

Piotr Pluskowski (2016)

Nieznana historia samochodu Beskid

Published: 17.11.2017

Recommended by Redakcja Pol-Int

Publishing house Modena

Place of publication Cieszyn

Language Polish

ISBN: 000

other

Polski

Nieznana historia samochodu Beskid

Published: 17.11.2017

Reviewed by M.A. Sławomir Prokop Edited by M.A. Urszula Kieżun

Innowacyjność i indywidualny styl, taka filozofia często przyświecała polskim inżynierom. Niewielka ich grupa zainicjowała na początku lat 80-tych projekt FSM 106 "Beskid". Jako pierwszy jednobryłowy, ekonomiczny pojazd rodzinny miał powtórzyć sukcesy swoich małowielkościowych poprzedników – Fiata 500 i Fiata 126, przejmując jednocześnie miano „samochodu narodowego”. Znakomicie przemyślany, uwzględniający najnowsze opracowania w dziedzinie aerodynamiki, projektowania nadwozi, a jednocześnie cechujący się wysokim stopniem unifikacji podzespołów mechanicznych z pojazdami dostępnymi w tym czasie na rynku, był jak żaden inny projekt do tej pory odmienny od swojej konkurencji. Jeden rzut oka na pierwsze szkice, modele czy notatki wystarczy, aby odczytać motto inżynierów – mimo szarej rzeczywistości, trudnych warunków ekonomicznych i niesprzyjającego nastawienia ówczesnych władz do jakichkolwiek przejawów kreatywności postanowili oni wyznaczać trendy, zamiast podążać za nimi.

Książka Piotra Pluskowskiego pozycjonuje rozpoczęcie projektu "Beskid" w szerokim rysie historycznym polskiej motoryzacji i myśli technicznej. We wstępie zostajemy przeniesieni do początków XX wieku, w których to powstawały pierwsze inwestycje związane z motoryzacją. Dalej przedstawiona zostaje odbudowa infrastruktury drogowej ze zniszczeń II wojny światowej oraz omówione pojazdy oparte na umowach licencyjnych i próby ich modyfikacji tak, aby były one zdolne sprostać wymaganiom ówczesnych polskich rodzin, przemysłu i rolnictwa. W końcu docieramy do początku lat 80-tych, kiedy to poprzez splot różnych czynników wyłania się interdyscyplinarna grupa inżynierów mechaników, artystów z zakresu wzornictwa przemysłowego, obliczeniowców, którym przyświeca ta sama idea – stworzenie pierwszego w pełni polskiego samochodu małowadźowego, który będzie w stanie sprostać wymaganiom odbiorców, ograniczeniom ówczesnego przemysłu, a jednocześnie mogącego bez kompleksów konkurować z konstrukcjami zachodnich koncernów samochodowych.

Aby dać czytelnikowi pełny obraz ówczesnej sytuacji, a jednocześnie szansę docenienia wyjątkowości projektu „Beskid” należy zwrócić uwagę na rzeczywistość motoryzacyjną tamtego okresu, która to w odniesieniu do pojazdów osobowych funkcjonowała na bazie umów licencyjnych ze Związkiem Radzieckim i Włochami. W pierwszym przypadku samochód „Warszawa” zaczął motoryzować powojenną Polskę i jednocześnie stał się bazą dla dwóch pochodnych konstrukcji: „Nysa” i „Żuk”, które to współdzieliły z nim znaczną część podzespołów mechanicznych, a oba pojazdy miały za zadanie odpowiedzieć na zapotrzebowanie ówczesnego rolnictwa, przemysłu i transportu – a więc na konstrukcję towarową, towarowo-osobową i osobową. Włosi natomiast zasilili nasz rynek projektami koncernu FIAT. Głównymi modelami produkowanymi na umowach licencyjnych był 126p, który to na swój sposób miał być „samochodem dla mas”, a także 125p wraz z jego konstrukcyjnym rozwinięciem w postaci poloneza. W mniejszych ilościach produkowano również bardziej komfortowe i zaawansowane samochody (np. Fiat 132), ale były one skierowane wyłącznie do wąskiego kręgu odbiorców głównie ze sfer administracyjnych i rządowych. W początkowych założeniach samochody licencyjne Fiata miały być powiewem nowoczesności w Polsce. Niestety uwarunkowania polityczne i ekonomiczne sprawiły, że ten cel zrealizowano jedynie połowicznie, co zaowocowało faktem, iż w stosunkowo atrakcyjnych jak na owe czasy nadwoziach znalazły się archaiczne konstrukcje silników. W ten oto sposób do końca lat 80-tych XX wieku niemal całość polskiego przemysłu motoryzacyjnego bazowała na rozwiązaniach konstrukcyjnych mających swe korzenie w okresie bliskim II wojnie światowej. Na przeciw tej szarej rzeczywistości i siermiężnym konstrukcjom stanął „Beskid”, bez wątplenia stanowiący wizję pojazdu XXI wieku.

