

Druga

eliminacja wyścigowa

Po przeszło dwumiesięcznej przerwie, 29 września rozegrana zostanie w Bydgoszczy druga eliminacja do samochodowych wyścigowych M.P. Tak odległy termin II eliminacji okazał się konieczny dla lepszego przygotowania sprzętu, usunięcia usterek nowych SAM-ów i ukończenia kilku dalszych. A więc obecne spotkanie powinno być bardzo ciekawe, zwłaszcza, że projektowana trasa na bydgoskim lotnisku o wiele bardziej nadaje się na wyścig, niż krótkie, proste i ostre zakręty ulic Warszawy.

Lotnisko — to bardzo szybka i bezpieczna trasa, na której będzie można przekonać się o rzeczywistych umiejętnościach kierowców i o jakości wozów. Przede wszystkim, jest to trasa odpowiadająca wozom szybkim, a z tych niewątpliwym faworytem jest Triumph TR 2 Nahorskiego. Otrzymał on obecnie dodatkowo chłodnicę oleju, a więc moc maksymalna będzie mogła być wykorzystana przez cały wyścig, zaś brak wolnych zakrętów zmniejszy różnicę przyspieszeń dotychczas bardziej korzystną w lekkich SAM-ach. Najgroźniejsi przeciwnicy Nahorskiego to — Timoszek i Waryszewski, jednak ich wysłużone silniki mogą znów zawieść, zwłaszcza, że konieczność utrzymania niemal stale pełnych obrotów stawia trudne wymagania wytrzymałości.

Wydaje się, że tym razem Ripper nie będzie mógł nawiązać równej walki z wozami większego litrażu. Jego SAM z silnikiem Lancii nie ma prawdopodobnie szybkości maksymalnej większej, niż 140 km/godz., będzie więc z łatwością ulegał szybszym wozom na prostych. Nie trzeba zapominać, że np. Waryszewski osiągnął na ORS-ie stoperowaną szybkość 140,6 km/godz. już po rozbiegu wynoszącym tylko 500 metrów.

Poważne różnice powinny też ujawnić się i w innych klasach, zwłaszcza, że trzeba brać pod uwagę różnice podwozowe. Tak więc bardzo zagrożona jest pozycja Koleckiego, zwycięzcy z Warszawy na SAM-ie z silnikiem Syreny. Jeżeli tym razem wytrzyma wóz Wainerta, to wiadomo kto będzie zwycięzcą.

Startujących wozów stale jest mało — warto by dlatego pomyśleć o **jednoczesnym wystartowaniu wszystkich klas**. Obecnie nie możemy liczyć na udział więcej niż 15 do 20 startujących, a taka liczba samochodów na długiej trasie lotniska nie spowoduje niebezpiecznego zatłoczenia. Bardzo szerokie proste i zakręty czynią też wyprzedzanie zupełnie bezpieczne, a publiczność przy takim eksperymencie zobaczy wyścig bardziej ciekawy. Możliwe są przecież walki pomiędzy wozami różnych kategorii, pomiędzy wozami, które dotychczas były zbyt wolne dla nawiązania kontaktu z czołówką swej klasy. Dla żadnego zawodnika nie będzie ujmą np. pojedynek sędziwej Bugatti z SAM-em o znacznie mniejszym litrażu, a wyścig zyska na atrakcyjności.

Przypomnijmy sobie pokrótce, jak to było na wyścigu warszawskim w czerwcu.

Niewątpliwie bezkonkurencyjnie szybkim w klasie 750 był Wainert na swoim nowiutkim SAM-ie z silnikiem motocyklowym Triumph 650. Złożyło się na to dobre podwozie, doskonały silnik, dający faktycznie 42 KM oraz odpowiednia skrzynka przekładniowa. Posiada ona cztery biegi o dość małych różnicach przełożeń, co pozwala na pracę silnika w wąskim zakresie obrotów mocy maksymalnej.

Przeciwnieństwem był SAM jego najgroźniejszego konkurenta — Koleckiego. Wóz ten jest dość starą konstrukcją i budowany jeszcze według „starych zasad” posiada wiele wad. Mankamentem nie bez znaczenia jest przedni napęd nie bardzo nadający się do wyścigu. Na zakręcie kierowca nie może regulować uślizgu kół tylnych przez mniejsze lub większe „dodanie gazu”. Również i zastosowana 4-biegowa skrzynka przekładniowa pozostawia wiele



DRUGA ELIMINACJA WYŚCIGOWA

(DOKOŃCZENIE ZE STR. 3)

do życzenia; pomiędzy poszczególnymi przełoženiami są dość duże różnice i przy zmianie biegów obroty silnika spadają, a więc zmniejsza się również moc silnika.

Pomimo to czasy uzyskiwane przez Kolečkiego były dobre rzędu 1 minuta 40 sekund, czyli zbliżone do osiągniętych przez większe wozy. Tajemnicy tego sukcesu należy szukać pod maską, gdzie króluje silnik S 15, polskiej produkcji. Silniki tego typu produkowane są już seryjnie w Bielsku do małodlitrażowej Syreny. Pierwszy debiut wersji przystosowanej odbył się w roku ubiegłym — dziś już drugi egzemplarz zdobywa laury, a w budowie są jeszcze dalsze, w ten sposób wyposażone SAM-y. Pogratiulować należy sukcesu inż. Blümke oraz Pieronkowi, którzy przygotowali silniki wyczynowe.

