

› Tekst: Damian Borowik/www.RallyShop.pl

Kołnierze hybrydowe stają się coraz bardziej popularne w Europie. Używa ich m.in. Pontus Tidemand.



POSKROMIONA BEZWŁADNOŚĆ

Kołnierze HANS – już od kilku lat obowiązkowy element wyposażenia zawodników startujących w RSMP, a od niedawna wymagany także w Rajdowym Pucharze Polski – doczekały się godnego następcy na rynku urządzeń chroniących głowę i szyję zawodnika. Mowa o nowej generacji kołnierzy o wiele mówiącej nazwie Hybrid. Czym są nowe urządzenia i czym różnią się od tradycyjnych HANS-ów?

Zacznijmy od genezy powstania Hybrid. Okazuje się, że urządzenie nie jest zupełnie nowym pomysłem, a od zaprojektowania pierwszej generacji kołnierza i uzyskania homologacji SFI dla produktu amerykańskiej firmy Simpson minęło już ponad 6 lat. Hybrydy, do niedawna w ogóle nieznanne w Europie, są powszechnie używane przez zawodników startujących za oceanem. Historia hybryd rozpoczęła się w roku 2001 w USA. Rok ten zapisał się w historii sportów motorowych jako jeden z najtragiczniejszych pod względem wypadków śmiertelnych spowodowanych urazami głowy wśród zawodników startujących w serii NASCAR. Trevor Ashline pracujący wówczas nad bezpieczeństwem cyklu rozpoczął prace nad kołnierzem, który miałby uchronić zawodnika przed śmiercią czy kalectwem nawet w razie wyjątkowo niebezpiecznych wypadków.

Pierwsza wersja kołnierza bardzo przypominała w budowie finalny produkt, czyli kołnierze z serii Hybrid. Urządzenie składało się z karbonowego zagłówka rozbudowanego w dolnej części i przykrywającego górną część kręgosłupa, na stałe przymocowane było paskami do klatki piersiowej oraz miało paski z zaczepami, które wpinało się w klipsy kasku, co ograniczało bezwładny ruch głowy do przodu (jak w „europejskich” HANS-ach). W 2007 roku hybrydy otrzymały dodatkowy pasek do montażu przy kasku (od tej pory urządzenie ma 2 paski po każdej stronie w układzie trójkąta), po tym jak kierowca Eric Medlen zmarł na skutek urazu kręgosłupów szyjnych spowodowanego seria wstrząsów bocznych. Twórcy urządzenia stwierdzili, że ochrona jedynie przed uderzeniem czołowym, przydarzającym się na torze nieporównywalnie rzadziej niż zderzenie boczne czy

uderzenia przednim błotnikiem, to zdecydowanie za mało. Za cel postawili więc sobie kompleksową ochronę przy każdej możliwej kolizji.

Jak zatem zbudowane są kołnierze Simpson Hybrid i czym różnią się od znanych nam HANS-ów, do których zdążyliśmy się przez ostatnie lata przyzwyczaić? Kołnierze Hybrid mają dużo bardziej minimalistyczną budowę niż HANS. Niewielki zagłówek zakładany na ramiona i szyję zawodnika (nie na ramiona i klatkę piersiową jak w HANS-ie) przymocowany jest do korpusu na stałe za pomocą kilku pasków. Jedna para bezpośrednio połączona z tylną częścią kołnierza łączy go z paskiem przebiegającym pod ramionami i oplatającym klatkę piersiową zawodnika, natomiast druga para pasków znajduje się w przedniej części i przypomina szelki. Wszystkie wymienione elementy mają za zadanie ustabilizować zagłówek na ramionach, dzięki czemu nie zmienia on pozycji przy manewrach kierownicą i nie ma obawy, że zostanie oderwany nawet przy większych hopach czy w ekstremalnych sytuacjach, np. przy dachowaniu. Takiej pewności nie mieliśmy przy tradycyjnych HANS-ach, które utrzymywały się na ramionach zawodnika tylko przez docisk ramieniowych szelek pasów bezpieczeństwa, a po przesunięciu szelek traciły punkt oparcia.

W porównaniu do systemu HANS największą zaletą nowej generacji kołnierzy jest to, że zaczep do klipsów w kasku nie jest zamontowany za pomocą jednego paska, ale pary pasków, które – jak wspomnieliśmy wcześniej – schodzą się do klipsa w układzie trójkąta (patrz zdjęcie). Dzięki temu zawodnik, a raczej jego kręgosłup i głowa chronione są nie tylko

OKIEM EKSPERTA



Jakub Tomczyk • www.RallyShop.pl

– Produkcenci akcesoriów sportowych ciągle zaskakują nas nowymi rozwiązaniami w zakresie ochrony naszego bezpieczeństwa i to jest niewątpliwie pozytywne zjawisko. Nie mamy wątpliwości, że nowa generacja kołnierzy przyjmie się w Polsce, podobnie jak miało to miejsce za oceanem i jak dzieje się to za naszą zachodnią granicą. Musimy jednak pamiętać, że żadne urządzenie, niezależnie czy jest to kołnierz HANS, czy Hybrid, nie uchroni nas przed urazami, jeżeli nie będzie używane zgodnie z zaleceniami producenta. Niebagatelną rolę dla naszego bezpieczeństwa odgrywa odpowiednie dobranie rozmiaru kołnierza oraz właściwy montaż pasów bezpieczeństwa, które zarówno przy jednym, jak i drugim urządzeniu spełniają rolę łącznika kołnierza z korpusem zawodnika i fotelem. W razie jakichkolwiek wątpliwości zalecamy kontakt z obsługą sklepu RallyShop.pl, który jest wyłącznym dystrybutorem hybryd w Polsce.

przed „czołówkami”, ale także – jak słusznie zauważył twórca urządzenia – przed dużymi częściami zdarzającymi się uderzeniami z boku czy pod kątem. O ile HANS chronił nas w trakcie bocznych uderzeń tylko w ograniczonym zakresie, o tyle w przypadku hybryd ochrona jest kompleksowa.