Książka Pluskowskiego opracowana jest w taki sposób, w którym czytelnik ma poczucie współuczestnictwa w procesie projektowania. Dostępne są dla niego odręczne notatki i korespondencja pierwszych pomysłodawców wyznaczające kierunki rozwoju, aspekty, na których należy szczególnie koncentrować swoją uwagę podczas tworzenia samochodu. Mając przez cały czas złudzenie bycia jednym z członków grupy projektowej zostajemy szczegółowo przeprowadzeni przez fazę budowy i oceny modeli, by w końcu móc zapoznać się z w pełni funkcjonalnym prototypem, a w zasadzie kilkoma jego wariantami. Każdy z nich był inny, co wiązało się z różnym typem zastosowanych w nich silników. Bazując na notatkach z jazd testowych dowiadujemy się o zaletach, ale i bolączkach każdego z nich, czyli tak naprawdę o tym, co jest najważniejsze dla kierowcy oczekującego czegoś więcej od pojazdu niż tylko przemieszczenia z punktu do punktu – charakterze samochodu.

Opisywana publikacja to zbiór faktów, w którym nie ma miejsca na budowanie mitów i przedstawianie subiektywnych ocen, co z punktu widzenia czytelnika jest ogromną zaletą, lecz nie brak jest również emocjonujących fragmentów jak ten, w którym w dniu 11 października 1983 roku wraz z grupą osób pracujących nad projektem znajdujemy się w warszawskim Pimocie, aby uczestniczyć w teście zderzeniowym "Beskida". Wchodząc do hali testów zderzeniowych, mijamy prototyp przygotowywany do zderzenia, wyposażony w manekiny symulujące obecność kierowcy i pasażera, i mimowolnie w głowie rodzi nam się pytanie: Jak on sobie poradzi?

Od strony naukowo-technicznej opisywana pozycja stanowi znakomite studium genezy badań wytrzymałościowych i aerodynamicznych nie tylko w Polsce, ale i na świecie. Za pomocą artykułów pisanych przez badaczy i uczestników projektu zapoznajemy się z pionierskimi poczynaniami w zakresie stosowania metody elementów skończonych (MES). W swoich początkach implementacja MES była znacząco utrudniona ze względu na niewielkie moce obliczeniowe ówczesnych komputerów oraz brak profesjonalnego oprogramowania. Każdy inżynier chcący wspomóc się tą metodą musiał być jednocześnie programistą tworzącym algorytmy obliczeniowe dedykowane specjalnie pod rozważane przez niego jedynie niewielkie fragmenty karoserii.

Niezwykle ciekawie opisane są również początki historii badań aerodynamicznych samochodów w Polsce. Przedstawiony jest cały proces optymalizacji aerodynamicznej pojazdu od rysunków bazujących na dostępnej wiedzy literaturowej, poprzez tworzenie i badanie modeli samochodów w odpowiedniej skali, aż po analizę jeżdżącego prototypu. Czytelnik ma możliwość zapoznania się z procesami decyzyjnymi uczestników projektu bazujących z jednej strony na założeniach konstrukcyjnych przyjętych na wstępie, a z drugiej strony naturalnej chęci do jak najbardziej radykalnego obniżenia współczynnika oporu powietrza. Na tym etapie widać znakomite przenikanie się dyscyplin naukowych i wymiany doświadczeń pomiędzy fachowcami z różnych dziedzin - w tym wypadku branży motoryzacyjnej i lotnictwa. Badania prowadzone były w Instytucie Lotnictwa, wyniki interpretowane przez specjalistów z dziedziny badań konstrukcji samolotów, a - co ciekawe - sama bryła prototypowego pojazdu nawiązuje do przekroju skrzydła szybowca.

