

SPORT

INFO-RAJDY XXI WIEKU



Rajdy to sport zespołowy

Fot. wrcc.com/mcklein

◆ Nasza cywilizacja podobno ma już z sobą okres przemysłowy i szybkim krokiem wchodzi w erę informatyczną. Decydującą rolę w świecie zaczynają pełnić wiedza i informacja. To wszechobecne zjawisko od paru lat obserwujemy również na swoim podwórku. Rajdy samochodowe, będące synonimem nowoczesności i postępu, dość szybko stały się poligonem doświadczalnym najnowszych technologii. Pod tym względem jedynie Formuła 1 jest nieco do przodu.

◆ Gdy kibice obserwują kręte odcinki specjalne, zdumiewa ich prędkość i przyspieszenie rajdowych aut. Niektóre ich ewolucje zaprzeczają wręcz prawom fizyki. Podziwiamy kierowców prowadzących te kilkusetkonne potwory. Wydaje nam się — romantycznie i naiwnie — że wystarczy mieć taką maszynę i odpowiednie umiejętności, aby walczyć o zwycięstwo. Nic bardziej mylnego. Kierowca i pilot są jedynie trybikami w maszynie składającej się z kilkudziesięciu osób. Żeby te wszystkie osoby działały zgodnie i skutecznie, muszą mieć dostęp do informacji oraz muszą dobrze i szybko się ze sobą komunikować. Nie tylko załoga na trasie oesu walczy z czasem. Cała pozostała ekipa również. Często strefy serwisowe stają się areną nieprawdopodobnej walki z czasem kilkunastu osób, zwijających się, jak w ukropie, by w ciągu zaledwie dwudziestu minut doprowadzić do stanu użyteczności auto, które ledwo co zjechało, często na trzech kołach, z trasy oesu. Normalnie w warsztacie, gdybyśmy przyprowadzili taki wrak, odpowiedź byłaby prosta — „przyjdź Pan za dwa tygodnie”. Tu po dwudziestu minutach rajdówka ruszyć musi do boju w pełni sprawna.

◆ Coraz większe znaczenie w sporcie samochodowym mają specjaliści łączący w sobie zaawansowaną znajomość techniki samochodowej i technologii informatycznych. To oni zajmują się programowaniem i obsługą komputerów w rajdówkach. Niewiele jednak ludzi spoza rajdowego kręgu zdaje sobie sprawę z ilości informacji, jakie trzeba zgromadzić i przerobić, by stanąć na linii startu i myśleć o przyzwoitym wyniku na mecie. To są megabajty, gigabajty danych. Już nie wystarczą zapisniki w notatnikach i ludzka pamięć. Profesjonalne zespoły rajdowe posiadają banki danych o setkach rajdów na całym świecie, o tym, jaka jest na nich charakterystyka oesów, jak zachowuje się na nich samochód. Dotyczy to także polskich rajdów. Wszystko jest zapisane na twardych dyskach komputerów. To właśnie informacja i wynikająca z niej wiedza tworzy potęgę i przewagę zespołów fabrycznych. Stać ich na kosztowne gromadzenie informacji.

◆ To od ilości i jakości informacji zależy wiedza startujących. Skąd wiadomo, jak ustawić zawieszenie na dany rajd? Odpowiednie dane są zapisane na dyskach. Jak ustawić parametry silnika? Też na dyskach. Wystarczy wgrać dane do komputera rajdówki i już mamy odpowiednie sterowanie pracą silnika, przeniesieniem napędu i ustawieniem zawieszenia. A skąd te dane? Są gromadzone z kolejnych edycji danego rajdu, następnie weryfikuje się je na testach. Zespoły fabryczne mają swoich kierowców testowych, którzy wstępnie przygotowują ustawienia rajdówek, by kierowcy fabryczni nie musieli poświęcać temu całych tygodni, żeby wystarczył im jeden dzień lub czasem parę godzin.

◆ Współczesne rajdy przypominają coraz bardziej popularne gry komputerowe. Użyta w nich technologia, szybkość przetwarzanych megabajtów informacji, mnogość opcji do wyboru i wrażenie niemal realnej scenarii, idealnie wręcz oddaje specyfikę rajdów, bo i rajdy, i gry mają już ten sam mianownik — najważniejsza jest informacja. **Hołek**

Praktyczne porady

Problemy o poranku

Mróż nie odpuszcza. Dawno nie mieliśmy już takiej srożej zimy.

To trudny okres dla kierowców, jeszcze trudniejszy dla samochodów, szczególnie tych stojących „pod chmurką”. Pomijając problemy z rozruchem, o których już pisałem, codziennym „umilającym” życie zjawiskiem jest oblodzenie szyb i lusterek. To właśnie poranne zabiegi przy usuwaniu lodu i śniegu są najbardziej powszechnym widokiem na naszych ulicach. Piszę te słowa będąc na dalekiej szwedzkiej północy, prawie za kołem polarnym, gdzie opisuję trasę przed kolejnym w mojej karierze Rajdem Szwecji. O dziwo, tu jest dużo cieplej (tylko -2 stopnie) niż w skutym mrozem Olsztynie.

