

Pięć dekad ewolucji

Historia pasów bezpieczeństwa sięga 1959 r. Wynalazł je Nils Bohlin, szwedzki inżynier firmy Volvo. Niedługo potem pasy przyjęły się zarówno w ruchu drogowym, jak i w motorsporcie, a przez ponad pięćdziesiąt lat uratowały tysiące istnień ludzkich. Jak wygląda konstrukcja nowoczesnych pasów rajdowych i czym różnią się one od modeli cywilnych? Dlaczego są tak ważne podczas prowadzenia auta i czy po solidnym dzwonię konieczna jest ich wymiana?

Tekst: Jędrzej Lenarcik / www.RallyShop.pl



Wydawać by się mogło, że popularne „szelki” to najmniej skomplikowane urządzenie (zaraz obok wszelkiego rodzaju śrub i nakrętek) w sportowym samochodzie. Wszak kilka tasiemek i klamra to prosta konstrukcja. Nawet znacznie prostsza niż nowoczesne systemy stosowane w cywilnych samochodach, gdzie pirotechniczne napinacze to element, który instaluje się nawet w najtańszych modelach. Skąd więc bierze się skuteczność rajdowych pasów i czemu nie możemy ich zainstalować w zwykłym aucie? Odpowiedź jest bardzo prosta – spięcie kierowcy „na szywno” z fotelem byłoby na co dzień bardzo niekomfortowe. Takie rozwiązanie jest za to bardzo bezpieczne, szczególnie w przypadku dachowania.

Szywność rajdowych pasów przynosi ze sobą jeszcze jedną korzyść – tzw. czucie samochodu. Nie jest żadną tajemnicą, że zachowanie tyłu auta w zakrętach każdy kierowca sportowy powinien czuć swoimi plecami. Pasy sportowe przypinają kierowcę i pilota do fotela, dzięki czemu przy ostrych hamowaniach, kiedy samochody mają tendencję do dużej niestabilności, są oni tak samo mocno przypięci do fotela jak w każdym innym momencie jazdy i nie muszą zapierać się nogami czy rękami. Stąd też zainstalowanie pasów wyczynowych już na etapie pierwszych startów w imprezach amatorskich ma nie tylko wpływ na bezpieczeństwo załogi, ale również ma walory edukacyjne – kierowca ma

możliwość uczenia się „czytania z pleców” zachowania tyłu samochodu.

Najpopularniejszym parametrem określającym pasy jest liczba punktów mocowania do samochodu. W pasach sportowych spotykamy modele oferujące od trzech do sześciu takich punktów. Oczywiście im większa liczba mocowań, tym cała budowa pasów jest bardziej skomplikowana. Większa liczba mocowań sprawia, że przeciążenia powstające podczas jazdy lub w momencie wypadku rozkładane są na większą liczbę punktów łączenia pasów z nadwoziem. Mniejsza ich liczba powoduje, że załoga ma swobodę w poruszaniu, co znowu przekłada się na większy komfort. Jeśli planujecie więc szybką jazdę między drzewami, zdecydowanie rozsądniejszym wyborem będzie poświęcenie własnej wygody na rzecz bezpieczeństwa. Wśród mocowań do nadwozia rozróżniamy także dwa typy: klamry przypinane do śrub oczkowych wkręconych w karoserię lub klamry przykręcane zwykłymi śrubami. W obu przypadkach gwint dla śrub tworzy specjalna blaszka przyspawana do nadwozia.

Pasy szelkowe generalnie dzielimy na dwa typy: jeden w układzie „H” (swoją budową przypominają szelki od spodni) oraz drugi w układzie „X” (układ gwiazdzysty, gdzie centralnym punktem mocowania jest klamra). Z tematem układu pasów łączy się bezpośrednio zagadnienie

homologacji. Najdroższe na rynku wielopunktowe i najbezpieczniejsze pasy sportowe to te w układzie „X” z homologacją FIA. Niestety, dla początkujących kierowców inwestycja w homologowane pasy może być dość kosztowna. Rozwiązaniem mogą być pasy z homologacją drogową ECE, które występują w układzie „H”. Są to produkty o wiele tańsze, jednak z opinii wielu zawodników wynika, że korzystając z pasów w układzie „H”, trudniej wychodzi się z samochodu, a wydostanie się z nich w leżącym na dachu aucie jest praktycznie niemożliwe.

Ostatnimi kluczowymi zagadnieniami, na które należy zwrócić uwagę, są rodzaj klamry oraz szerokość pasów. Rozróżniamy klamry przekręcane „gałką obrotową” (gdzie spięcie mechanizmu odbywa się poprzez przekręcenie klamry) oraz wpinane „na przycisk” (gdzie kolejne zapięcia szelek wpinamy w mechanizm). W razie wypadku (bo przecież przed jego skutkami pasy mają nas ochronić) pasy „na przycisk” wydają się bardziej intuicyjne w obsłudze dla osób postronnych, które będą nam ewentualnie udzielać pomocy. Łatwiej jest nacisnąć przycisk, niż kręcić gałką, szczególnie w sytuacji gdy nigdy wcześniej nie miało się styczności z takim rozwiązaniem.

