stanisław Kwieciński powiedział:

„Przybyście do Fabrycznego Klubu Sportowego, który powstał przy zakładzie i jest przez kierownictwo oraz załogę popierany i utrzymywany. Początki zakładu produkującego dziś śmigłowce i motocykle sięgają 1951 roku. Tworząc przy zakładzie również i miasto, tworzyliśmy także infrastrukturę. Stąd działalność naszego klubu sportowego. Oprócz sportu przedsiębiorstwo zainteresowane było także tworzeniem działalności kulturalnej. Na jed-

nym i drugim odcinku ma Świdnik bogatą tradycję...”

„Dziękując za gorące przyjęcie drużyny ARS Capri w Świdniku przedstawiciel włoskich związków zawodowych oświadczył:

## Zwycięstwa siatkarzy

W drugiej połowie września br. przebywali w Mieście siatkarze Avii. Do Miela wysłano II-ligowy zespół a także juniorów. Ligowcy pokonali Stal 3:0 i 3:1 a w meczu juniorów dwa zwycięstwa odnieśli również młodzi siatkarze. Zespół juniorów występował w składzie: LESZEK KOPERDA, MAREK HERDA, DARIUSZ BACHENEK, ROBERT LOBODZKI, KAZIMIERZ KRZYWICKI, JANUSZ JANICKI, a na zmiany wchodził: ROBERT WO-

ŁOZKO, ZENON ZIELIŃSKI i ARTUR FIJAŁKOWSKI. W rozegranym przy końcu września br. turnieju w piłce siatkowej mężczyzn z okazji 25-lecia lubelskiego Startu duży sukces odnieśli również siatkarze świdnicy. Drużyna nasza po zwycięstwach nad wszystkimi przeciwnikami zdobyła pierwsze miejsce i puchar. W turnieju występowali: Czarni Radom, Wifama Łódź, AZS Kielce, Avia i Start Lublin.

Produkcja motocykla w WSK Świdnik została rozpoczęta we wrześniu 1954 roku według dokumentacji konstrukcyjnej otrzymanej z Warszawskiej Fabryki Motocykli. Adaptacji dokumentacji konstrukcyjnej oraz dostosowania jej do warunków WSK jak również nadzór konstrukcyjny nad produkcją prowadzony był przez dwuosobowy zespół: inż. Czesław Wierciński i Tadeusz Władysławski. WSK wypuszcza na rynek pierwszą partię motocykli M06 z znakiem firmowym WFM. Ambicją dyrekcji i załogi WSK było opracowanie własnej konstrukcji motocykla — konkurencyjnego w stosunku do motocykla WFM i SHL.

Następuje rozwój biura konstrukcyjnego. Powstaje dział głównego konstruktora motocykli. Głównym konstruktorem zostaje inż. Czesław Wierciński. Pod jego kierunkiem w latach 1958–59 zespół konstruktorów: inż. Mieczysław Krzeszowiec, Edward Szymański, Ziemowit Barczyński, Tadeusz Władysławski, Janusz Jaworski opracowuje i wdraża do produkcji konstrukcję bardzo nowoczesną konstrukcję motocykla M06-Z z silnikiem wyprodukowanym przez zakłady w Nowej Debie o mocy 6,5 KM. Motocykl posiada nowe hydrauliczne teleskopy przednie, amortyzatory tylne, głębokie błotniki, nowe siodło, lampy przednią i tylną. Po raz pierwszy zastosowano w polskich motocyklach piasty, pokrywę, szczęki hamulca odlewane ciśnieniowo ze stopów aluminium. W miejsce dotychczasowych pokryć lakierniczych „nitro” zastosowano lakiery piecowe. Całość składa się na nowoczesną estetyczną sylwetkę. Motocykl zdobył uznanie użytkowników i cieszył się dużym popytem. Lata 1959–61 to dynamiczny wzrost opracowań konstrukcyjnych. Głównym konstruktorem w tym czasie zostaje inż. Jerzy Kosma; pod jego kierownictwem powstały w oparciu o podstawowy typ M06-Z konstrukcje motocykli — model M150 z silnikiem o pojemności 150 cm<sup>3</sup>, model M06L — wersja luksusowa, motocykl sportowy MR15.

