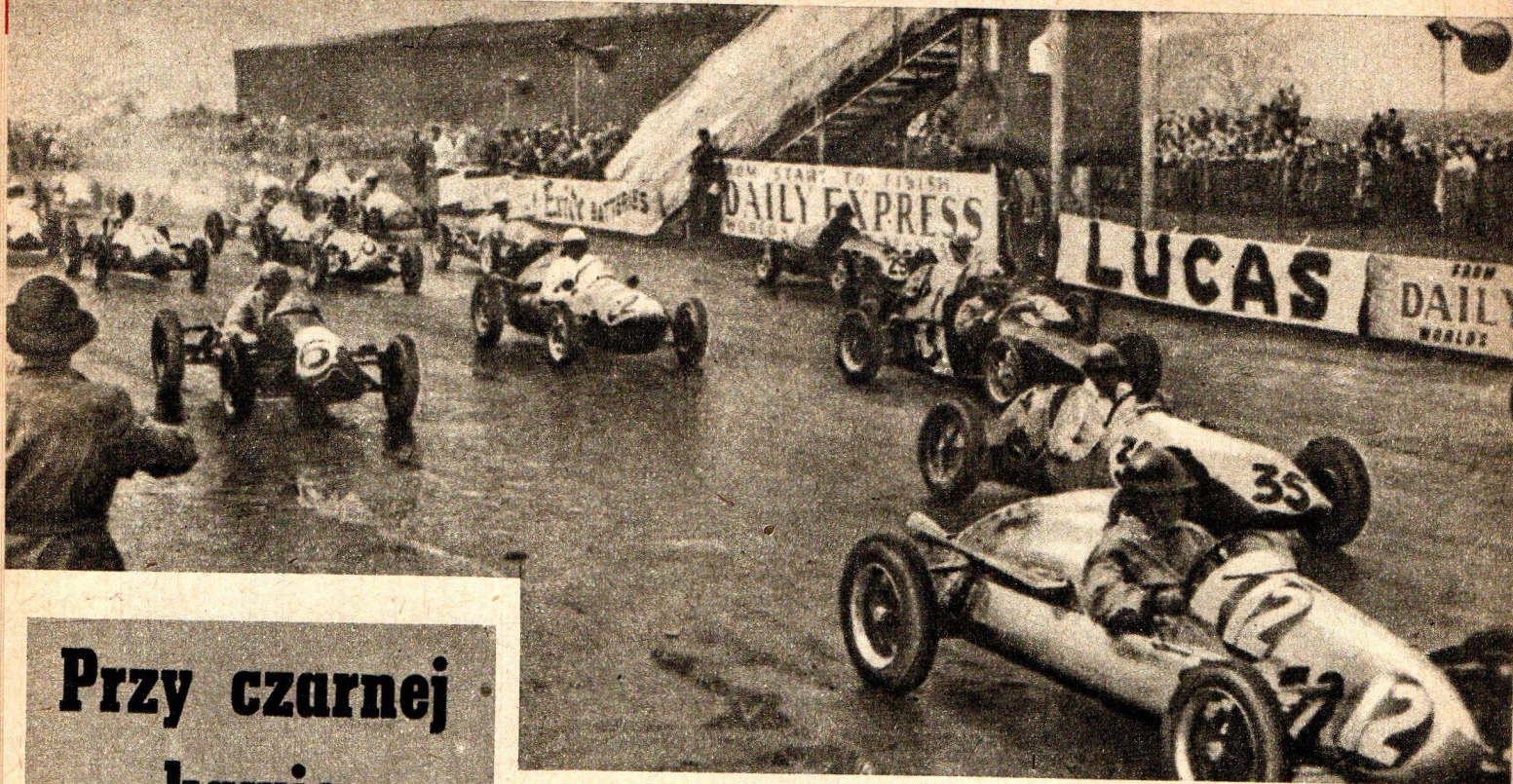




Przy czarnej kawie o formule III

Czarna kawa i spokojna leniwa atmosfera kawiarni wypełnionej dymem nastraja do marzeń. Oczywiście tematem marzeń jest sport samochodowy i perspektywy rodzącego się u nas samochodu formuły III inż. Piechowskiego.

Niestety, tym razem moim rozmówcą był **Pesymista**. Osobnik nie mogący uwierzyć w pomyślny rozwój naszego krajowego sportu samochodowego.

— Widzisz, powiedział **PESYMISTA**, rozwój każdej dziedziny sportu jest zależny od ilości zawodników, biorących udział w rozgrywkach. Poziom zawodów na przykład ping-pongowych może być wysoki, piłeczki są przecież bardzo tanie, a stoły można znaleźć w każdym klubie lub świetlicy. Nic więc nie stoi na przeszkodzie, by trenować i jeszcze raz trenować. Niestety, inaczej jest z samochodami, maszyn wyczynowych nie ma i nie ma szans na ich zdobycie.

Raidy ruszyły „z kopyta” na zupełnie dobrym poziomie dopiero od momentu, gdy nowy sprzęt dostał się w ręce zawodników. Moim zdaniem przełomu dokonały nie wyjazdy zagraniczne zawodników, czy działaczy sportowych, lecz „przedstawicielei „Motoimportu”. Raidy uratowane zostały przez samochody sprzedawane w „Motozbycie”. W zasadzie są to samochody zupełnie nieciekawe pod względem sportowym. Ich zaletą jest jednak przede wszystkim to, że **SA**, a następnie, że to wszystko sprzęt jednakowy o wyrównanych możliwościach. Nie istnieje więc uprzywilejowanie paru zawodników, dzięki przypadkowemu posiadaniu lepszego sprzętu.