Przekraczająca wszystkie dotychczasowe ograniczenia wizja niewielkiego zespołu inżynierów, ich pionierska praca nad aerodynamiką, ergonomią przestrzeni pasażerskiej, sztywnością nadwozia i zminimalizowanymi kosztami wytwarzania złożyła się w przedstawioną w tej książce kompletną opowieść o projekcie „Beskid”. Poprzez imponujący zbiór archiwalnych dokumentów, fotografii i rysunków technicznych Piotr Pluskowski stworzył opracowanie będące hołdem dla twórców i dla samochodu, który został zaprojektowany, aby być zupełnie innym od tego, co powstało do tej pory.

Niestety, „Beskid” podzielił losy swoich również znakomitych stylistycznie, choć nie dopracowanych aż do takiego stopnia wcześniejszych studiów, czyli Syreny Sport i Polskiego Fiata 1100 Coupé - nigdy nie wszedł do seryjnej produkcji. Uwarunkowane było to głównie czynnikami politycznymi i ekonomicznymi. Ówczesne władze dużą wagę przykładają do kooperacji z Fiatem, który w tym czasie chciał zaoferować umowę licencyjną na pojazd o podobnych założeniach konstrukcyjnych i tak też się stało - zakupiono licencję na projekt X1/79, który w wersji seryjnej przerodził się w Fiata Cinquecento.

Powstaje zatem pytanie, czy cały wkład pracy włożony w stworzenie w samochód „Beskid” został zaprzepaszczony? Zdecydowanie nie. Paradoksalnie mimo zaprzestania pracy nad projektem miał on znaczący wpływ na sposób motoryzowania polskiego społeczeństwa lat 90-tych. Powodem tego jest rodzaj presji wywarły na zarząd Fiata poprzez zapoznanie go z polską konstrukcją. Włosi widząc stopień zaawansowania prac i unikalność konstrukcji musieli zaproponować coś na choćby porównywalnym poziomie, w przeciwnym wypadku Polacy zostaliby znów „uszcześliwieni” kolejną archaiczną konstrukcją.

Najważniejszym aspektem, który należy uznać jako nieocenioną pozostałość po projekcie „Beskid” jest rozwój kadry inżynierskiej. Współtwórcy projektu znaleźli możliwości realizacji i kontynuacji swoich wizji w zachodnioeuropejskich biurach konstrukcyjnych i ośrodkach badawczych, a także w polskim przemyśle samochodowym.

Piotr Pluskowski, absolwent Uniwersytetu Śląskiego w Katowicach oraz Wydziału Architektury Politechniki Wrocławskiej, jest obecnie Prezesem Cieszyńskiego Stowarzyszenia Auto Weteranów. W swoich licznych publikacjach dał się poznać jako znakomity dokumentalista przemysłu motoryzacyjnego na obszarze Śląska.

Omawiana publikacja to zbiór unikalnych dokumentów powstałych w fazie opracowywania projektu, artykułów naukowych i prasowych z tamtego okresu, jak również przegląd aktywności pracowników badawczych i propagatorów wiedzy o tym pojeździe. Bez wątplenia pracą tą można nazwać encyklopedią projektu „Beskid”, ponieważ kataloguje ona wszystkie dostępne informacje o tym unikalnym na skalę światową prototypie. Sama książka jest również unikatem ze względu na to, że żaden inny polski prototyp nie doczekał się tak szczegółowego opisu.



Citation:

M.A. Sławomir Prokop: Review for: Piotr Pluskowski: Nieznana historia samochodu Beskid, 2016, in:
<https://www.pol-int.org/en/node/6426#r6427>.

<https://www.pol-int.org/en/node/6426?j5Q6rewycZ5HtUDXTWpx7UZE=1>