

CZĘŚĆ DRUGA

Opole na czarno

AWIEC wracam do swojej roli osob. niezadowolonego ze wszyst. kiego to byłby pierwszy słowa PESYMYSTY wypowiedziane przy naszym kolejnym spotkaniu. Przednia rozmowa o czym łatwo przebieg niezwykły, gdyż Pesymista entuzjastycznie wyrażał się o przebiegu II eliminacji do SWMP.

— Dzisiejszą krytykę zacznę od tego, co poprzednio chwaliłem. Mianowicie w Opolu niemal wszyscy zawodnicy jeździli zn. cznie lepiej, niż kilka tygodni przedtem na I eliminacji w Łodzi. Chwilami wydawało się niemal, że za kierownicą SAMów zasiedli zupełnie inni ludzie.

— Chyba podniesienie poziomu jeździeckiego nie może być przedmiotem krytyki? — zapytałem ze zdziwieniem.

TRENING! TRENING!

— Oczywiście, ale wnioski... Takie gwałtowne podniesienie kwalifikacji wykazuje, że pierwszy wyścig był właściwie treningiem, na którym zawodnicy otrzepali swe talenty z warstwy kurzu jaki je pokrył w czasie zimowych miesięcznych abstinencji od kierownicy pojazdu wyczynowego.

— Nadal nie nie rozumiem, przecież to chyba zjawisko normalne, że po zimowej przerwie forma zawodników pozostawia nie. co do życzenia?

— Niestety, tak się zdarza, ale nie można tego uznać za zjawisko normalne. Eliminacje do Mistrzostw Polski nie mogą stanowić treningu, na którym kierowcy zapoznają się dopiero ze sprzętem i przypominają tajniki jazdy wyczynowej. Treningi — oto czego oczekuje naszymi zawodnikami. Zawodnicy spotykają się ze sprzętem dopiero na imprezie, a więc wtedy, gdy nie ma czasu na eksperymenty, lecz trzeba jechać „na całego”. Skutki nie dają długo na siebie czekać — w Opolu na wyścigu rozbito dwa wozy, zaś sobotni i niedzielny trening zapl. ał na swoje konto również dwa wypadki.

— Czy nie przesadzasz, przecież każdy zawodnik codziennie siedzi za kierownicą własnego lub służbowego samochodu użytkowego tak, że nie może być chyba mowy o wtórnym „znafabetyzmie” jeździeckim, jak sugerujesz — zaprzeczyłem twierdząc Pesymistę. — Prowadzenie SAMA nie różni się tak zasadniczo od jazdy przeciętnym samochodem osobowym, by trzeba

wielu godzin treningu dla przyzwyczajenia się do naszych wozów wyczynowych.

MIASTO TO NIE MONZA

— Niestety — Pesymista smutnie pokiwiał głową — reprezentujesz pogląd, który jest dość rozpowszechniony. Ale niestety, bo czy w codziennej jeździe po mieście można nauczyć się czegoś więcej niż przepychania przez ciasne dzłury? Wyrażanie nie jest żadnym problemem przy dozwolonej maksymalnej szybkości 45 km/godz. A na szybkich wirażach w Opolu, SAM-y osiągały ponad 140 km na godz., czyli o 100 km więcej niż w czasie jazdy miejskiej. Nie ma więc wątpliwości, że nasi zawodnicy na wyścigu spotykają się z zupełnie nowymi sytuacjami. A właśnie przyzwyczajenie się do szybkości powinno mieć miejsce na treningach.

— Przecież tak w Katowicach, jak i w Warszawie organizowano treningi, specjalnie w tym celu rezerwując na kilka godzin miejscowe lotniska.

HULAMY, ALE... PO PROSTE!

— Nie widziałem wszystkich tych twoich szumnie reklamowanych treningów, ale ten, na którym byłem uważam po prostu za nieporozumienie. A więc postuchaj, jaki był przebieg tego „treningu”: lotnisko, długi i szeroki pas betonowej drogi startowej pozwala nie tylko na wypróbowanie maksymalnej szybkości, ale i bezpieczne spróbowanie, jak wóz zachowuje się przy zakręcie. Niestety SAM-y podróżowały tylko po prostych i nikt nie usiłował zakręcać szybko. Jeden z zawodników, na końcu prostej wykonał zakręt trochę szybciej i w konsekwencji wóz zakręcił w kółko. Czy wiesz jaka była reakcja zawodnika, myślał może że pokłówał na następny raz, że zakręcił z tą samą szybkością, ale bez kłębienia się w kółko? — Nie, po prostu zaczął bardzo zwalniać!

