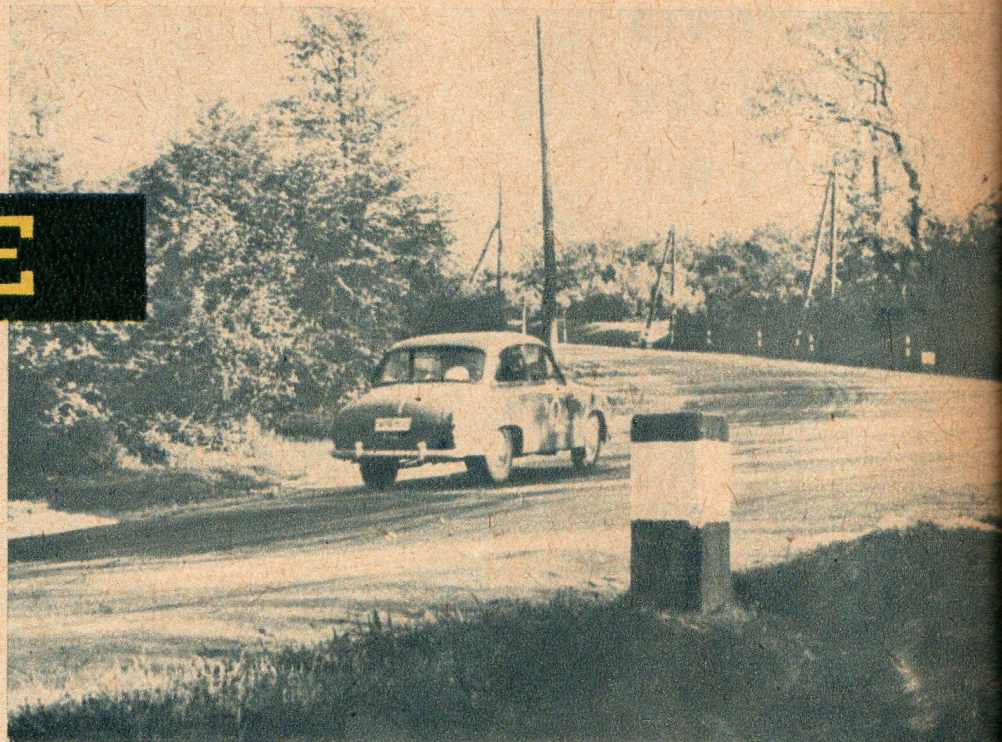


Werdykt brzmi:

SERYJNE

SYRENY ZWYCIEŻAJĄ W RAIDZIE ŁÓDZKIM



JAK podaliśmy w poprzednim numerze AMS przy opisie Raidu Łódzkiego, wyniki klasy III oraz zespołowe nie zostały ogłoszone ze względu na badania techniczne jednej z Syren, jakie miały być dokonane przez katedrę silników spalinyowych Politechniki Łódzkiej. Ograniczona ilość miejsca nie pozwoliła na szersze omówienie całego przypadku i powodów dla których zarządzono badanie.

Otóż sędzia główny zarządził badanie techniczne czterech samochodów — były to trzy Syreny i Simca Aronde, należąca do Wędrychowskiego. Na wymienione wozy nikt z zawodników nie składał protestów i była to wyłącznie decyzja organizatora. Czym spowodowana? — Otóż trzeba stwierdzić, że nie zawsze wśród zawodników panuje nastój zupełnie sportowy i od dawna krążyły plotki o jakoby stosowanych przeróbkach w startujących Syrenach.

Poza tym na ostatniej imprezie miał miejsce nieprzyjemny fakt — jeden z zawodników ogłosił, że konkurenci umyślnie uszkodzili mu wóz. Na szczęście okazało się to nieprawdą, lecz w takiej sytuacji wyjaśnienie wszystkich niedopowiedzianych wątpliwości było obowiązkiem organizatora, przede wszystkim wobec zawodników, wokół których krążyły plotki.

