

Pavasaris Lietuvoje pasižymi vienomis iš nepastoviausių orų sąlygų, kai malonius šilumos pliūpsnius bet kada gali atvėsinti dar žiemos šalčiu alsuojančios naktys. Būtent tokie svyravimai yra vieni didžiausių išbandymų automobilių vairuotojams, turintiems prisitaikyti prie abiejų sezonų – šiltojo ir šaltojo – kombinacijos pateikiamų siurprizų keliuose.

Lenktynininkas Karolis Raišys, sporto gerbėjams puikiai pažįstamas kaip nuolatinis istorinių automobilių Monte Karlo ralio dalyvis, pernai triumfavęs su 1958 m. gamybos „Jaguar XK150“ modeliu, atkreipia dėmesį, kad šiuo metu vairuotojams patartina įdėmiau stebėti orų prognozę ir būti nuolat nusiteikusiems važiuoti permainingomis sąlygomis.

Todėl itin svarbi dėmesio koncentracija į vairavimą. Saulei pašvietus asfaltas sparčiai džiūsta, tačiau tam tikrose jo atkarpose vis dar gali pasitaikyti drėgnų ar net apledėjusių ruožų.

„Budrumas kelyje ir nedaryti pašalinių dalykų jau savaime daro kelionę saugesnę. Svarbiausia važiuojant – neužmiršti vairuoti. Būti atidžiam ir pasirinkti tinkamą greitį pavasarį yra vienas kertinių dalykų, ypač miškingose vietovėse, kuriose gali ir gyvūnai išbėgti, o šešėliuose sausą asfaltą staiga pakeisti apledėjusi atkarpa“, – įspėja lenktynininkas.

Išvengti incidentų padeda ir patys automobiliai

K.Raišio teigimu, pavasaris ypatingas ir tuo, kad dažnai keliuose atsiveria duobės, kurios ypač pavojingos posūkiuose. Juose pasirengiame įvažiuoti į trajektoriją tam tikru kampu, kurį netikėtai gali tekti pakeisti ir taip galima paprastą automobilį išprovokuoti slysti.

„Tokiais atvejais minėtas patarimas pasirinkti saugų greitį ir budriai stebėti situaciją yra dvigubai svarbesnis. Kiekvienu atveju patarimai vairuotojams gali skirtis, tačiau galima taikyti universalią taisyklę – labai svarbu rinktis vairavimą pagal automobilį.

Yra markių, kaip pavyzdžiui „Jaguar“, kurių visi modeliai yra vairuotojo automobiliai ir pagirtinai reaguoja į komandas. Tačiau net ir prie jų vairo svarbu neužsimiršti ir neatsipalaiduoti – net ir pasirinkus vairuotojo automobilį, reikia pačiam likti vairuotoju automobilyje“, – teigia lenktynininkas.

Istoriniais automobiliais lenktyniaujantis vairavimo specialistas pažymi, kad šiuolaikiniai modeliai labai lengvina vairuotojų gyvenimą siūlydami daugybę elektroninių pagalbinių sistemų, kurios padeda išsilaikyti ant kelio. Prabangesniuose automobiliuose vairuotojai taip pat gali nustatyti iš anksto konkrečioms važiavimo sąlygoms suderintus režimus (angl. *drive*

modes), atitinkamai reguliuojančius galios, stabdymo, pavarų dėžės ar vairo stiprintuvo veiksmus.

Pažangiausių šiuolaikinių automobilių stabilumo programų kompiuteriai per sekundės dalis sugeba įvertinti galybę parametrų – vairo pasukimo kampą, kiekvieno rato sukimosi greitį, galios momentą ir daugybę kitų, kad iš anksto numatytų galimus išsūkius. Taip, pavyzdžiui, veikia į atnaujintą „Jaguar F-Pace“ įdiegta išmanioji pavaros dinamikos sistema, gebanti iš anksto nukreipti sukimo momentą reikalingiems ratams ir išlaikanti automobilio kontrolę dar prieš jam imant slysti.

Jos algoritmas, remdamasis iš jutiklių gaunamais duomenimis, nustato veiksmų akceleratoriumi ir vairu poveikį galimam ratų slydimui ir nuolat juos seka, lygindamas su variklio, pavarų dėžės ir traukos kontrolės sistemos atsaku. Taip nustatoma tiksli trauka, reikalinga kiekvienam ratui, neleidžiant prarasti sukibimo.

„Šešėliai ir apšviestos vietos pavasarį išsiskiria labiausiai varijuojančiu sukibimu – skiriasi kaip diena ir naktis. Traukos paskirstymo sistemos labai padeda būtent tokiomis permainingomis sąlygomis keliuose, kai kiekvienas ratas vienu metu gali gauti skirtingą sukibimą, tokiais atvejais jos tiesiog nepamainomos“, – pažymi K. Raišys.

Progresyvos technologijos talkina vairuotojui

Ar suteikia daugiau saugumo visų varomų ratų sistema? Lenktynininkas šį klausimą norėtų pasukti kiek kitu kampu ir paklausti, o kas ir kaip ja naudojasi? Sunkiai pravažiuojamuose keliuose atsakymas į šį klausimą labai paprastas, tačiau 99 proc. laiko nenulipant nuo asfalto daugiau dėmesio vertėtų skirti geroms padangoms ir dėmesingam vairavimui.

Vis dėlto, anot K. Raišio, visų varomų ratų sistema bet kokiame kelyje įgauna privalumo kartu su programiniu technologiniu palaikymu.

„Galimybė pasitelkti visus ratus, kad automobilis būtų stabilus ir saugus kelyje, yra, žinoma, privalumas. Bet jis išpildomas geriausiai tuomet, kai valdomas šiuolaikinių sistemų įgalina tikslesnį automobilio elgesį platesne važiavimo situacijų amplitudė“, – akcentuoja lenktynininkas.

Kitas svarbus momentas – pakaba. Šios srities inžinerija jau pasiekė tokią stadiją, kai valdymo sistemos gali analizuoti ratų ir kėbulo padėčių, pagreičio, stabdžių bei kitus nuolat kintančius duomenis ir jų kombinacijai pasiūlyti optimalius pakabos nustatymus.

„Visos elektroninės automobilio valdymo sistemos, kurios slidžiame ar neslidžiame kelyje

palaiko jį nesisukantį, neslystantį, neprasisukančiais ir neužblokuotais ratais, labai padeda pagrindinei sistemai – vairuotojui. Svarbu, kad ir jo kompiuteris dirbtų ne mažesniu greičiu nei geba automobilis. Svarbu, kad slidžioje atkarpoje pamatęs sauso asfalto lopinėlių vairuotojas bandytų jį kliudyti ir padėtų visoms sistemoms greičiau, efektyviau atlikti savo darbą bei suvaldyti automobilį“, – apibendrina K. Raišys.

