

ZAKŁADY MECHANICZNE PZL - WOLA

im. MARCELEGO NOWOTKI

I okres

Zakłady Mechaniczne Nr.1. powstały w maju 1951 r. na podstawie Uchwały Rządu Polskiego, na terenie Wojskowych Zakładów Motoryzacyjnych nr.1., które odbudowały się ze zniszczeń wojennych. Odziedziczony potencjał był mały, małe były środki produkcji i niewielka liczba specjalistów. W obliczu wzrastającego napięcia politycznego i wybuchu wojny Koreańskiej powstała konieczność podjęcia produkcji w PRL czołgów T-34 z silnikami W-2 szybkoobrotowymi, wysokoprężnymi średniej mocy. Uruchomienie produkcji silników powierzono naszemu zakładowi, co w tamtych warunkach było przedsięwzięciem bardzo trudnym. Konieczne były poważne inwestycje. Brak było wykwalifikowanych pracowników. Niezbyt duże, aczkolwiek liczące się przedwojenne doświadczenia i potencjał polskiego przemysłu silnikowego zniszczyła wojna. Zginęli lub rozproszyli się po świecie specjaliści, tylko niewielka ich liczba magła po drugiej wojnie światowej przystąpić do odbudowy przemysłu silnikowego oraz podjęcia przygotowania, uruchomienia i prowadzenia produkcji.

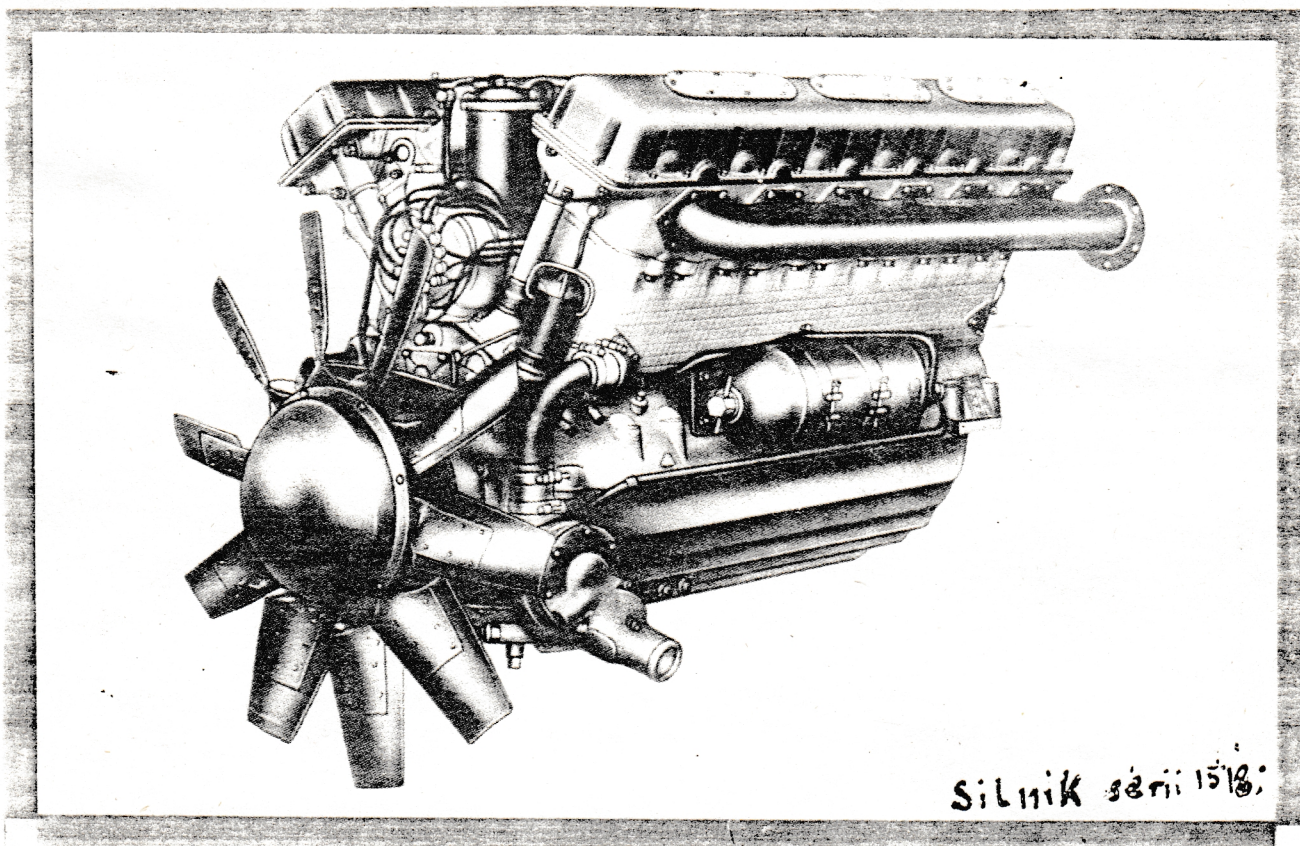
Wola to encyklopedycznie : - dyspozycja do dążeń, pragnień i postanowień. Z tej woli wielu ludzi rozpoczęło się działanie. Przy tworzeniu zdolności produkcyjnych dla tych silników przyszły z pomocą pokrewne fabryki ZSRR wraz z kadrą konsultantów-specjalistów. Pamiętamy z tego okresu inż. **Aleksandrowa**, **Mumnickiego**, **Makarowa** i innych.

