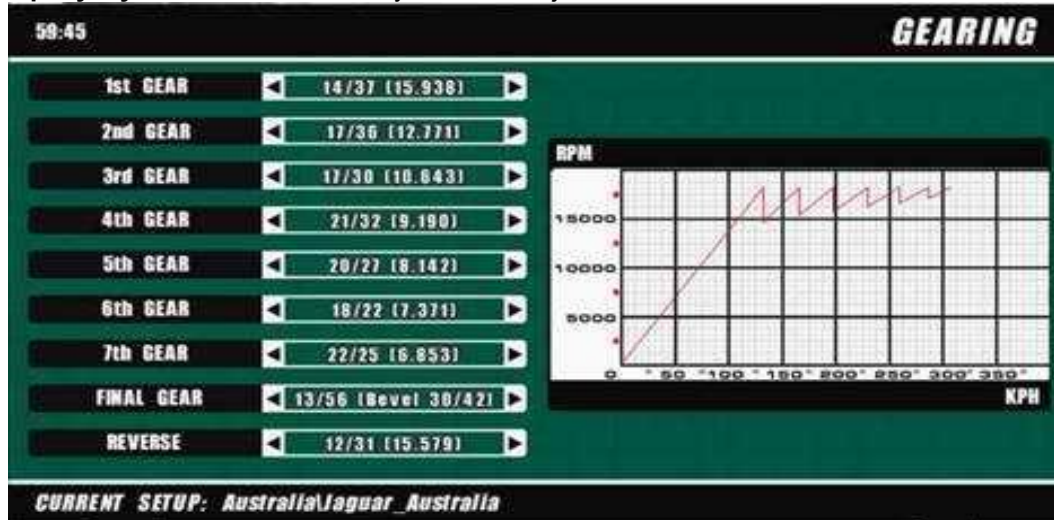


1. PAVAROS.

Kaip nustatyti tinkamą pavarų perdavimo skaičių [Gear Ratio]?

- Kuo greitesnė trasa, tuo didesnio pavarų perdavimo skaičiaus reikės.
- Kuo trasa lėtesnė, tuo skaičius turėtų būti mažesnis.

1 pavyzdys: „Gear Ratio“ nustatymas Australijos trasai:



-Pirmoji pavara turėtų būti nustatyta taip, kad bolidas gerai jaustųsi įveikdamas lėčiausią trasos posūkį, o paskutiniai taip, kad tiesiojoje būtų išvystomas kaip įmanoma didesnis greitis.

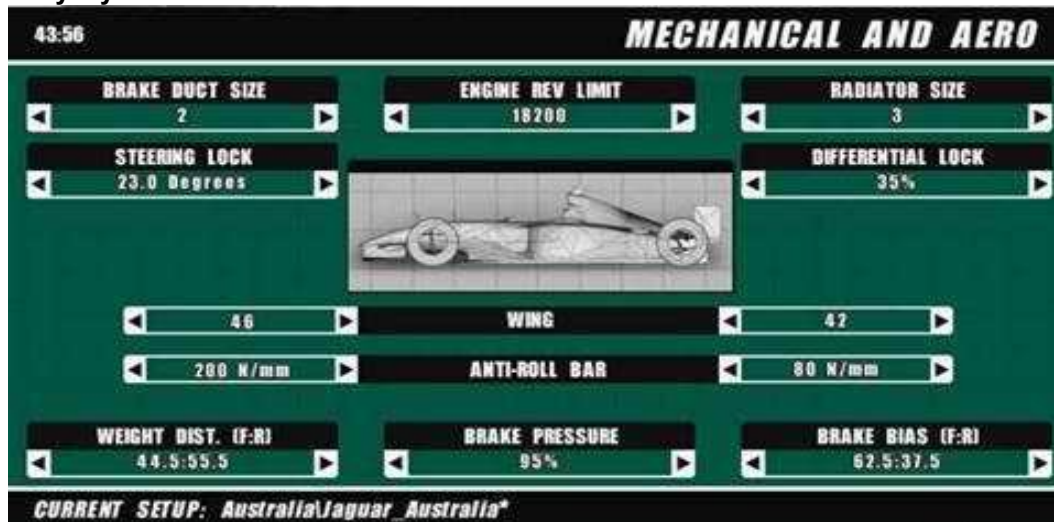
1 pavyzdyje mažiausią perdavimo skaičių turi **paskutiniai pavara**. Ji gali būti trijų rūšių:

- **Žema:** kai paskutiniai pavara yra žema, automobilis gerai akceleruojasi išvažiuodamas iš posūkių, tačiau nėra greitas tiesiojoje;
- **Vidutinė:** vidutinė paskutiniai pavara yra žemos ir aukštos paskutinės pavaros mišinys;
- **Aukšta:** kai paskutiniai pavara yra aukšta, automobilis greitai važiuoja tiesiojoje, tačiau prasčiau akceleruojasi išvažiuodamas iš posūkio.