Przypadkiem Syren nie można się zresztą dziwić. Renault 4 CV startujące w tej klasie, powszechnie uważane są za samochody o dobrych walorach sportowych, podczas gdy przyzwyczajaliśmy się uważać nasz sprzęt motoryzacyjny zawsze za gorszy od zagranicznego. Cudze chwalicie, swego nie znacie... A tymczasem Syreny zajęły pierwsze, drugie i czwarte miejsce.

Tak więc Komisja Techniczna przystąpiła do badania zatrzymanych wozów. Na pierwszy ogień poszła Simca Aronde, nr start. 34. Pomiar ciśnienia sprężania wykazał wartości poniżej 7 kg/cm² we wszystkich cylindrach. Jest to ciśnienie niższe, niż przewidziane dla silnika Flash, gdyż przy seryjnie stosowanym stosunku sprężania 6,8:1 właściwe ciśnienie sprężania powinno wynosić około 8 kg/cm². Dalsze oględziny samochodu Simca również nie wykazały żadnych przeróbek.

Z Syrenami sprawa była trudniejsza, gdyż jest to typ samochodu nie zupełnie jeszcze znany naszym rzeczoznawcom. Dlatego też po zmierzeniu ciśnienia sprężania jeden wóz zatrzymano dla dokładniejszego przebadania na Politechnice Łódzkiej. Protokół tego badania podajemy w całości.

W Y N I K I

Klasa III: 1) Zatoń, SYRENA, 165,3, 2) Varisella, SYRENA, 167,7, 3) Gebethner, RENAULT 4 CV, 169,1, 4) Wierzba, SYRENA, 169,9, 5) Zaczeniuk, RENAULT 4 CV, 189,3, 6) Wojtowicz Barbara, FIAT 600, 193,6 pkt.

Panie: Szczepańska na RENAULT 4 CV zajęła 10 miejsce z 202,3 pkt., zaś p. Wędrychowska zajęła 12 miejsce z 219,5 pkt.

PROTOKÓŁ

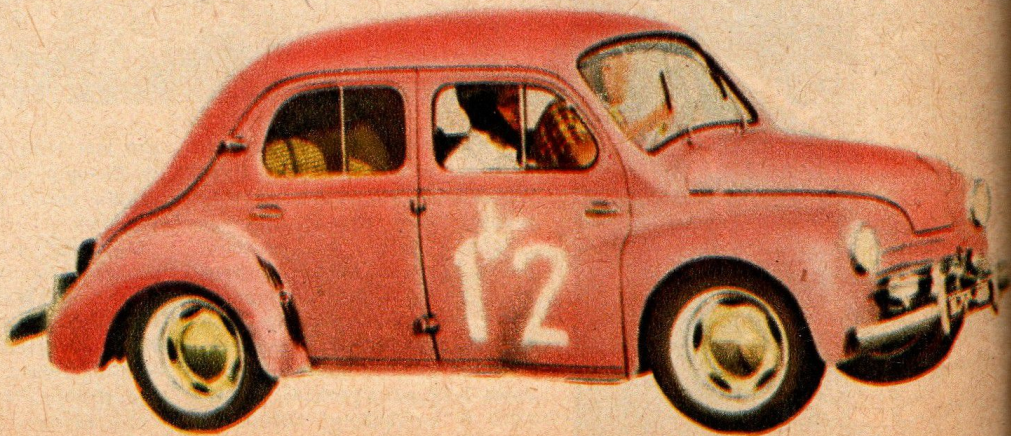
Komisji Technicznej II Eliminacji Raidowych Samochodowych Mistrzostw Polski z powtórnego badania silnika samochodu marki Syrena oznaczonego numerem startowym 1.

Zgodnie z decyzją kierownictwa Raidu pozostawiono w/w samochód do dokonania szczegółowych pomiarów stopnia sprężania i pojemności skokowej silnika. Samochód w obecności kierowcy ob. Stanisława Wierzbę zabezpieczono po zawodach na terenie Katedry Silników Spalinowych Politechniki Łódzkiej, gdzie w dniu 26 bm. został podany częściowej rozbiórce (odjęcie głowicy) i badaniom. W badaniach wzięli udział: 1. kol. Kuczyński Tadeusz, 2. kol. Wajant Jan, 3. kol. Hajlig Mates — Komandor Raidu, 4. Wierzba Stanisław — kierowca zawodnik.