Nadeszły ze Związku Radzieckiego obrabiarki, szlifierki itp. oraz wszystko to co w potocznym języku międzynarodowym określa się "Know how". Ministerstwo Przemysłu Ciężkiego i jego ówczesny Minister Julian Tokarski powołał organizację CZPMB. Organizatorem uruchomienia produkcji czołgów został płk. dypl. mgr, inż. Jerzy Faszyński, znany specjalista, czołgista, uczestnik walk z najeżdżącą hitlerowskim, bohater spod Lenino, pierwszy dyrektor w 1946 r.

Wojskowych Zakładów Mechanicznych nr.1. w Siemianowicach Sl., które specjalizowały się w remontach sprzętu pancernego. W 1950 r. płk. Faszyński wraz z grupą około 30 specjalistów został skierowany z Siemianowic do Warszawy. Wśród tej grupy byli ppłk. mgr. inż. Kazimierz Węclawski /pierwszy dyrektor d/s inwestycji w ZMech./ inż. Frankowski - konstruktor, pracownicy - T. Misiorowski, Wł. Loranc, Filipowski, inż. R. Giełazyn /pierwszy Gł. Technolog/ W. Bednarek i inni.

Pierwszym Dyrektorem Z. Mech. był wówczas inż. Dziarkowski przeniesiony z ZSC ze Starachowic, później inż. Lasota. Następnymi dyrektorami byli inż. Płonka, inż. Bitikas ze Stalowej Woli. Dyrektorami Technicznymi byli inż. S. Kozłowski /także Szef produkcji/ inż. Motyka, dyrektorami adm. byli mgr. Jonca, S. Paliwoda i dyr. adm. W. Bednarek /od 1956 - 1972/.

Dyrektorami d/s inwestycji mgr. inż. Węclawski, A. Karpiński. Szybki, od pierwszych dni, rozwój bazy produkcyjnej pozwolił, że w latach 1951 - 1953 uruchomiono seryjną produkcję licencyjnych silników radzieckich typu 1518. Przygotowanie produkcji tych silników o dużych wymaganiach jakościowych wymagało sporych umiejętności i zaangażowania. Są to silniki czterosuwowe, chłodzone cieczą, z wytryskiem bezpośrednim do otwartej komory toroidalnej w tłoku, w 12-to cylindrowym układzie widlastym o szybkości obrotowej 1500 min. o mocy użytecznej z jednego cylindra ok. 36,8 kW o zwartej budowie, niskim ciężarze, małych wymiarach gabarytowych, łatwym rozruchu, szczególnie w niskich temperaturach otoczenia oraz dużą niezawodnością w pracy. Kadłub silnika, bloki cylindrowe głowica wykonane ze stopów aluminiowych.



