

RAMY dla F III

Formuła III w Polsce jest już faktem dokonanym. Można użyć takiego stwierdzenia wobec decyzji Rady Głównej Automobilklubu i Głównej Komisji Sportowej, oparcia w latach przyszłych rozgrywek wyścigowych na samochodach wyczynowych z silnikami o pojemności skokowej 500 cm³. Budowa pierwszych prototypowych egzemplarzy rozpocznie się już niedługo, gdy tylko zakończony zostanie gorączkowy okres przygotowań istniejącego sprzętu do rozgrywek o Mistrzostwo Polski. Na razie dokonywane są ostatnie poprawki w dokumentacji technicznej i toczą się rozmowy z zakładami w Rzeszowie, które muszą wprowadzić parę zmian w silniku FIS, tak aby mógł on być eksploatowany w pozycji leżącej.

Konieczne zmiany są zresztą niewielkie i ograniczają się raczej do innego rozwiązania uchwytów mocujących silnik w ramie. Do samochodu oczywiście będzie zastosowana wersja silnika FIS przygotowywana do celów crossowych.

Model crossowy różni się od silnika żuźlowego cylindrem i głowicą. Części te wykonane ze stopu lekkiego, są bogato żebrowane, co umożliwiła długotrwałą pracę silnika bez niebezpieczeństwa przegrzania.

Zainteresowanie w Automobilklubach Formułą III jest bardzo duże i można mieć nadzieję, że rozgrywki wyścigowe zgromadzą w przyszłości na starcie zawodników ze wszystkich stron Polski. Tym bardziej, że prawdopodobnie LPŻ stworzy u siebie wyścigową sekcję samochodową.

Na razie wszystkie powstające samochody wykonane będą na podstawie tej samej dokumentacji przygotowanej przez inż. Piechowskiego i sprawdzonej przez najlepszych rzeczoznawców, lecz niewątpliwie pojawią się i inne rozwiązania wykonane przez konstruktorów amatorów, tak jak to miało dotychczas miejsce w przypadku SAMów. Formuła III jest stałym tematem rozmów i snucia planów przez zawodników w kuluarach klubowych. W takich dyskusjach zrodził się projekt użycia do samochodów silników motocykli wyścigowych Triumph 500. Podobno nawet istnieje dostateczna ilość części zamiennych aby wyremontować silniki, z których zrezygnowali motocykliści na rzecz nowszego sprzętu wyczynowego. Niewątpliwie silniki te, tak zresztą jak np. wyścigowy Norton 500 dysponują większą mocą niż nasz samochodowy FIS wkraczający dopiero na trudną drogę rozwoju i poszukiwań dalszych KM.

I tu właśnie dochodzimy do pierwszego ale...

Podnoszenie walorów sportowych sprzętu jest niewątpliwie objawem bardzo pożądanym, ale zastosowanie trudno osiągalnych silników zagranicznych,

których import kosztuje ciężkie dewizy wydaje się projektem co najmniej niezdrowym. Kilka wozów wyposażonych w Triumph'a czy Nortona może zupełnie przekreślić efekty spodziewane przy wprowadzeniu u nas formuły III. Wynik będący jedynie wykładnikiem możliwości sprzętu, a nie umiejętności ci jeździeckich zawodników znamy zbyt dobrze i nie chcemy ich powrotu.

Tak więc wyłania się konieczność opracowania regulaminu sprzętu formuły III rozwiązującego bez żadnych zastrzeżeń sprawy mogące się narodzić przy opracowywaniu wozów. Na razie nasze pojęcie samochodu formuły III jest bardzo mało sprecyzowane. Wiemy tylko, że ma być to samochód wyścigowy wyposażony w silnik bezsprężarkowy o pojemności skokowej do 500 cm³. A to mało, trzeba już dzisiaj, zanim przystąpimy do budowy wozów, przewidzieć wymogi bezpieczeństwa, warunki techniczne dla układu kierowniczego i hamulcowego, czy wreszcie stosowanego paliwa, lub nawet ustalić dolną granicę ciężaru pojazdu. Nie trzeba zapominać, że wyścig w kierunku zbudowania samochodu jak najlżejszego może doprowadzić do powstawania rozwiązań zbyt mało wytrzymałych, a więc i niebezpiecznych. Wydaje się też celowym wprowadzenie przepisu stosowania silników produkcji krajowej. W każdym razie powinno to obowiązywać w rozgrywkach o Mistrzostwo Polski, tak jak to miało miejsce w wyścigach żuźlowych.

Nakreślenie bardziej konkretnych ram dla formuły III przerasta możliwości jednego artykułu, zresztą założenia powinny być rozpracowane przez szersze grono konstruktorów i działaczy sportowych. Chodzi tylko o to, aby zrobić to szybko.

M. W.