



» Tekst: Damian Borowik/www.RallyShop.pl

HANS TO ZA MAŁO

Kołnierze HANS od wielu lat są obowiązkowym elementem wyposażenia bezpieczeństwa zawodników startujących w zawodach rajdowych o różnej randze – od RPP po Dakar. Popularne HANS-y nie są jednak jedynymi urządzeniami chroniącymi głowę i szyję zawodnika. Kołnierze produkuje także firma Simpson. Hybrid, czyli po prostu hybrydy, to nadal nowość na rynku akcesoriów ochronnych. W tym numerze odpowiemy na najczęstsze pytania dotyczące tych kołnierzy.

Czym różni się hybryda od HANS-a?

Kołnierze Hybrid mają dużo bardziej minimalistyczną budowę niż HANS-y. Nie wielki zagłówek, zakładany na ramiona i szyję zawodnika, jest na stałe przymocowany do korpusu za pomocą kilku pasków. Takie rozwiązanie doskonale stabilizuje zagłówek na ramionach, dzięki czemu nie zmienia on pozycji przy manewrach kierownicą, nawet na sporych hopach czy w ekstremalnych sytuacjach podczas dachowania. Takiej pewności nie daje tradycyjny HANS, który utrzymuje się na ramionach zawodnika tylko przez docisk ramieniowych szelek pasów bezpieczeństwa, a po przesunięciu szelek, traci punkt oparcia. Drugą różnicą między urządzeniami jest inna budowa zaczepu do klipsa w kasku. W przypadku hybryd, kołnierz łączy się z kaskiem za pomocą dwóch pasków z każdej strony, co ma duże znaczenie dla bezpieczeństwa podczas wypadku.

Dlaczego kołnierze Hybrid są bezpieczniejsze od HANS-ów?

Żeby odpowiedzieć na to pytanie, należy przyjrzeć się działaniu obu urządzeń w razie wypadku. W przypadku kołnierzy HANS, siła bezwładności jest

rozkładana na ramiona i klatkę piersiową zawodnika. Jest to skuteczny sposób kompensowania siły, znane są jednak przykłady, w których źle ułożony na ramionach kołnierz przy zderzeniu powodował nie tylko bolesne siniaki, ale w ekstremalnych przypadkach urazy obojczyków. Hybryda rozkłada siły w zupełnie innym kierunku. Kołnierz kieruje energię częściowo na ramiona zawodnika, częściowo na oparcie kubekłka, do którego zawodnik jest sztywno przypięty pasami. Siła przekazywana przez kołnierz na korpus zawodnika jest zatem dużo mniejsza niż w tradycyjnych kołnierzach. Drugą przewagą hybryd jest to, że chronią zawodnika przed dwoma rodzajami uderzeń – czolowymi (jak w HANS-ach) oraz bocznymi, które są jednym z częstszych powodów uszkodzeń kręgowi szyjnych w motorsporcie. Dodatkową ochronę kołnierz zawdzięcza drugiej parze pasków mocujących hybrydę do kasku, o której wspomnieliśmy wcześniej.

Czy hybryda jest mniej wygodna w użytkowaniu niż HANS?

W Polsce panuje błędne przekonanie, że właśnie tak jest, tymczasem to nieprawda. Po pierwsze, minimalistyczna

■ Nazewnictwo przyjęte przez firmę Simpson może być nieco mylące, bowiem Hybrid Pro to nieco lżejszy i mniej rozbudowany wariant topowego kołnierza Hybrid.

■ Hybrid to najbardziej rozbudowany wariant kołnierza firmy Simpson.



budowa samego zagłówka pozwala z dużo większą swobodą wsiadać i wysiadać z auta. Z kolei kamizelka jest praktycznie nieodczuwalna dla zawodnika i nie musi być zdejmowana po skończonym odcinku czy w trakcie przechadzek po parku serwisowym. 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. Przekonanie, że HANS jest wygodniejszy od hybrydy, wynika przede wszystkim z błędnych informacji przekazywanych klientom przez sklepy „przywiązane” do sprzedaży kołnierzy HANS. Po drugie, w przypadku wyboru hybrydy, należy zwrócić szczególną uwagę na rozmiar.

Jaki model hybrydy wybrać?

Hybrydy doczekały się czterech modeli. Najbardziej rozbudowana wersja o przedłużonym odcinku zagłówka chroniącego plecy zawodnika to po prostu Hybrid i dedykowana jest przede wszystkim do zastosowania rajdowego.

Druga wersja urządzenia o bardziej minimalistycznej budowie zagłówka to Hybrid Pro (dostępna także jako Pro Slide z ruchomymi paskami mocującymi kask). Czwartą wersją – seria Pro Rage to konstrukcja bliźniacza do serii Pro, ale wykonana z tańszych w produkcji tworzyw sztucznych z domieszką włókien węglowych. Co ciekawe, w hybrydach różnica w wadze nie jest tak odczuwalna jak w HANS-ach, więc nawet najcięższy model Pro Rage jest wygodniejszy i bezpieczniejszy niż topowe modele HANS-ów.

Czym różni się „tradycyjny” klips HANS od nowego klipsa M61?

Klipsy M61 to wygodniejsza alternatywa „tradycyjnych” klipsów Hans. Żeby wypiąć kask z pasków kołnierza, wystarczy lekko pociągnąć sznureczek, który rozpiną szybkozłączkę (patrz zdjęcie). Bardzo proste i praktyczne rozwiązanie. Kołnierze Hybrid dostępne są w dwóch wersjach – do montażu z „tradycyjnymi” klipsami oraz za niewielką dopłatą – z klipsami M61 (dołączonymi do zestawu). Wymiana klipsów jest bardzo prosta i wymaga użycia jedynie klucza imbusowego. **WRC**

– OKIEM EKSPERTA



Jakub Tomczyk
www.RallyShop.pl

Minął rok, od kiedy na polskim rynku pojawiły się nowoczesne kołnierze Hybrid. W tym czasie przeprowadziliśmy mnóstwo testów z zawodnikami. Wynika z nich jasno, że ponad 80 proc. z tych, którzy zdecydowali się przetestować hybrydę, nie chce wracać do tradycyjnego systemu HANS. Zaletą hybryd jest nie tylko bezpieczeństwo, ale także wygoda użytkowania. Należy pamiętać, że istnieje kilka modeli nowych

kołnierzy i kluczowym zadaniem jest odpowiedni dobór do potrzeb zawodnika. W razie wątpliwości zachęcamy do kontaktu z personelem RallyShop.pl, który służy wam fachowym doradztwem.



■ Żeby wypiąć kask z pasków kołnierza, wystarczy lekko pociągnąć sznureczek, który rozpiną szybkozłączkę.

■ Kołnierze amerykańskiej firmy Simpson są szczególnie popularne w Skandynawii. Używają ich m.in. Pontus Tiidemand i Ramona Karlsson.



REKLAMA

www.RallyShop.pl

CRONIC ul. Włocławska 94 87-100 Toruń tel. (+48) 56 652 12 12

KLATKI BEZPIECZEŃSTWA

CUSTOM
AGES



BEZPIECZNE ZBIORNIKI PALIWA

ATL
FUEL CELLS

FIA APPROVED



CHŁODNICE OLEJU

Setrab



WYŚWIETLACZE WIELOFUNKCYJNE

Race Technology