— Ciekawy z ciebie człowiek, najpierw skarżysz się na brak treningów potem zaś twierdzisz, że nie nie dają.

WYCIAGANIE Z LAMUSA

— Chodzi o to, aby treningi przeprowadzać właściwie. Żaden z naszych zawodników nie reprezentuje poziomu mistrza świata

ta i na pewno do nauczania pozostaje bardzo wiele. Tylko rzecz w tym, że bardzo trudno jest być samoukiem i w sporcie samochodowym, tak, jak w każdej innej dyscyplinie — powinni być trenerzy. Mamy przecież wielu starych doświadczonych zawodników mogących prowadzić treningi dzieląc się swymi doświadczeniami.

— Czy starzy zawodnicy mają dostateczne kwalifikacje jeździeckie?

— Trener, tak samo, jak krytyk, sam nie musi być wirtuozem, wystarczy jeżeli wie czego żądać i ma zdolność kierowania uczniem. To tak samo jak np. z krytykiem teatralnym, który chwali lub gani grę najlepszych zespołów sam nie mając żadnych kwalifikacji aktorskich.

BEZPIECZEŃSTWO PRZED WSZYSTKIM

— No, ale dość o treningach. Porozmawiajmy teraz o wypadkach. Na naszych wyścigach jest ich naprawdę wiele, co nie znaczy jednak, by nie zwracać na nie uwagi. Otóż uważam, że do regulaminu sprzętu należy wprowadzić przepisy o stosowaniu specjalnych zabezpieczeń kierowcy.

— Helm, rękawice ochronne, to wszystko jest przecież przewidziane jako obowiązkowe „wypożyczenie” zawodnika. Co więc jeszcze wprowadzić?

— Myślę nie o ubiorze kierowcy, lecz o stosowaniu specjalnych ochron w budowanych na stałe do samochodów startujących na wyścigach. Przecież taki obowiązuje w Stanach Zjednoczonych dla wszystkich samochodów sportowych. Przewiduje on m. in. metalową ochronę mocowaną do ramy i wystającą ponad głowę kierowcy. Konstrukcyjnie jest to rozwiązanie zbliżone np. do poprzecznej węgry ramy umieszczonej za siedzeniem kierowcy w samochodach warszawskiej stajni RAK i KRAB.

— Wszelkiego rodzaju ochrony, na to, by były skuteczne muszą być mocne, a więc i ciężkie. A przez podniesienie ciężaru obniża się walory sportowe SAM-ów.

— Ochrony mogą stanowić jeden z elementów nośnych ramy, a więc dodatkowy ciężar nie będzie wielki.

FIGLARNE LUSTERKA

— Jeżeli już mówimy o wyposażeniu wozów to nie można pominąć milczeniem sprawy lusterka. Niestety większość wozów startujących w Opolu wcale nie miała lusterek a pomimo to nie zaobserwowaliśmy żadnych zastrzeżeń ze strony komisji technicznej. Po prostu przechodzono do porządku dziennego. — Nie ma i koniec. Były również SAM-y z lusterkami umieszczo-

nymi co najmniej „figlarne” — skierowane w niebo czy swobodnie dyndające na mocującym ramieniu. Wydało się, że komisja powinna sprawdzać nie tylko obecność lusterka, ale również i efektywność jego działania. Można dokonać tego posadziwszy kierowcę do wozu i polecić mu opisanie ruchów działacza stojącego za samochodem.

— Nasze wysiłki to nie Le Mans, gdzie jednocześnie startują samochody mające różnice szybkości przekraczające 100 km/godz. SAM-y bez względu na ultrażyskują bardzo zbliżone szybkości przeciętne na trasach wyścigów, a więc problem lusterek nie wydaje się tak poważnym zagadnieniem.

— No, nie bardzo, np. w biegu klasy do 1300 jeden z SAM-ów ukończył wyścig 4 okrążenia za zwycięzcą. Tak więc czółowka 4.krotnie musiała wyprzedzać ten wóz, jadący jak widać z wyników znacznie wolniej. Różnica szybkości była szczególnie widoczna na łukach i wynosiła na pewno kilkadziesiąt km/godz. Tak wolno jadący zawodnik powinien nieustannie obserwować lusterko. Niestety nie robił tego, haniebnie blokując drogę.