- Kai keisite automobilio reguliavimą, sparnų atakos kampus, radiatoriaus, stabdžių aušinimo angų dydį ir t.t., turėsite pakoreguoti ir „Gear Ratio“ tam, kad atitinkamai suderintumėte greitį.

2. MECHANIKA IR AERODINAMIKA

Pavyzdys 2:



2. 0. Stabdžių aušinimo angos [Brake Duct] Kokį stabdžių aušinimo angų dydį pasirinkti?

- Stabdžių aušinimo angų dydį turėtumėte pasirinkti pagal tai, kaip esate įpratę stabdyti, pagal nustatytą stabdžių slėgį [Brake Pressure] ir pagal tai, kokioje trasoje važiuojate. 2 yra geras dydis [žr. 2 pavyzdį].
- Kuo didesnis „Brake Duct“ dydis, tuo lėčiau važiuos bolidas.
- Reikia rasti balansą tarp stabdžių temperatūros ir greičio.
- Jeigu esate įpratę stabdyti vėliau, stabdžių aušinimo angų dydis turėtų būti didesnis tam, kad neperkaistų stabdžiai.
- Jeigu esate įpratę stabdyti mažiau ir anksčiau, stabdžių aušinimo angų dydis turėtų būti 1.

2. 1. Variklio sūkiai [Engine Rev Limit]

- Visuomet nustatykite maksimalius variklio sūkius.

2. 2. Radiatoriaus dydis [Radiator Size] Kokį radiatoriaus dydį pasirinkti?

- Geriausias pasirinkimas yra 3. Kuo ilgiau automobilis važiuoja aukščiausiam kiekvienos pavaros taške, tuo didesnio aušinimo reikės varikliui. Taigi radiatoriaus reikės didesnio.

2. 3. Ratų pasisukimo kampas [Steering Lock] Kaip teisingai nustatyti automobilio ratų pasisukimo kampą?

- Turėtumėte pasirinkti aukštą „Steering Lock“ lygį, jeigu norite patogiai jaustis įveikdamas staigius ir aštirus posūkius.
- Žemas „Steering Lock“ lygis leis jums geriau įvažiuoti į posūkį ir tausoti padangas.
- Monzos trasoje reikėtų žemo [žemiau 18] „Steering Lock“ lygio. Tuo tarpu Monake bolido pasukamumas turėtų būti kaip galima didesnis.

2. 4. Diferencialų blokiruotė [Differential lock] Kas yra ta diferencialų blokiruotė?

- **Diferencialų blokiruotės** nustatymai įtakoja išorinių ir vidinių ratams prasisukimo greitį. **Jie** leidžia išoriniams ratams sukis greičiau už vidinius.
- 100% nustatyti diferencialai leis išoriniams ratams sukis tokiu pačiu greičiu, kaip ir vidiniams.
- 90% nustatyti diferencialai 10% jėgos [sukimosi momento] perkels iš vidinio rato, ant išorinio.
- 0% nustatyti diferencialai 100% jėgos perkels iš vidinio rato, ant išorinio. Taip pareguliuavę diferencialus, kentėsite nuo per didelio bolido pasukamumą [oversteer].
- Diferencialų blokiruotę nustatykite kaip galima procentaliai mažesnius. Pradėkite nuo mažų procentinių reikšmių ir suraskite tinkamiausią variantą.
- Diferencialai, nustatyti ant didesnių procentinių reikšmių, leis automobiliui drąsiau važiuoti per aukštus trasos kraštus [Curbs].

2. 5. Sparnų atakos kampai [Wing]

- Kuo didesni sparnų atakos kampai, tuo lėčiau važiuoja bolidas tiesiojoje, kadangi oro pasipriešinimas – didesnis.
- Reikia rasti derinį tarp maksimalaus greičio tiesiojoje ir gero sukibimo su trasa posūkiuose.
- Atkreipkite dėmesį į vėją. Jeigu važiuojate vėjuotomis oro sąlygomis, sparnų atakos kampai turėtų būti didesni.
- Didesnis pasirinktas priekinio sparno atakos kampas nei galinio, sukurs per didelio bolido pasukamumo [Oversteer] efektą ir leis geriau įveikti posūkius.