Porysowane szyby

Większość kierowców radzi sobie używając plastikowych skrobaczek. Nie jest to ani wygodny, ani bezpieczny dla naszych szyb sposób. Wymaga sporego wysiłku, ale co najgorsze, możemy taką skrobaczką porysować szyby. Dlatego lepiej używać płynów do odmrażania w spryskiwaczu lub sprayu. Zamrożone szyby i lusterka zraszamy płynem, robiąc to od góry do dołu. Potem, niestety, musimy odczekać parę minut. Gdy lód się roztopi, powstałą z niego papkę usuwamy gumową końcówką skrobaczki. Lusterka boczne powinniśmy wytrzeć do sucha ściereczką, ponieważ pozostawione zacieki będą nam zmniejszać pole widzenia do tyłu. Często musimy poradzić sobie z oszronionymi szybami wewnątrz samochodu. Jeśli nie pomagają nagrzewnica, postępujemy analogicznie jak z zewnętrzną warstwą lodu.

Uwaga na pęknięcia!

Po mroźnej nocy bardzo często wycieraczki przymarzają do szyb. Kto takie przyklejone uruchomił i spalił silniczek poruszający wycieraczkami, nauczony doświadczeniem, już wie, co należy zrobić. Trzeba delikatnie je opukać np. skrobaczką. Gdy to nie pomoże, polewamy je płynem do odmrażania. Byli i zapewne będą tacy, którzy użyją gorącej wody obficie polewając wycieraczki. Nie radzę. Wymiana pękniętej



Fot. Jacek Huszcza

szyby może słono kosztować. Ja zimą miałem trochę inne zdarzenie: pękła mi szyba od włączonego „na full” nadmuchu. Przy dużych mrozach i nagłym ogrzaniu przedniej szyby, może się to zdarzyć. Najlepiej włączyć nadmuchiwanie, gdy powietrze jest jeszcze zimne. Stopniowe ogrzewanie zapobiegnie naprężeniom i w efekcie pęknięciu szyby. No, ale jak to zrobić, skoro rano najbardziej nam się spieszy...

Prohibicja się nie sprawdza

Często się zdarza, że śpiesząc się, gwałtownym ruchem chcemy oderwać przymarzniętą do szyby wycieraczkę, a wtedy albo zostaje nam ona w ręku, albo zostaje wygięta lub połamana. Żeby nie walczyć co rano z przymarzniętymi wycieraczkami, należy przetrzeć je płynem zapobiegającym oblodzeniu. Często jest to ten sam płyn używany do odmrażania szyb.

Przy okazji „wycieraczkowych” rad — warto dobrze przyjrzeć się krawędziom gumowych piórek. Ich stan ma decydujący wpływ na dokładność zbierania wody lub śniegu z szyby podczas jazdy. Nie muszą pisać, jakie to ważne. Krawędzie piórek powinny być idealnie proste, bez ząbków. Jak wycieraczki spełniają swoją

rolę, najlepiej widzimy podczas pracy. Powinny idealnie oczyszczać szybę, nie pozostawiając smug. Jeśli tak nie jest, a gumki wycieraczek są dobre, przyczyną może być słaby docisk do szyby (należy wymienić sprężyny lub całe ramiona wycieraczek) lub kiepskiej jakości płyn do spryskiwaczy, który rozmazuje się na szybie. Producenci wymyślają coraz to nowe „proekologiczne” substancje, które to z reguły niebyłoby dobrze radzą sobie z oczyszczaniem szyb, ale za to nie zawierają alkoholu. Tu prohibicja kompletnie się nie sprawdza.

Zamrożone zamki

Zdarza się, że nie możemy wsiąść do samochodu, bo nie możemy włożyć kluczyka do zamka albo przymarznięte drzwi się nie otwierają. Przyczyną jest zamrożony zamek i przymarznięte uszczelki drzwi. Radzimy wtedy sobie używając odmrażacza do zamków. Można użyć też tego do szyb, choć nie ma on specjalnej końcówki umożliwiającej penetrację zamka przez płyn.

Uszczelki natomiast należy posmarować specjalnym silikonowym preparatem, który zapobiegnie przymarzaniu ich do nadwozia. Musimy pamiętać o tym zwłaszcza po wizycie w samocho-

wej myjni. Zimą samochód myjemy rzadko, więc jesteśmy tak uradowani jego czystym wyglądem, że emocje osiągną apogeum rano, gdy za żadne skarby nie możemy otworzyć drzwi. Jak sobie radzić, gdy się spieszymy i nie mamy stosownych płynów pod ręką? Przede wszystkim nic na siłę, doradzam jak największą delikatność. Zamek możemy spróbować otworzyć ogrzewając kluczyk (np. zapalniczką), drzwi próbujemy otwierać wszystkie po kolei. Najczęściej któreś są mniej przymarznięte i po ich otwarciu możemy spróbować otworzyć drzwi kierowcy. Takie zabiegi najczęściej przynoszą efekty.

Nic na siłę!

Pośpiech jest z reguły złym doradcą. Gdy zetknijemy się z którymś z zimowych, porannych problemów najpierw zastanówmy się dobrze nad najlepszym rozwiązaniem. Gdy jesteśmy zdenerwowani i nic rozsądnego nie przychodzi nam do głowy, to nie zapominajmy jednak, że nim rozbijemy szybę lub wyrwiemy uszczelkę, warto zwrócić się o pomoc do innego kierowcy. Większość na pewno pomoże lub przynajmniej udzieli pomocnej rady. **Hołek**