— Na zawalldrogów są również i inne sposoby, niebieska flaga czy nawet wyklucze. nie z wyścigu.

NIEBIESKA FLAGA

— Niebieska flaga! Przecież żaden z działaczy zastawionych na trasie nie miał w

zapasie flagi tego koloru. A niebieska flaga oznaczająca: „zrób miejsce — inny zawodnik chce wyprzedzić” przydałaby się bardzo. Natomiast na każdym zakręcie stał działacz uzbrojony w zieloną flagę, którą pokazywał kierownikowi. Przed wirażami w Opolu ustawiono tablice informujące o zmianie kierunku, co należy uznać za dodatkowe ostrzeżenie zawodnika. Pokazywanie flagi rozprasza uwagę kierowcy i powoduje zmniejszenie skuteczności działania sygnałów ostrzegawczych w przypadkach wymagających energicznej akcji.

WYKLUCZENIE CZY UPOMNIENIE

— Wspominasz poza tym o możliwości wykluczenia zawodnika przez sędziego w czasie wyścigu. Oczywiście jest to możliwe a nawet konieczne w przypadku zbyt niebezpiecznej jazdy. Niestety pod tym względem nasi sędziowie postępują zbyt miękko i dopiero po imprezie w swym sprawozdaniu krytykują niektórych zawodników.

— Wykluczenie jest momentem bardzo drażliwym, kiedy bowiem należy uznać je za niebezpieczną? Np. zawodnik krędcący się w kółko na szerokim pasie betonowym lotniska czy też wyjeżdżający na trawę w zasadzie nie stwarza groźnych sytuacji.

— Pogięte tarcze kół w Opolu są najlepszym dowodem niesłuszności takiego rozumowania. Uważam, że każde opuszczenie trasy powinno być karane. Na ulicach miast karą są spotkania z krawężnikami, na lot-

1 Rozbity KRAB Jagielskiego. Za siedzeniem kierowcy widać rurowy element konstrukcyjny ramy doskonale spełniający rolę zabezpieczenia kierowcy w przypadku wywrócenia wozu. Tego rodzaju zabezpieczenia powinny być obowiązkowym wyposażeniem we wszystkich samochodach startujących na wyścigach

2 Pozornie wszystkich w porządku — tylko kolor flagi nie jest odpowiedni. Działacz okazuje zieloną a powinna być niebieska: „uwaga — drugi wóz wyprzedza”

3 To był SAM Gawrona. Na szczęście wyszedł z wypadku bez obrażeń. Niskie nadwozie nie zabezpiecza kierowcy

4 W Opolu Szulcowski znowu zwiadał pomimo woli trawniki okalające trasę. Uszkodzenia są jednak niewielkie — pogięty bok i błotnik. Uwagę zwraca luźno wiszące lusterko. To nie wynik wypadku — z takim lusterkiem wóz stał na starcie

niśkach zaś ostrzeżeniem powinien być werdykt sędziego.

— Decyzja sędziego może być zbyt krzywdząca zawodnika. Przecież na wyścigach walczą się o punkty do Mistrzostw Polski. Może więc lepszą formą jest udzielenie po imprezie upomnienia przez Główną Komisję Sportową Samochodową.

— Jak przekonał się w przypadku Szulcowskiego, takie upomnienie nie przynosi rezultatów. Szulcowski w Opolu jechał spokojnie tylko do czasu, później rozgrany walką zapominał o ostrożności.

KROK ZA KROKIEM

— Więcej uważasz go za niebezpiecznego zawodnika?

— Nie. Ale zgadzam się z opinią wyrażoną już dość dawno w AMS. Mianowicie zamiana wozu była zbyt gwałtownym skokiem, który zrobił więcej szkody niż pożytku. W poprzednich latach Szulcowski jeździł na SAM-je z silnikiem DKW. Obecnie zaś stajnia katowicka postawiła mu do dyspozycji bardzo szybki wóz dysponujący mocą niemal trzykrotnie większą. Poza tym przebieg z samochodu napędzanego przednimi kołami na wóz z napędem tylnym, wymaga dłuższego przyzwyczajenia się do zmienionej charakterystyki prowadzenia. A więc znowu wracamy do problemu treningów...