W latach 1962–63 zostają opracowane konstrukcje motocykla „Sarenka”, wózek dostawczy oraz motocykl crossoowy M06C. Pierwsze konstrukcje pozostają w fazie wykonania prototypów i przeprowadzenia badań. W połowie roku 1963 głównym konstruktorem zostaje mgr inż. Roman Podolak. Pod jego kierunkiem opracowano wersje motocykla M06-64. Motocykl charakteryzuje się prostotą konstrukcji oraz stosunkowo niską ceną. Lata 1965–67 to dalszy szybki rozwój zaplecza technicznego. Powstają konstrukcje motocykla M19

Kos w dwóch wersjach oraz skutera M57. Konstrukcje te pozostają w fazie wykonania prototypów i przeprowadzenia badań i przeprowadzenia badań. W okresie tym zostają opracowane, przebadane i wdrożone do produkcji seryjnej wersje motocyli: M06A, M06B1 i M06B2. Każda kolejna wersja była udoskonaleniem poprzedniej przy czym niektóre modele były produkowane równolegle przez kilka lat. Na skutek wprowadzenia zmian takich jak: silnik SO123 o mocy 7,3 KM z tłumikiem szmerów ssania oraz nowym układem wydechowym, nowy akumulator, zamki patentowe, zwiększenie ilości chromu i podniesienie jakości wykonania wszystkich zespołów w roku 1968 WSK uzyskała na model

— kier. mgr inż. Henryk Zalewski.

Na wskutek dynamicznego rozwoju konstrukcji oraz uzyskania dobrej opinii na rynku krajowym oraz rosnącego popytu, w 1970 roku zapada decyzja o skoncementowaniu całości produkcji motocykli w WSK Świdnik. Ambicją konstruktorów i załogi WSK było pomimo braku konkurencji krajowej wypuszczenie na rynek doskonalszych i atrakcyjniejszych motocykli. Decyzja o koncentracji produkcji motocykli stała się podstawą do utworzenia w WSK Świdnik silnego Ośrodka Badawczo-Rozwojowego w zakresie pojazdów jednośladowych, który podjął szereg prac konstrukcyjnych, technologicznych i badawczych i prowadził je w pełnych cyklach rozwojowych tzn. aż do wdrożenia do produkcji z nadzorem produkcji włącznie. Podstawowym celem po roku 1970 w rozwoju konstrukcji stało się opracowanie unifikowanej rodziny motocykli

kierunkowskazy. Znaczący wkład w konstrukcję i uruchomienie motocykli w latach 1968–72 mieli tacy konstruktorzy jak: Roman Podolak, Jerzy Rebań, Edward Mazur, Stanisław Czubot, Jerzy Winogrodzki, Tadeusz Władysławski, Edward Franczak, Mieczysław Krzeszowiec, Roman Pruszkowski. Lata 1972–75 to dalszy rozwój konstrukcji motocykli. Jest to również okres zmian personalnych i organizacyjnych w Ośrodku Badawczo-Rozwojowym.

Głównym specjalistą do spraw rozwoju przemysłu motocyklowego zostaje inż. Mieczysław Krzeszowiec, głównym konstruktorem — mgr inż. Edward Mazur, a kierownikiem działu wdrożeń inż. Tadeusz Władysławski. Pod ich kierownictwem opracowano i wdrożono do produkcji motocykle z serii ptaków: Gil, Lelek, Bąk w klasie 125 cm<sup>3</sup> oraz Kobuz, Dudek w klasie 175 cm<sup>3</sup>. Motocykle te posiadały modne estetyczne sylwetki i odpowiadały panującej ówczesnej modzie,

nowy układ korbowo-tłokowy, głowice, cylinder, czyli jest całkowicie nowym silnikiem o pojemności 175 cm<sup>3</sup> i mocy 16 KM. Powstaje również silnik 3.42 o pojemności 125 cm<sup>3</sup> i mocy 13 KM, w którym z poprzednich silników wykorzystano wszystkie elementy za wyjątkiem układu korbowo-tłokowego, cylindra i głowicy.

Do wymienionych silników skonstruowano i wykonano prototypy oraz przeprowadzono badania nowoczesnych motocykli M26 w klasie 125 cm<sup>3</sup> oraz M30T (turystyczny) i M30S (sportowy) w klasie 175 cm<sup>3</sup>. Są to motocykle całkowicie różne od poprzednich produkowanych, posiadające wszystkie zespoły nowe. W motocyklach M30 przewidziano wyposażenie w bezsprzeczowe koła odlewane z lekkich stopów aluminium oraz hamulce tarczowe. Na bazie wymienionych motocykli jak również na bazie motocykli dotychczas produkowanych opracowano i wdrożono do produkcji motocykle: M21W2 „Perkoz” w klasie 175 cm<sup>3</sup> z silnikiem W2; M06B3 „Krasna” w klasie 125 cm<sup>3</sup> z silnikiem SO123A; M06B3 „Kos” w klasie 125 cm<sup>3</sup> z silnikiem SO123A; PZL 125M w klasie 125 cm<sup>3</sup> z silnikiem Minarelli — wersja eksportowa.