- **Priekinis sparnas** sukuria žymiai mažiau prispaudžiamosios galios [Downforce] nei galinis, todėl, nureguliuotas 50, **jis** nesulėtins jūsų taip, kaip sulėtintų tokiu pačiu dydžiu nureguliuotas galinis.

Prispaudžiamoji jėga skirstoma į:

- **Maža:** sparnai, nureguliuoti mažiau nei 35;
- **Vidutinė:** sparnai nureguliuoti daugiau nei 35, bet mažiau nei 43;
- **Didelė:** sparnai nureguliuoti daugiau nei 43.

Trasos ir reikalinga prispaudžiamoji jėga:

Australija – nuo vidutinės iki didelės [43/38];
Malaizija – vidutinė;
Brazilija – nuo vidutinės iki didelės [45/39];
San Marinas – nuo vidutinės iki didelės [47/43];
Ispanija – vidutinė;
Austrija – nuo vidutinės iki didelės [43/40];
Monakas – didelė [50/50];
Kanada – nuo vidutinės iki didelės [47/40];
Europa – nuo vidutinės iki didelės [46/40];
Prancūzija – nuo vidutinės iki didelės 45/40];
Didžioji Britanija – vidutinė [45/35];
Vokietija [senas žiedas] – maža [35/28];
Vokietija [naujas žiedas] – didelė [50/45];
Vengrija – didelė [50/45];
Belgija – vidutinė [40/35];
Italija – maža [38/31]
JAV – vidutinė arba nuo vidutinės iki didelės;
Japonija – nuo vidutinės iki didelės [45/39];

2. 6. Stabilizatorius [Anti-roll Bar]

Kaip veikia stabilizatorius?

- **Stabilizatorius** – tai įrenginys, neleidžiantis bolidui išslysti posūkio metu. **Jis** padidina sukibimą su trasa atitinkamai paskirstydamas svorį. Svoris gali būti pernešamas iš vidinio rato į išorinį taip stabilizuojant bolidą [priekinio išorinio rato sukibimas yra svarbiausiais iš visų 4 ratų įveikiant posūkį].

- Pernešus per daug svorio, bus prarasta daug greičio ir ne visas galimas sukibimas bus išnaudotas, todėl reikia rasti balansą.

- Didesnė skaitinė reikšmė [200], nustatyta ant priekinio stabilizatoriaus leis abiem priekiniams ratams gerai sukibti su trasos paviršiumi.

- Kuo didesnis stabilizatorius, tuo geresnį tempą automobilis vysto tiesiojoje, tačiau blogiau sukimba su trasa.

- Mažesnis stabilizatorius leis bolidui geriau įsukti į posūkį. Jeigu skaitinė reikšmė, nustatyta ant priekinio stabilizatoriaus bus mažesnė [100], tada priekinis vidinis ratas, bolidui įveikiant posūkį, gali pakilti nuo trasos ir daugiau svorio bus pernešta ant išorinio rato. Tai sąlygos laikiną geresnį sukibimą iki to momento, kai perneštas svoris bus per didelis. Toliau seks automobilio apsisukimas trasoje.

- Galinis stabilizatorius turėtų būti nureguliuotas mažesne skaitine reikšme, kadangi stabdymo metu svoris keliauja į priekį. Jeigu galinį stabilizatorių reguliuosite didesne skaitine reikšme [100], automobilio galinė ašis geriau laikysis trasoje, tačiau mažiau svorio bus perkelta į išorinę pusę, kas neleis išnaudoti maksimalaus galimo sukibimo. Tuo tarpu, jeigu stabilizatorių reguliuosite mažesne skaitine reikšme, svoris pereis per daug į išorę, ir vidinis ratas gali pakilti nuo žemės, o tai, kaip anksčiau minėta, sąlygos apsisukimą.

2. 7. Svorio paskirstymas [Weight Distribution]

- Didesnis svoris priekyje leis automobiliui geriau sukibti su trasa ir įveikti posūkius. Tačiau per didelis svoris priekyje gali išbalansuoti bolido galo veiksmus.

- Perkelkite kaip galima daugiau svorio į priekį, bet prižiūrėkite ir galo balansą.