Minimalistyczna budowa samego zagłówka pozwala z dużą swobodą wsiadać do pojazdu czy go opuszczać, a kamelelka, praktycznie nieodczuwalna dla zawodnika, nie musi być zdejmowana po skończonym odcinku czy w trakcie przechadzek po serwisie. Zawodnik ma po prostu wrażenie, jakby nosił lekki plecak. Co ciekawe, o ile w kołnierzach HANS różnica w masie między różnymi modelami przesądzała o wygodzie ich używania, o tyle w przypadku hybryd waga ma dużo mniejsze znaczenie, ponieważ siły nacisku na ramiona są rozłożone zupełnie inaczej.

Przypomnijmy, jak działa „tradycyjny” HANS. Kołnierz połączony paskami z kaskiem

w razie nagłego bezwładnego ruchu głowy ogranicza ten ruch, przyjmuje dużą siłę i rozkłada ją na ramiona i obojczyki zawodnika. Nie zaprzeczamy, że jest to skuteczny sposób. Znane są natomiast przypadki, że źle ułożony na korpusie kołnierz powodował przy zderzeniu nie tylko nieprzyjemne i bolesne siniaki, ale przy ekstremalnej sile mógł uszkodzić obojczyki zawodnika. Kołnierze Hybrid rozkładają siły w zupełnie innym kierunku – przyjmują je i rozkładają po części na plecy i ramiona zawodnika, ale częściowo także na oparcie kubałka, do którego zawodnik jest sztywno przypięty pasami. Siła przekazywana przez kołnierz na korpus zawodnika jest zatem dużo mniejsza niż w przypadku kołnierzy innej konstrukcji.

Hybrydy doczekały się trzech modeli. Najbardziej rozbudowana wersja o przedłużonym odcinku kołnierza na plecy zawodnika to po prostu Hybrid. Stabilniejsza budowa pozwala lepiej utrzymać urządzenie na ramionach

kierowcy i zapobiega przesunięciom kołnierza podczas bardziej forsownych odcinków – model ten w szczególności dedykowany jest dla kierowców rajdowych. Druga generacja, czyli Hybrid Pro, wykonana podobnie jak wyżej opisany kołnierz z bardzo wytrzymałego karbonu, ma bardziej minimalistyczną budowę zagłówka, przez co może być używana w każdej dyscyplinie motorsportu od wyścigów po rajdy terenowe. Wygodą tego urządzenia sprawiła, że jest szczególnie popularne wśród zawodników startujących w najbardziej wymagającym rajdzie świata – Dakarze. Trzecia wersja – seria Pro Rage – to bliźniacza konstrukcja serii Pro, ale wykonana z tańszych w produkcji tworzyw sztucznych z domieszką włókien węglowych.

Na koniec warto wspomnieć o jeszcze jednej innowacji wprowadzonej przez firmę Simpson. Znane nam do tej pory klipsy HANS mogą być w łatwy sposób wymienione na klipsy w standardzie Simpson (M61). Dlaczego

warto wybrać rozwiązanie oferowane przez producenta kołnierzy? Nowe klipsy działają na zasadzie szybkozłączki – wystarczy wyciągnąć sznurek zakończony zawleczką, by uwolnić kask od pasków kołnierza.

Kołnierze hybrydowe, jak wspomnieliśmy na wstępie, mimo że już od kilku lat dostępne są na rynku amerykańskim, nie są powszechnie znane w Europie. Produkt zdobył homologację FIA w 2010 roku i od tamtej pory jego popularność wśród Europejczyków stopniowo wzrasta. Być może funkcjonalność urządzenia i wysoki stopień bezpieczeństwa, jakie oferuje, spowodują, że „tradycyjny” HANS wkrótce przejdzie do lamusa. Czas pokaże. Już dziś możemy natomiast zauważyć, co przyjmujemy z dużą ulgą, że świadomość zagrożeń i potrzeba zapewnienia maksymalnego bezpieczeństwa podczas rajdów wzrasta, a kołnierze Hybrid używane są już przez wielu czołowych kierowców, takich jak Mikko Hirvonen czy Mads Ostberg.

WRC



■ Tak wygląda założony kołnierz hybrydowy. Jak widać, zawodnicy nie ściągają go w przerwach między odcinkami, bowiem ten patent nie naraża ich na zbyt ni dyskomfort.



■ Tak wygląda model Hybrid Pro Rage.

■ Na tym zdjęciu dokładnie widać sposób wkładania i mocowania elementów systemu Hybrid. Tu na przykładzie wersji Hybrid – najbardziej rozbudowanej, z przedłużonym odcinkiem kołnierza na plecy zawodnika.



■ Ciekawostką jest fakt, że HANS zainspirował inżynierów Renault, którzy opracowali dedykowany zagłówek dla najmłodszych pasażerów, który także ma chronić ich przed urazami głowy.



■ Tak z kolei prezentuje się model Hybrid Pro.



REKLAMA

KOLEKCJA

SPONSOR

www.RallyShop.pl



6-pkt
Pasy Sandtler Sponsor
cena: 689 zł



cena: 632 zł
Sandtler Racing



4-pkt
Pasy Sandtler Sponsor
cena: 639 zł



cena: 1929 zł
Fotel Sponsor P



cena: 1809 zł
Fotel Sponsor C