W wyniku przeprowadzonych badań stwierdzono, co następuje: I. cylinder — pojemność skokowa 374,4 cm³ (średnica 75,9 mm, skok 82,8 mm — wartości średnie), pojemność przestrzeni spalania łącznie z uszczelką 74,6 cm³, stopień sprężania 6,02. II cylinder, pojemność skokowa 374,4 cm³ (średnica 75,9 mm, skok 82,8 mm — wartości średnie), pojemność przestrzeni spalania łącznie z uszczelką 75,6 cm³, stopień sprężania 5,95.

Przyjmując dane katalogowe, Komisja

Najlepszy na Renault 4 CV
okazał się Gebethner.



stwierdza, że stopień sprężenia w danym silniku jest niższy od przewidzianego z katalogu 6,8-7,1.

Po zmontowaniu i nagraniu silnika ponownie zmierzono ciśnienie sprężania, które wyniosło 6,6-6,8 kg/cm², a zatem pokrywa się z wynikiem badania z dnia 25.5.br. Biorąc pod uwagę powyższe stwierdza się, że nie ujawniono niezgodności z regulaminem zawodów par. 4 pkt. 6.

Powyższy protokół nie wymaga chyba komentarzy. Wynika jasno, że silniki nie były „podrasowane”, a niższy stosunek sprężania od przewidzianego katalogiem jest dowodem, że Syreny były zwykłymi samochodami wziętymi prosto z oddziału produkcyjnego i nie zostały nawet przed raidem doprowadzone do górnej granicy przewidzianej warunkami technicznymi. Stąd też dalszy logiczny wniosek: SYRENA TO DOBRY SAMOCHÓD. Na tym właśnie polega ogromna wartość konkurencji sportowych, które niezbicie udowadniają wszelkie walory i wady sprzętu. Przy naszym niechętnym stosunku do produktów krajowych upłynęłoby wiele czasu, zanim zaczęłoby uważać Syrenę za samochód pełnowartościowy, na poziomie podobnych, produkowanych za granicą.

Niemal bezapelacyjna przewaga zespołu Syren, pomiędzy który w wynikach na trzecią pozycję wszedł tylko Gebethner na Renault 4 CV, ma również i inne podłoże. Otóż, wszystkie Renault stanowią prywatną własność zawodników i muszą służyć im nie tylko na jednej imprezie, lecz przez wiele lat. Dlatego żaden z posiadaczy nie będzie nadużywał swojego wozu, czy nawet w pełni, tak do ostatnich granic wykorzystywał jego możliwości sportowe. Poza tym użytkowanie własnego sprzętu powoduje jeszcze bardziej ostrożną jazdę tak „na codzień”, a więc odpada moment przyzwyczajania się do wykorzystywania maksymalnych przyspieszeń, opóźnień, czy możliwości wirowania wozu.

Zawodnicy FSO dosiadają samochodów stanowiących własność fabryki. Co więcej, codzienna jazda na samochodach poddawanych próbom fabrycznym wymaga właśnie jak najbardziej brutalnego traktowania sprzętu. Jest to konieczne dla ujawnienia ew. słabych punktów konstrukcji. Przyzwyczajenie postępuje i pozwala na lepsze osiągnięcia sportowe w czasie zawodów.

Czy należy więc zespół FSO wyodrębnić, stwarzając osobną klasę? — Do takiego postępowania brak precedensu z raidów zagranicznych, gdzie nie różnicuje się zgłoszeń indywidualnych i fabrycznych. Utworzenie osobnej klasy spowodowałoby, że trzy, czy cztery Syreny dosłownie „gotowałyby się we własnym sosie”, a przecież właśnie chodzi o porównanie sprzętu z zagranicznym. Poza tym urażone ambicje zawodników startujących na Renault 4 CV będą doskonałym bodźcem, w wyniku którego poziom rozgrywek podniesie się.