Fabrycznie przystosowany S 15 osiąga około 42—46 KM i jest zupełnie niezawodny, co ma bardzo duże znaczenie w wyścigu. Wydaje się, że Rada Automobilklubów powinna wyasygnować odpowiednie sumy na dalsze udoskonalanie silnika. Również i „Motoimport” powinien udzielić poparcia. Z „Syreną-Sport” możemy wyjść poza granice imprez krajowych.

Najpowaźniejszym naszym atutem jest właśnie klasa 750 w której rezultaty nie wiele różniły się od osiągnięć samochodów z większymi silnikami. Wystarczy porównać na przykład czas Weinerta — 1 minuta 38 sekund z najlepszym okrążeniem dnia — 1 min. 31 sek. (Ripper), Timoszek „kręcił” 1 min. 34 sek., zaś Bielak — 1 min. 35 sek. A więc w przyszłości 750-tka może być zwycięzcą wszystkich klas.

Niepokojące są natomiast bardzo znaczne różnice czasów uzyskiwanych przez tych samych zawodników na poszczególnych okrążeniach, dochodzące do dziesięciu sekund. Wskazuje to na zupełną przypadkowość wirażowania i brak przemyślanej techniki brania zakrętu. Zresztą obserwacje toru przejazdu przez zakręt potwierdzają te przypuszczenia.

Wina tkwi w organizacji treningów przed zawodami: — są zbyt krótkie. Jeżeli zawodnik będzie miał do dyspozycji np. pełne dwie godziny swobodnej jazdy po trasie, to w pierwszych okrążeniach nie będzie starał się uzyskać rekordowych czasów, lecz zajmie się rozpoznaniem trasy, ustaleniem miejsc hamowania, zmiany biegów, jak i znalezieniem właściwej linii przejścia przez zakręt, zaś stoper w rękach doświadczonego kierownika ekipy wyłoni szybko wszystkie niedokładności.

Warto zaznaczyć, że po zawodach pozostał w Warszawie przedstawiciel ekipy Katowic — Jabłoński i wynotował wszystkie czasy okrążeń — brawo!

A teraz cofnijmy się parę lat wstecz. Na tym samym czworoboku warszawskich ulic, rozgrywany był wyścig motocyklowy. W klasie 500 toczył się zażarty pojedynek o pierwsze miejsce — na każdym zakręcie zmieniał się prowadzenie. Jak wygląda analiza tej walki — zawodnik prowadzący wchodził w zakręt szybko, mając swobodę wyboru linii cięcia. Jadąc szybko, musiał jednak wirażować po dużym łuku i wyprostowanie motocykla następowało po paru metrach prostej — wtedy dopiero można było odkręcić „pełną szpulę”.

Natomiast zawodnik jadący jako drugi — zmuszony był do mocniejszego wyhamowania, ponieważ na zakręcie znajdował się jego poprzednik. Mniejsza szybkość pozwalała mu na wirażowanie po mniejszym łuku, wcześniejsze wyprostowanie motocykla i dodanie „gazu”. W konsekwencji wyprzedzał on swego konkurenta. Aż do następnego zakrętu — bo wtedy następowała zmiana prowadzenia.

Wniosek jest paradoksalny — wolniejsze wirażowanie jest szybsze. Warto się nad nim zastanowić.

Wspomniałem o tym wyścigu, gdyż podobną metodę wirażowania po najkrótszym łuku zademonstrował w Warszawie powracający mistrz kierownicy Ripper. Jak już mówiłem w sprawozdaniu z wyścigu, wjeżdżał on dość głęboko w zakręt i dopiero wtedy następowało zdecydowane skrócenie i szybkie wyprostowanie kół. Jasio nie walczył z kołem sterowym i nie wykonywał szeregu ruchów kierownicą zawsze wskazujących, że źle została obrana linia cięcia zakrętu. No i oczywiście Ripper prowadził wóz obydwiema rękami — nie wien na prawdę, jak mogą niektórzy zawodnicy wirażować szybko i pewnie, prowadząc wóz tylko jedną ręką, a drugą trzymając się np. za nadwozie. Niemożliwe jest wtedy opanowanie niespodziewanego uślizgu kół tylnych, wymagającego „pełnej kontry” kierownicą.

Dlaczego więc widzimy, niektórych zawodników trzymających się nadwozia — winę ponosi tu nieodpowiednie lub niedostatecznie dopasowane siedzenie kierowcy. Siedzenie musi trzymać zawodnika, nie pozwalając na jakiegokolwiek przesuwanie się. Samochody wyścigowe mają siedzenia robione indywidualnie dla każdego zawodnika.

Czy wyścig był rozegrany na zbyt długiej trasie? Takie twierdzenie słyszało się po imprezie, lecz nie pochodziło ono od zawodników, a od widzów. Zdanie, że 44 kilometry, to „morderstwo sprzętu” jest zupełnie bezpodstawne. Oczywiście na długim wyścigu wóz musi być odpowiednio przygotowany (chłodnica oleju, hamulce), a poza tym zawodnik musi myśleć. Wyścig nie może być przejechany na pełnych obrotach, a trzeba utrzymać się w limicie pozwalającym na dłuższą jazdę. Taktycznie rozgrywane wyścigi będą poza tym ciekawsze.

M. Wachowski