

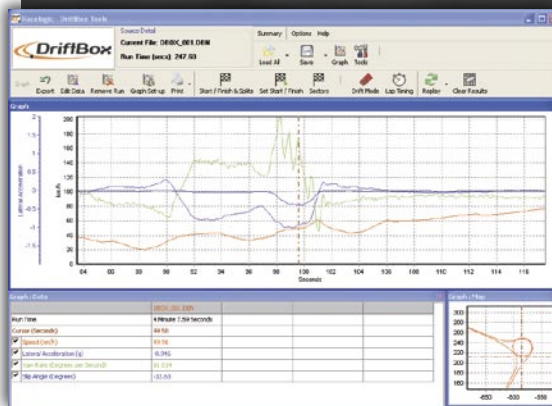
Jazda figurowa

Wielbiciele motoryzacji, którzy nie mają okazji wziąć udziału w starcie Formuły 1, 24-godzinnym wyścigu Le Mans czy rajdzie Paryż-Dakar, mogą spróbować swoich sił w nie mniej widowiskowej konkurencji – driftingu, czyli wprowadzaniu samochodu w kontrolowany poślizg. Jeden z niewielu sportów motorowych, w których ocenia się przejazd nie pod kątem czasu, ale stylu, w jakim go wykonano.

MAREK PUDŁO

Drifting to dyscyplina, która narodziła się w latach 60. w Japonii, gdzie pierwsze wyścigi odbywały się nielegalnie na ulicach miast. Dopiero w 2000 roku zainaugurowano w Kraju Kwitnącej Wiśni oficjalny turniej o nazwie D1 Grand Prix. Trzy lata później podobną serię wyścigów zorganizowano w Stanach Zjednoczonych w ramach Formuły D. Tam też dyscyplina ta cieszy się największą popularnością. W 2005 roku „ślizganie” się samochodem przywędrowało do Europy. Pierwsze zawody na naszym kontynencie rozegrano w Wielkiej Brytanii. W lidze europejskiej startuje nasz rodak Maciej Polody, który w 2005 roku zwyciężył Drift Challenge na torze Hockenheim w Niemczech. W Polsce sport ten zdobywa coraz większą rzeszę zwolenników. Mamy nawet nasze krajowe Toyo Drifting Cup. 30 września na warszawskim lotnisku na Bemowie rozegrana zostanie finałowa runda turnieju.

Na czym więc polega drifting? Idea jest prosta – nie ocenia się czasu przejazdu, ale jego styl. Pod uwagę brana jest prędkość samochodu na łuku, wychylenie auta od osi toru i długość ślizgu oraz płynność całego przejazdu. Podczas turniejów „występy” zawodników oceniane są przez grupę sędziów, którzy punktują poszczególne przejazdy, biorąc pod uwagę ich widowiskowość, poprawność oraz poziom trudności wykonywanych ewolucji. Do niedawna oceny wystawiane były po-

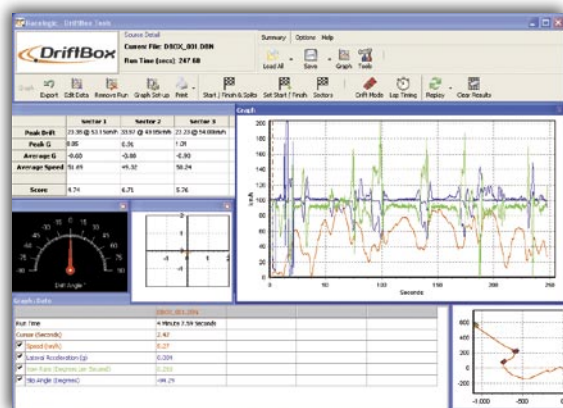


dobnie jak podczas sędziowania zawodów jazdy figurowej na lodzie – jednemu się podobało, drugiemu nie. Jedyłą „mierzalną” wartością była prędkość, którą określano za pomocą np. policyjnego radaru. W 2005 roku ustalono, że urządzeniem wspomagającym pracę sędziów podczas oficjalnych zawodów D1 Grand Prix w Japonii będzie DriftBox Pro.

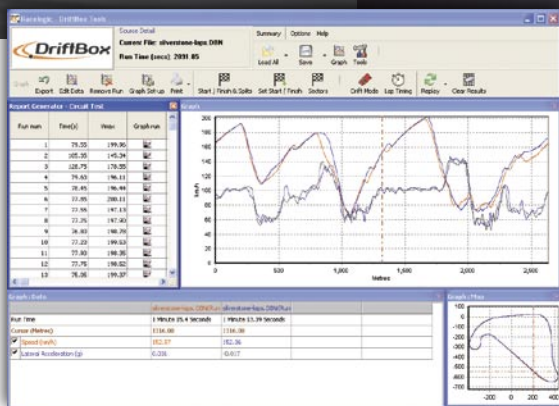
DriftBox Pro to produkt angielskiej firmy Racelogic. Bazujący na technologii GPS system służy do pomiaru podstawowych parametrów „ślizgającego” się samochodu, czyli prędkości, kąta odchylenia osi pojazdu od osi toru, a także długości ślizgu i przeciążenia. W każdym pojeździe zamontowany jest odbiornik GPS oraz sensor ruchu wraz z dwoma przyspie-

żeniomierzami, do których podłączone są dwie anteny umieszczone na dachu auta wzdłuż jego osi. System dostarcza bardzo dokładnych danych dzięki pracy w trybie RTK. Odbiornik w pojeździe „komunikuje” się ze stacją bazową i sędziami za pomocą radiowego systemu telemetrycznego – ze stacji bazowej odbierane są poprawki, a wyniki pomiaru wysyłane na monitory sędziów. Pomiary GPS za pomocą DriftBox Pro wykonywane są z precyzją zapewniającą wyliczenia prędkości z dokładnością 0,1 km/h, kąta – 0,25°, odległości – 10 cm na 400 m i przeciężenia – 0,01g.