W sprawozdaniu z raidu nie poświęciliśmy wiele miejsca organizacji imprezy. Czy więc wszystko było w porządku? — Jak zawsze narzekań było wiele, ale postaramy się usystematyzować je i zastanowić się, czy dotyczą spraw istotnych.

A więc, po pierwsze „ukrycie” za miastem punktu, który miał być w Piotrkowie należy uznać za poważne niedociągnięcie. Zawodnicy długo szukali punktu i gdy już chcieli wziąć karty drogowe na miejscowej poczcie ktoś przypadkowo dowiedział się o przeniesieniu punktu 4 km za miasto. Po przyjeździe do Łodzi na lotnisko nie było paliwa i w bufcie zabrakło jedzenia. Ale był CZAS — zawodnicy mieli co najmniej godzinę wolnego czasu przed startem wyznaczonym na 21.00. Można więc było tankować wóz w mieście i spokojnie spożyć kolację.

Niestety zawodnicy w raidach „starego typu” przyzwyczaili się do prowadzenia za rączkę i teraz jeżeli cokolwiek nie dostarczyć na miejsce startu, słyszy się narzekania. A przecież na przykład w Rallye Monte Carlo, cała jazda okrężna odbywa się bez żadnych przerw lub neutralizacji czasu, tak, że tankowanie paliwa, spożywanie posiłków, czy dokonywanie napraw musi być przeprowadzane w czasie przewidzianym na jazdę docelową.

Jeżeli więc odrzucimy wszystkie żądania ułatwień, które nie są konieczne, to trzeba stwierdzić, że niedociągnięć organizacyjnych było raczej niewiele. Należało do nich długie oczekiwanie na próbę górską, którą jednak po rozpoczęciu przeprowadzono bardzo sprawnie. Sreg przebiegał właściwie bez protestu, z wyjątkiem pomylenia trasy przez Timoszkę i nieporozumień, co do zapisu czasu Opleli.

Najpoważniejszym błędem było kilkugodzinne trzymanie samochodów i zawodników na piękącym słońcu po zakończeniu drugiego etapu w Łodzi. No i oczywiście, ogłoszenie wyników dopiero po godzinie 23 pod-

PUNKTACJA DO MISTRZOSTW POLSKI PO DWÓCH ELIMINACJACH

Klasa III: 1) Zatoń, 14 pkt. (6,8); 2) Repeta, 8 (8,0); 3) Varisella, 8 (2,6); 4) Zaczeniuk, 6 (4,2); 5) Gebethner, 4 (0,4); 6) Wierzba, 3 (0,3); 7) Langer 3 (3,0); 8) Wojtowicz 1 (0,1).

Klasa IV: 1) Tarczyński 14 (6,8); 2) Rusiniak, 12 (8,4); 3) Pawlak 10 (4,6); 4) Cencora 4 (2,2); 5) Godycki 3 (3,0); 6) Morawski 3 (0,3); 7) Stolarski 1 (0,1).

Klasa V: 1) Sobański 11 (8,3); 2) Wędrychowski 8 (2,6); 3) Wainer 8 (0,8); 4) Osiński 6 (6,0); 5) Małochleb 4 (4,0); 6) Brońka 4 (0,4); 7) Wodnicki 3 (1,2); 8) Śnigurowicz 1 (0,1).

Klasa VII: 1) Kuszewski 16 (8,8); 2) Dąbrowski 10 (6,4); 3) Nowosielski 10 (4,6); 4) Rutkowski 3 (3,0); 5) Bieder 2 (2,0).

Klasa VIII: 1) Frank 16 (8,8); 2) Sochacki 9 (6,3); 3) Solarski 9 (3,6); 4) Luniak 4 (4,0); Styszer 4 (0,4); 6) Roszewski 2 (2,0); 7) Wróblewski 2 (1,1); 8) Dubas 2 (0,2).

czas, gdy raid zakończył się o 11 rano, to stanowczo zbyt późno. Złożyło się na to kilka przyczyn, między innymi i uszkodzenie samochodu organizatora włożącego wyniki Sg i Sreg. Ale są to sprawy nie mogące interesować zawodników, którzy słusznie żądają dotrzymania terminów.