Otóż wyczynowych samochodów „Motozbyt” nie ma w programie sprzedaży, a budowa SAM-ów, to bzdura. Zawsze będzie ich za mało, a przy tym, są kolosalne różnice walorów sportowych pomiędzy poszczególnymi egzemplarzami.

— Częściowo masz rację — odpowiedziałem — ale dotychczas trzeba było je budować, dla utrzymania wyścigowej dyscypliny sportu, ponadto służyły one dla zdobycia doświadczenia.

Następnym poważnym krokiem naprzód będzie formuła III. Rysunki „typowej” konstrukcji są opracowywane przez inż. Piechowskiego. Dokumentacja — z rysunkami warsztatowymi każdej części będzie kompletna. Dysponując takim materiałem, można budować samochody formuły III w każdym warsztacie klubowym.

— Oczywiście można, tylko, gdzie?! — włączył się **PESYMISTA** — dotychczas ośrodki budowy SAM-ów są tylko dwa: w Katowicach i Warszawie. Trudno wymagać, by podobne powstały w każdym klubie, gdzie jest paru chętnych, pragnących spróbować swych sił w wyścigach samochodowych. Organizacja warsztatów, to sprawa trudna i przede wszystkim bardzo kosztowna. Nie, na to, by sport wyścigowy stanął na jakim takim poziomie, muszą istnieć możliwości kupienia samochodu wyczynowego i to takiego samego typu, jakim dysponują pozostali zawodnicy w kraju.

— Kluby mogą zamawiać SAM-y w którymś z istniejących ośrodków — zauważyłem.

— Niemożliwe — przerwał gwałtownie **PESYMISTA** — zarówno Katowice i Warszawa mają wielu zawodników, którzy powinni zasiąść za kierownicą samochodów wyczynowych. Ograniczone możliwości produkcyjne warsztatów nie pokryją tego zapotrzebowania w ciągu najbliższych lat. W każdym ośrodku można zatrudnić, chyba nie więcej, niż dziesięciu pracowników, na większy personel nie pozwolą możliwości lokalowe, no i brak narzędzi oraz obrabiarek. Łącznie więc ośrodki dysponują 48 tys. roboczogodzin rocznie.

Część roboczogodzin musi być poświęcona na naprawy bieżące SAM-ów i przygotowanie ich do eliminacji wyścigowych. Tak więc chyba nie więcej, niż połowa podanej ilości roboczogodzin może być użyta na budowę nowego sprzętu. Jak myślisz, jak pracochłonny będzie wóz formuły III?

— Rozmawiałem na ten temat z inż. Piechowskim. Otóż jego zdaniem budowa prototypu pochłonie około 2500 roboczogodzin. Oczywiście przy budowie następnych wozów praca będzie przebiegała znacznie szybciej ze względu na uzyskaną wprawę, jak i możliwość przygotowania choćby bardzo prymitywnego oprzyrządowania. Wydaje się jednak, że nawet przy seryjnej produkcji w warsztatach ośrodka na budowę trzeba będzie poświęcić nie mniej, niż 1200 roboczogodzin. A więc możliwości produkcyjne obydwu ośrodków nie będą większe, niż dwadzieścia parę samochodów rocznie.

— A widzisz — zasyczał złośliwie **PESYMISTA** — jak więc można mówić o zamawianiu wozów w istniejących ośrodkach. 20 wozów, to bardzo mało na to, by wyścigi stanęły na dobrym poziomie trzeba wykonać i rozprzecznić na poszczególne kluby około setki samochodów formuły III.

— Kooperacja... rzuciłem z ciężkim sercem — trudno, chyba jedynym wyjściem będzie ulokowanie zamówień na poszczególne zespoły, czy choćby części w zakładach państwowych, dysponujących rezerwami produkcyjnymi. Ramę może robić jedna z fabryk motocykli, np. Huta Ludwików, czy Szczecin, nadwozie, to dziecinna igraszka dla doskonałych blacharzy FSO. A przecież i wytwórnie lotnicze znane z jakości swoich wyrobów mogą przyjść z pomocą.

— Dobrze wiesz, jak to jest z kooperacją — zauważył **PESYMISTA** — poza tym jeżeli nawet przezwycięży się trudności ulokowania zamówień, spóźnień terminów dostaw i złej jakości wykonania, to trudnym problemem będą fundusze na budowę samochodów.

Trzeba przyjąć, że wóz formuły III będzie kosztował co najmniej 70.000 zł jeżeli żużlowy FIS kosztuje ponad 30.000 zł, to nie można przypuszczać, by cena bądź co bądź bardziej skomplikowanego samochodu mogła być niska. Skąd wziąć pieniądze?

Zapłaciłem rachunek za kawę, dwie małe 5.40 zł. To proste, ale, co odpowiedzieć **PESYMISTE**? — 70.000 zł razy kilkadziesiąt wozów, to przecież miliony! Czyżby więc mój rozmówca miał rację?