Silnik serii 1518.

Już w 1953 r. wyprodukowano silniki o mocy łącznej 245 tys.kW. Pierwszym w organizacji zakładu konstruktorem był kierownik działu konstrukcyjnego inż.Kazimierz Frankowicz od 1951 do 1953. Następnie inż.Henryk Wahrenhanser kierownik działu głównego konstruktora w latach 1953 - 1956 r.

Rozpoczął pracę /od 1951/ mgr,inż.S.Wasiukiewicz-kierownik działu konstrukcyjnego silników przemysłowych.

W tym okresie organizowały się i rozwijały wszystkie służby, na czele z konstrukcyjną i technologiczną, a także metalurgiczną i narzędziową, utrzymania ruchu oraz technicznego zaopatrzenia materiałowo-kooperacyjnego.

Pierwsze dostawy odkuwek wałów, korbowodów, zostały zakupione w ZSRR i CSRS. Później nastąpiło uruchomienie specjalnych materiałów w hutnictwie i innych zakładach przemysłu polskiego. Przy końcu 1952 r. został przedstawiony Min.H.Mincow, pierwszy wałek rozrządu wykonany przez naszych pracowników.

Dokładne szlifowanie krzywek zostało opanowane przez szlifierzy m.in. Stelmaskiego, a oprzyrządowanie tzw. krzywkę - matkę wykonał wysokiej klasy wzorczarz Kłos Tadeusz. Duże kłopoty stwarzało wiercenie otworu wzdłuż wałka. Potrzebne były specjalne wiertła lufove. Doprowadzenie oleju rzepakowego, rafinowego odbywało się poprzez rurkę w kształcie półksiężyca. Wiele dni i nocy spędzili pracownicy zaopatrzenia, Zdz. Cichocki, A. Wójcik w Spółdzielni Produkcyjnej im. Okrzei na Pradze, nim opanowano tam odpowiedniej jakości i długości rurki. Spawanie ostrza wiertła /stykowe/ przeprowadzono w Zakładach Metalowych w Radomiu, w czym pomógł mistrz odlewni żeliwa Markoniak Roman. Dzisiaj ocena ta brzmi dość banalnie, ale w tym okresie było to znaczne osiągnięcie. Dzięki pracy i zaangażowaniu wszystkich pracowników w ciągu 2 lat rozpoczęła się seryjna produkcja silników W-2. Gł. inż. był inż. Motyka a następnie prof. mgr. inż. Marian Kraiński.

W drugim okresie opracowano w Zakładzie Konstrukcyjnie silniki 6-cylindrowe rzędowe oraz rozwinięto i produkcyjnie opanowano ponad 40-ci zastosowań dla różnych dziedzin gospodarki narodowej i na eksport jak np.