30-minutowe spóźnienie na trasie jazdy określonej, to dyskwalifikacja — jak więc ukarać organizatora za kilka godzin spóźnienia?!

„...Tu przed oknami lokalu klubowego słyszałem wesoły śmiech rozmawiających zawodników” — powiedział Julian Zabokrzecki przy omawianiu imprezy podczas rozdania nagród. „Jest to objawem bardzo przyjemnym i wprowadza nowy dotąd nieznanym nastroj w naszych imprezach”. Ta uwaga jest bardzo słuszna, swobodna, beztrudna atmosfera dyskusji klubowych i na wesoło omawianie przebiegu spotkań, niepowodzeń, czy sukcesów jest właśnie tak bardzo nam potrzebna.

Może zwiastuje to początek bardziej aktywnego życia w klubach, z których coraz więcej dysponuje własnymi lokalami umożliwiającymi organizowanie spotkań towarzyskich.

W czasie raidu przedstawiciel AMS przeprowadził ciekawą rozmowę z dr. Henrykiem Ossowskim, będącym opiekunem Automotoklubu Łódzkiego „po linii” służby zdrowia. Trzeba stwierdzić, że spojrzenie na rozgrywki sportowe oczami lekarza ujawniło szereg zagadnień, na które dotychczas nie zwracano uwagi.

— Obserwowałem apteczki znajdujące się w samochodach. Niestety, służą one tylko do formalnego usatysfakcjonowania regulaminów, gdyż przeważnie nie zawierają niezbędnych środków koniecznych dla udzielenia pierwszej pomocy — mówi dr Ossowski. — Przecież na trasie może zawsze zdarzyć się wypadek, a również jeżeli dotyczy on osób trzecich, to też trzeba udzielić pomocy. Zresztą wątpliwe, czy zawodnicy umieją jej udzielić, dlatego uważam, że dla uzyskania licencji, zawodnik powinien wykazać się umiejętnością udzielenia pierwszej pomocy. Członkowie Automotoklubów powinni świecić przykładem. Więc jeżeli wymagamy od kierowców pracujących zawodowo pewnych kwalifikacji, to tym bardziej od zawodników startujących w imprezach sportowych. Uważam, że wszystkie próby szybkościowe powinny być wykonywane bez pilota, gdyż jest to zbyt niebezpieczne. Wywrotka Borowczyka skończyła się szczęśliwie, lecz mogło być inaczej. W czasie wypadku najbardziej narażonym jest pasażer, siedzący obok kierowcy, a więc pilot.

„Siałom nie wypadł zbyt przekonująco” — takie zdanie zostało użyte w sprawozdaniu z imprezy i niewątpliwie wymaga bliższego wyjaśnienia. Otóż widziało się duże różnice klasy pomiędzy zawodnikami z

doświadczeniem wyścigowym, a kierowcami biorącymi udział tylko w raidach. Siałom, to 9 bramek ustawionych w ten sposób, że jeździ się wężkiem. Szybkość przejazdu jest dość znaczna, około 70 km/godz i jeżeli bramki są ustawione blisko siebie wymaga to już czysto wyścigowego sposobu prowadzenia samochodu. A więc należy „celować” całym wozem, który już odrywa się od nawierzchni sunąc wszystkimi czterema kołami. Wchodząc w jedną bramkę wóz musi być zwrócony przodem w kierunku następnej.

Takie opanowanie samochodu wykazało niewielu zawodników, przeważnie skręcano bardzo gwałtownie dopiero po opuszczeniu pierwszej bramki, gdy rozpoczynający się poślizg wynosił wóz tak, że nie było szans trafienia w następną.

Obserwacja błędów na siałomie i próbie hamowania powoduje, że należy postawić wniosek o dwukrotne przeprowadzanie i to w tym samym miejscu wszystkich prób tak, jak to miało miejsce w roku ubiegłym na ORS. Te same warunki przy powtórzeniu próby i doświadczenie z wykonywanej poprzednio, będzie doskonałą szkołą kierowców.

