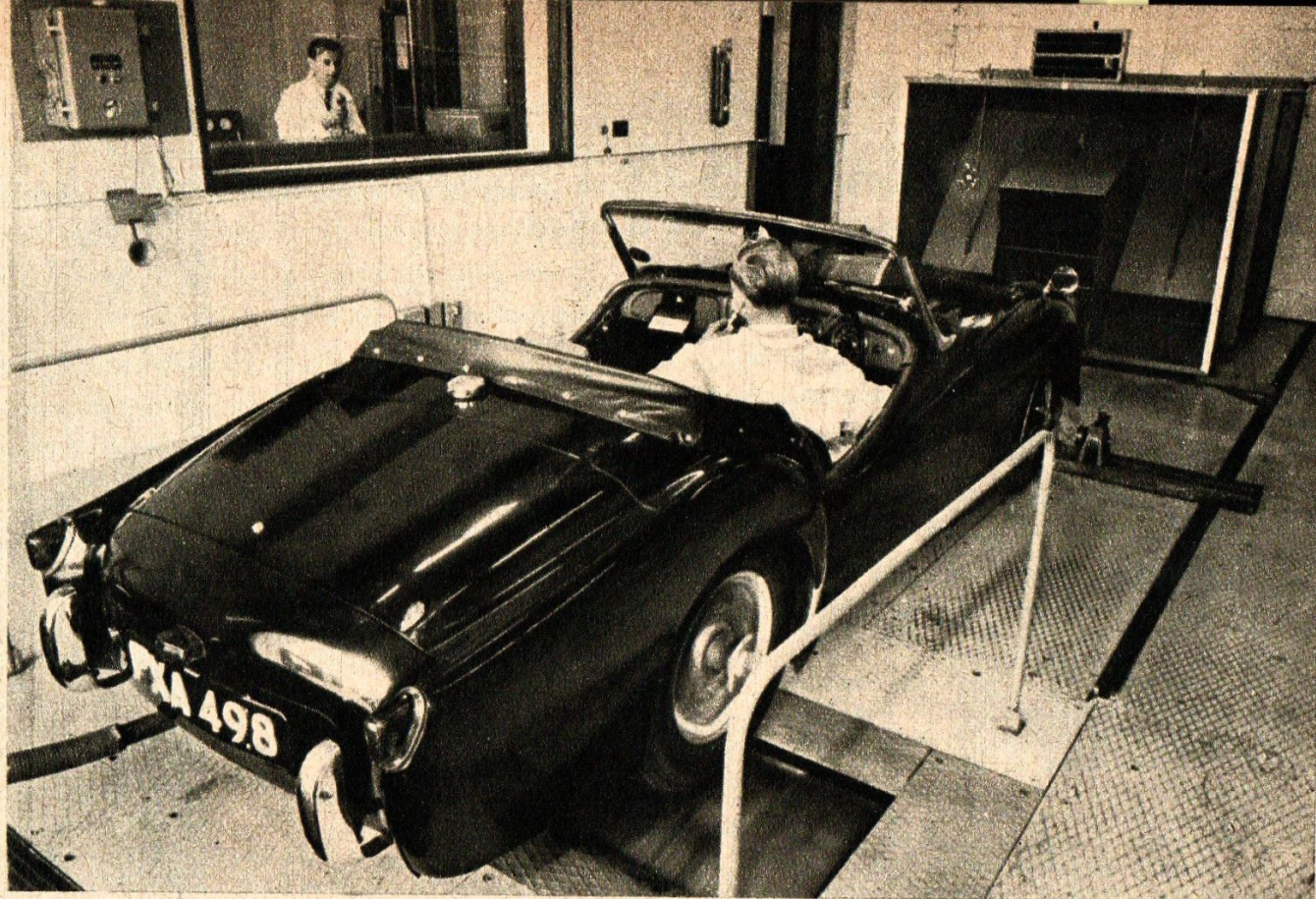


portowy Triumph R 3 przechodzi próby a hamowni podwozowej. Tylne napędowe oś samochodu obrabia specjalny walec ołączony z przyrządami hamowni; dmuchawa umieszczona przed pojazdem zapewnia odpowiednie chłodzenie silnika. Między „kierowcą”, a kierowcą próby urządzeniem przy aparacie pomiarowych — sąsiednim pomieszczeniu, zastosowano łączność telefoniczną.



UDOSTĘPNIĆ HAMOWNIE DLA SAM-ÓW

Seryjne silniki, stosowane w naszych AM-ach, wymagają od konstruktorów nie tylko dużego doświadczenia, ale i wieloletniego wkładu pracy i czasu, tym większego, że właściwych i dobrych wyników szukają oni po naku, opierając się jedynie na prze-

widywaniach, że „tak będzie dobrze”.

Głównym sprawdzianem, czy dokonane przeróbki przyniosły oczekiwane korzyści są próby drogowe, a więc pomiar szybkości maksymalnej i przyspieszeń, np.: porównanie czasów uzyskiwanych na 500 m ze startu stojącego. Jeżeli poprzednio wóz uzyskiwał np. 23 sek., a po przeróbce — 22 sek., to dowód, że praca nie poszła na marne.

Nie trzeba chyba udowadniać niedoskonałości takiej metody wykluczającej niemal zupełnie wszelkie prace polegające choćby na dobieraniu typu najbardziej odpowiedniego gaźnika, długości układu wydechowego itp. Do tych celów są bezwzględnie potrzebne hamownie, niedostępne obecnie dla przeciętnych konstruktorów SAM-ów. Hamownie jako przyrządy bardzo kosztowne istnieją tylko przy poważniejszych zakładach i chociaż może w przyszłości znajdą się w wyposażeniu warszta-

tów PZM, obecnie należy szukać innych dróg.

Tak więc trzeba się zastanowić nad możliwością korzystania z hamowni znajdujących się w fabrykach czy zakładach naukowych. Najbardziej realne wydaje się zawarcie porozumienia pomiędzy PZMot. i politechnikami — których urządzenia nie są nigdy w pełni wykorzystane. Oczywiście może powstać konieczność oprzyrządowania dla zamocowania różnych silników, te jednak niewielkie koszty z łatwością pokryją organizacje sportowe. Stosunkowo najprostsze jest użytkowanie hamowni podwozowej, to jest takiej, na której ustawia się cały samochód — odpada więc kłopotliwy transport i zamocowanie samego silnika.

Sezon już się wkrótce rozpocznie, jest więc najwyższy czas na realizację tego projektu.

M. Wachowski