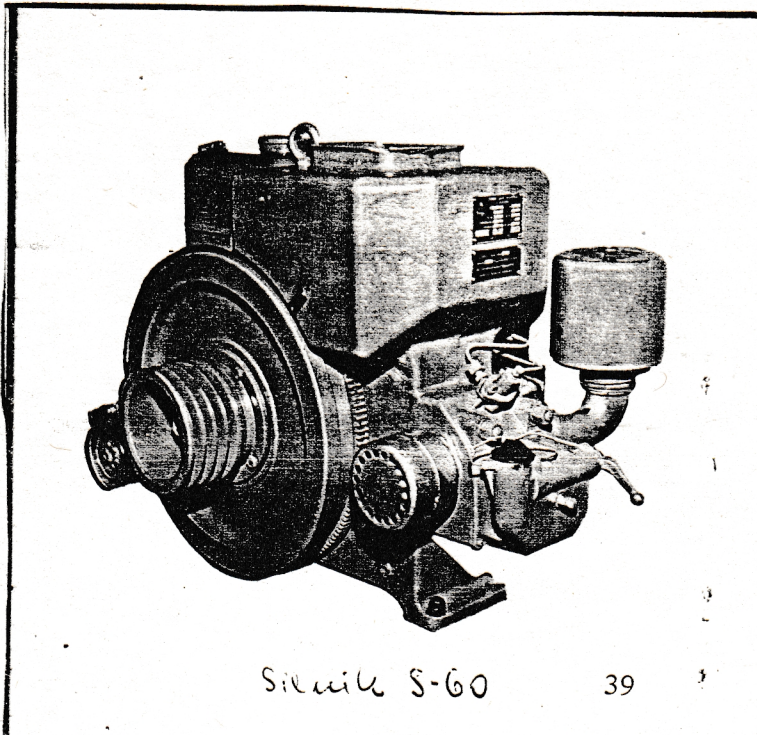
- geologiczne wiertnictwo poszukiwawcze i wydobywcze
- kolejnictwo
- żegluga rzeczna i przybrzeżna
- maszyny budowlane /koparki, kafory/
- energetyka /zespoły prądotwórcze/ i inne.

Narastające w drugiej połowie lat pięćdziesiątych, potrzeby rolnictwa i przemysłu samochodowego na silniki wysokoprężne, spowodowały podjęcie przez zakład produkcji szybkoobrotowych silników mniejszych mocy i wychodzących swoimi zastosowaniami poza dotychczasową specjalizację przedsiębiorstwa.

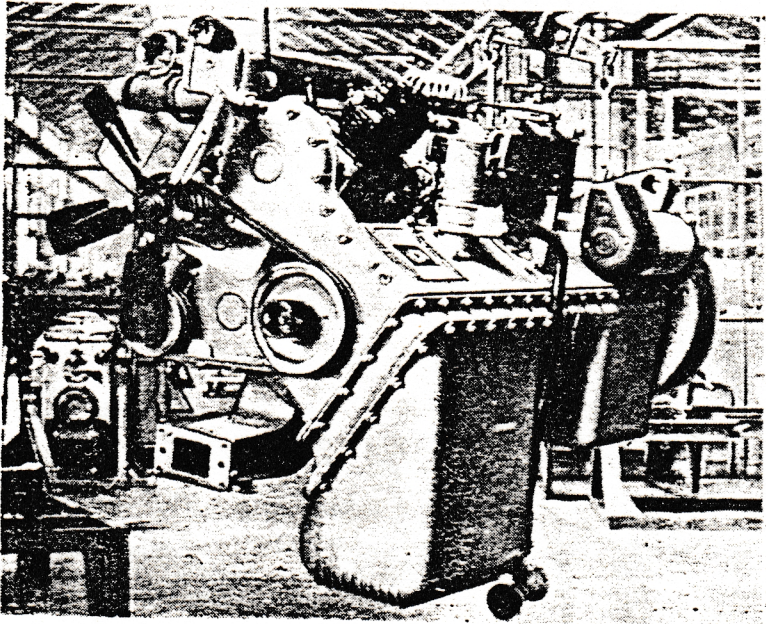
Były to silniki :

S-60 jednocylindrowe, budowy poziomej, chłodzone przez odparowanie. Moc 14 KM przy 1400 obr./min.

Produkcję jego rozpoczęto w 1959 r.. Założono serię 10 tys. szt. Dla tej serii przygotowano oprzyrządowanie, materiały, zespoły kooperacyjne. Wyprodukowano 365 szt. Cała ta radosna twórczość pochłonęła sumę ponad 50 mil. zł. strat tj. ponad 2 mil. \$.



Sikul S-60 39



Sikul S-56

*

Wola D	Wola DV	Wola V
6	12	12
średnica 150x x180	średnica 150x180/186/7	
ciężar 19,1	13,8	
KM 150- -170	340- -360	350- -450
obr/min 1500	1250- -1500	1500- -1600