Ponieważ cały zestaw DriftBox Pro działa w trybie RTK, cena zakupu jest dość wysoka. Na korzystanie z jego



na... torze



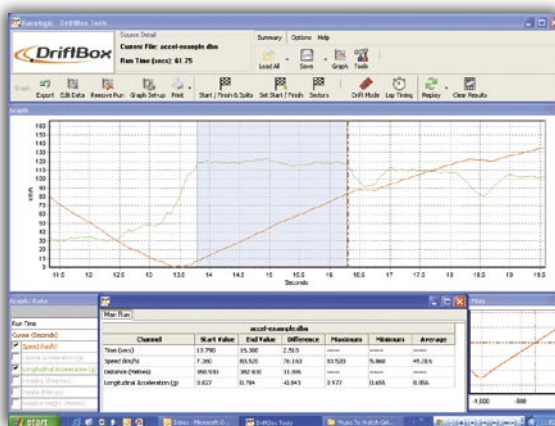
z częstotliwością 10 Hz, czyli 10 razy na sekundę. Choć współpracuje on z wbudowaną anteną GPS, to dokładności obliczeń poszczególnych parametrów są podobne, jak w przypadku DriftBox Pro. DriftBox posiada również sensor do pomiaru parametrów ruchu auta, które w dalszym etapie słu-

dobrodziejstw można więc pozwolić sobie tylko podczas oficjalnych zawodów. Zwiększająca się liczba driftujących kierowców skłoniła konstruktorów Racelogic do stworzenia kompaktowego urządzenia o podobnych funkcjach, ale taniego (ok. 2400 zł, 1 funt = 6 zł) i prostego w obsłudze. W ten sposób powstał DriftBox.

Instrument może zainstalować w swoim samochodzie każdy kierowca. Przypomina on wyglądem znane większości zmotoryzowanych odbiorniki nawigacyjne. Różni się od nich kilkoma szczegółami technicznymi, ale przede wszystkim bogactwem opcji pomiarowych, przydatnych głównie na torze wyścigowym.

DriftBox rejestruje obserwacje GPS dzięki 12-kanłowemu odbiornikowi

z częstotliwością 10 Hz, czyli 10 razy na sekundę. Choć współpracuje on z wbudowaną anteną GPS, to dokładności obliczeń poszczególnych parametrów są podobne, jak w przypadku DriftBox Pro. DriftBox posiada również sensor do pomiaru parametrów ruchu auta, które w dalszym etapie słu-



sześcioma przyciskami. Do zasilania wykorzystuje się wbudowane baterie.

Jak wspomniałem, unikalność opisywanego urządzenia tkwi w jego oprogramowaniu. Choć konstrukcja menu jest bardzo prosta, to jednak ukryto tam bogactwo funkcji:

- pomiar osiągnięć – prędkości, przyspieszenia, drogi, drogi hamowania, przecięcia, czasu przejazdu określonego odcinka drogi, wartości minimalnych, maksymalnych i średnich wszystkich parametrów z kilku przejazdów;

- pomiar driftu – prędkości poślizgu oraz jego kąta;

- pomiar czasu okrążenia – od miejsca zdefiniowanego przez kierowcę.

Wszystkie pomierzone wyniki na torze wyścigowym mogą być zapisywane na zewnętrznej karcie pamięci SD (64 MB wystarczy na zapisanie 53 godzin pomiarów), a następnie poddane analizie już w punkcie serwisowym. Dane można zgrywać do komputera PC przez port USB. Oprogramowanie DriftBox Tools oddaje do dyspozycji narzędzia, które pozwalają prezentować pomierzone parametry w postaci wykresów. Dane z poszczególnych przejazdów czy okrążeń wyścigu mogą zostać naniesione na jeden wykres, ułatwiając analizowanie prędkości, czasów przejazdu czy przyspieszenia na poszczególnych odcinkach.

DriftBox może być używany do wszelkiego rodzaju pomiarów drogowych, nawet tych najbardziej szalonych. Niedawno urządzenie to zastosowali w Polsce kierowcy, którzy podjęli próby bicia krajowego rekordu prędkości na nowym odcinku autostrady A2 Stryków-Konin, tuż przed jego oficjalnym otwarciem. Na starcie stanął motocykl Kawasaki ZZR 1400 oraz samochody Corvette Z06 i Toyota Supra. Podczas przejazdu ostatniej maszyny DriftBox zarejestrował prędkość 361,92 km/h. ■