Pierwszą partią motocykli M21W2 Perkoz została wykonana w roku 1978. Motocykl M06B3 Kos ukazał się na rynku w 1980 roku. Największy wkład w konstrukcję, rozwój i wdrożenie motocykli w latach 1975–79 wnieśli inż. Mieczysław Krzeszowiec, inż. Edward Mazur, inż. Tadeusz Władysławski, inż. Andrzej Bryzek, Franczak, inż. Roman Pruszkowski, inż. Stanisław Czubot, inż. Kazimierz Serpatowski, inż. Bogdan Szolubski, inż. Marian Krzyżyszyca, inż. Leopold Chuszczyński, inż. Stanisław Piekliko, Jerzy Kasperk. Przy wykonawstwie prototypów największy wkład wniósł inż. Zbigniew Czubara. Motocykle w WSK Świdnik były produkowane przez 25 lat. Cieszyły się i cieszą nadal niesłabnącym popytem. Przez ten okres przyczyniły się do podniesienia kultury technicznej w kraju do jego politechnizacji.

Uruchomienie produkcji nowoczesnej motocykli M26 i M30 oraz ich odmiannych pozwoliło na dalsze zwiększenie ich popularności i szersze wejście na rynki zagraniczne.

T. Władysławski

z 1206 z dn. 1.10.79 r. 3.000 —M-7

## ROZWÓJ KONSTRUKCJI MOTOCYKLI

M06B1 znak jakości „I” i grupe nowoczesności A. Tej sztuki nie udało się osiągnąć żadnemu krajowemu pojazdowi przez cały miniony okres powojenny. Największy wkład w opracowanie konstrukcji motocykli i wdrożenie ich do produkcji w latach 1963–67 wniósł tacy konstruktorzy jak: inż. Roman Podolak, inż. Jerzy Rebań, inż. Mieczysław Krzeszowiec, inż. Edward Mazur, inż. Tadeusz Władysławski, inż. Mieczysław Kołodziński, inż. Leszek Boguszewski.

W roku 1968 powstaje przy WSK w Świdniku Zakład Doświadczalny jako samodzielna jednostka organizacyjna. W zakładzie zostaje wyodrębniony pion techniczny do spraw motocykli. Pionem kieruje zastępca dyrektora do spraw technicznych „M” mgr inż. Roman Podolak. Pion ten składał się z następujących komórek organizacyjnych: dział głównego konstruktora — kier. mgr inż. Jerzy Rebań, dział technologiczny — kier. inż. Jerzy Micul, wydział wykonawstwa prototypów — kier. inż. Zbigniew Czubara, oddział prób i badań

klasy 125 i 175 cm<sup>3</sup>, która zabezpieczyła wymagania rynku w tej grupie wyrobów.

Powstają konstrukcje motocykli — M06B3 w klasie 125 cm<sup>3</sup> z silnikiem SO123A, którego produkcję podjęto w sierpniu 1971 r. — M21W2 w klasie 175 cm<sup>3</sup> z silnikiem W2Bx, którego produkcję podjęto w sierpniu 1972 r. M21W2 Sport w klasie 175 cm<sup>3</sup> z jego odmianną SI-S6, którego produkcję podjęto w czerwcu 1972 r. w pierwszej fazie na potrzeby eksportu; M06B3 Sport w klasie 125 cm<sup>3</sup> z jego odmianną SI-S4 — z przeznaczeniem na eksport; M21W1 w klasie 125 cm<sup>3</sup> z silnikiem W1, prace zostały zakończone w fazie prototypów i badań oraz wykonanie partii próbnej; MR16C z silnikiem „Formaero” o pojemności 175 cm<sup>3</sup> o mocy 22 KM; MR16GP z silnikiem W2 o pojemności 175 cm<sup>3</sup> i o mocy 15 KM.

Oprócz konstrukcji motocykli opracowano konstrukcję i przebadano samochód inwalidzki „Gacek” z przeznaczeniem dla inwalidów o różnym stopniu kalektwa. Opracowano konstrukcję wyposażenia dodatkowego do motocykli jak: bagażniki, osłony przeciwwiatrowe, osłony na nogi,

produkowane one były równolegle z modelami M06B3 i M21W2.

W konstruowaniu i wdrażaniu tych motocykli wyróżnili się konstruktorzy: inż. Andrzej Bryzek, inż. Roman Pruszkowski, inż. Kazimierz Serpatowski, Józef Zwoliński, Marian Czubara, Stanisław Piekliko, Józef Kulbaka, Antoni Sagan.

Lata 1975–79 to okres ukuierunkowania konstrukcji na motocykle z silnikami własnej konstrukcji. Występujące od lat kłopoty z opracowaniem i uruchomieniem nowego silnika przez ZM w Nowej Debie zmusiły OBR przy WSK w Świdniku do podjęcia prac własnych nad nowymi silnikami do motocykli turystycznych w oparciu o doświadczenie zdobyte przy konstrukcji silników do motocykli sportowych, takich jak: „Formaero” czy „Rodeo”. Pod kierownictwem mgr inż. Henryka Zaleńskiego powstaje konstrukcja silnika 3.40, w którym układ korbowo-tłokowy, głowica, cylinder, gaźnik, prądnicą pozostały z dotychczas produkowanego silnika W2, natomiast całkowicie nowe to: pleciobiegowa skrzynia biegów. Na bazie tego silnika powstaje silnik 3.41, który ma