Szerokość pasów jest z kolei ściśle związana z homologacją, jaką posiadają. Homologacja FIA wymaga stosowania szelek o szerokości minimum

3 cali, zaś w pasach z homologacją drogową najczęściej spotykaną szerokością są 2 cale, choć można znaleźć od tego wyjątki. Wychodząc z założenia, że bezpieczeństwa nigdy nie za wiele, sugerujemy wybór pasów z możliwie jak najszerszymi szelkami. Istnieją jeszcze pasy przeznaczone wyłącznie do użytkowania z systemem HANS. Ich budowa wspomaga jego działanie oraz poprawia komfort użytkownika całego systemu.

Wybierając pasy do swojej rajdówki, warto pamiętać również o dwóch zasadach. Po pierwsze – nie kupujcie pasów używanych. Nigdy nie wiadomo, co działo się z nimi w przeszłości. Nie widać na nich ewidentnych śladów „przejścia” przez groźny wypadek, a jeśli takowy się zdarzył, trzeba mieć świadomość, że pasy to tylko materiał, który również ma swoją wytrzymałość krytyczną. Po drugie – nie kupujcie wynalazków z internetowych aukcji! Te produkty często nie widziały laboratorium, nie wspominając o prawidłowo przeprowadzonych testach czy jakości użytego do ich produkcji materiału. Zakup takich pasów to igranie z własnym zdrowiem i życiem. Oferta renomowanych producentów, takich jak: Schroth, Sparco czy Sabelt, jest na tyle szeroka i zróżnicowana, że na pewno każdy znajdzie coś dla siebie. Robiąc zakupy w renomowanym sklepie, mamy pewność, że produkty są oryginalne i uratują nam zdrowie lub nawet życie w sytuacjach ekstremalnych.



Jakub Tomczyk

właściciel sklepu www.RallyShop.pl

Pasy to jeden z gwarantów naszego bezpieczeństwa, dlatego też warto rozważyć, jakie produkty będą dla nas odpowiednie. Sztuka ich doboru powinna być wypadkową klasy samochodu, rodzaju dyscypliny, w jakiej bierzemy udział, oraz głębokości portfela ☺. Jeśli mamy zamiar startować w KJS-ach lekko zmodyfikowanym Seicento i nie mamy dużych funduszy, powinniśmy zadowolić się pasami z homologacją ECE. Zarówno prędkości osiągane na takich imprezach, jak i prawdopodobieństwo zaloczenia solidnego dzwona są niewielkie. Jeśli zaś startujemy konkurencyjnym samochodem w imprezach wyższej rangi, nie warto oszczędzać na tym elemencie wyposażenia.



Nils Bohlin – wynalazca 3-punktowych pasów bezpieczeństwa, które choć sporo ewoluowały, to do dziś montowane są w każdym nowym samochodzie. Po raz pierwszy znalazły się w Volvo 122 w 1959 r.



04827H – stosowany przeważnie w topowych rajdówkach 6-punktowy model przeznaczony do stosowania z systemem HANS. Odnajdziemy go m.in. w fabrycznych Focusach WRC.



04604BMAZ – najczęściej spotykana na szczeblu amatorskim wersja 2-calorowych pasów z homologacją drogową ECE.



04805BM – najpopularniejszy model homologowanych pasów Sparco, które są 6-punktowe, 3-calowe, z aluminiowymi klamrami, dostępne w kolorze niebieskim, czarnym i czerwonym.

REKLAMA

DLA PROFESJONALISTÓW

DLA ŚREDNIO ZAAWANSOWANYCH

DLA POCZĄTKUJĄCYCH

Sandtler

Sponsor 3-punktowe

209 zł

homologacja ECE, 2-calowe szelki

Sparco

3-punktowe

239 zł

homologacja ECE, 2-calowe szelki, mocowanie na zwykłe śruby

Sparco

4-punktowe

259 zł

homologacja ECE, 2-calowe szelki, mocowanie na zwykłe śruby

Sparco

3-punktowe

319 zł

homologacja ECE, 2-calowe szelki, mocowanie na karabińczyki, możliwość wycięcia tylnej części pasów

OMP

Racing 4M

339 zł

homologacja ECE, 3-calowe szelki górne, 2-calowe szelki dolne, mocowanie na karabińczyki

Sandtler

4-punktowe

599 zł

homologacja FIA, 3-calowe szelki, mocowanie na karabińczyki, wyprodukowane przez niemiecką firmę Schroth

Sandtler

Sponsor 6-punktowe

649 zł

homologacja FIA, 3-calowe szelki, wyprodukowane przez włoską firmę Sabelt

Sparco

4-punktowe

889 zł

homologacja FIA, 3-calowe szelki, mocowanie na karabińczyki, najpopularniejszy model homologowanych pasów Sparco

Sabelt

6-punktowe

1539 zł

homologacja FIA, 3-calowe szelki, mocowanie na karabińczyki, posiadają dodatkowe pasy do systemu HANS

rajdy - wyścigi - karting
WWW.RallyShop.pl
 Najtańsze Akcesoria Rajdowe

Wesołych Świąt

SANDTLER
 Oficjalny Partner

wyposażenie samochodów

oraz zawodników