- Jeigu automobilio galas kenčia nuo per mažo sukibimo dėl to, kad per daug svorio nukėlėte į priekį, bandykite padidinti galinį stabilizatorių [Anti-roll Bar] ir taip „suminkštinti“ galinę pakabą

[Springs] „minkštesnė“ galinė pakaba lėčiau išleidžia energiją tuo metu, kai jūsų bolidas stabdo prieš posūkį ir neleidžia jam išslysti].

2. 8. Stabdžių slėgis [Brake Pressure]

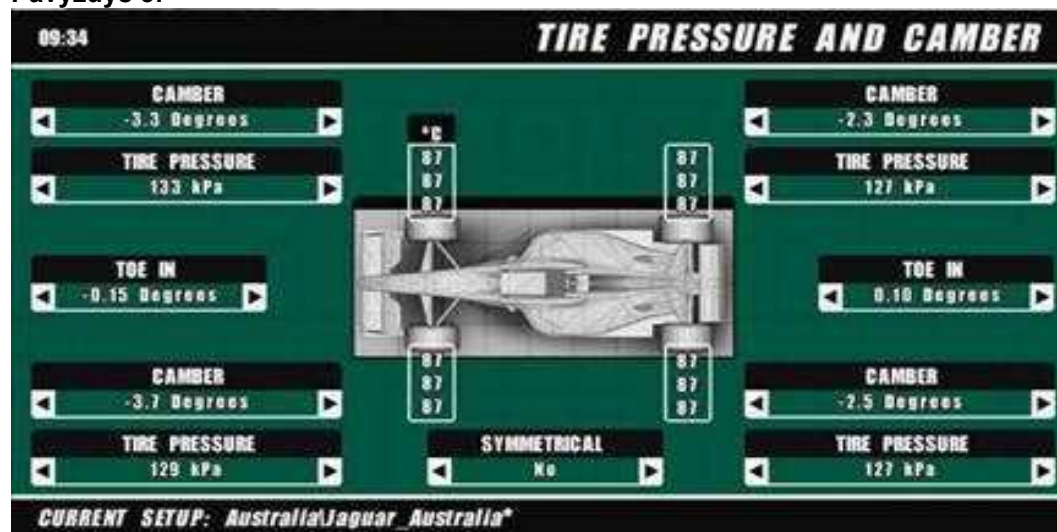
- Didesnis stabdžių slėgis leis jums stabdyti vėliau, o taip pat suteiks daugiau galimybių lenkimams. Tačiau tuo pačiu metu teks didinti stabdžių aušinimo angas [Brake Duct], kadangi didesnis slėgis reikalauja atitinkamai didesnio stabdžių aušinimo.
- Didesnis stabdžių slėgis įtakos ratų blokavimąsi stabdymo metu, jeigu stabdoma be ABS.
- Mažesnis slėgis reikalaus atitinkamai mažesnio aušinimo, todėl „Brake Duct“ galės būti taip pat nedidelis. Tai leis automobiliui greitai važiuoti tiesiojoje.

2. 9. Stabdžių poslinkis [Brake Bias]

- Kuo lengvesnis jūsų automobilis, tuo mažesnio stabdžių poslinkio reikia priekyje, kadangi mažesnis svoris yra pernešamas į priekį stabdymo metu.
- 60:40 yra geras stabdžių balansas.
- 63:37 stabdžių balansą naudokite tada, kai važiuojate su didelėmis kuro atsargomis arba tada, kai labai vėlai stabdote.
- Kai esate prisipylęs pilną kuro baką degalų, didesnis stabdžių poslinkis turėtų būti priekyje, kadangi svoris keliauja ten, o tai reikalauja didesnio stabdžių slėgio [Brake Pressure].
- „Kieta“ galinė pakaba [apie 140] reikalaus didesnio stabdžių poslinkio į priekį, kadangi svoris į automobilio priekį keliauja sparčiau. O didesnis svoris priekyje sąlygos didesnio stabdžių slėgio būtinybę.

3. PADANGŲ SLĖGIS IR RATŲ IŠVIRTIMAS [Tyre Pressure and Camber]

Pavyzdys 3:



3. 0. Ratų išvirtimas ir suvedimas [Camber and Toe In]

- Ratų išvirtimas – tai kampas, parodantis vertikalų ratų pakrypimo laipsnį.
- Neigimas ratų išvirtimo laipsnis rodo tai, kad ratai yra palinkę į vidų.
- Teigiamas ratų išvirtimo laipsnis rodo tai, kad ratai yra palinkę į išorę.
- Neigiamas ratų išvirtimo laipsnis leis jums geriau įveikti posūkius, kadangi svoris automobiliui esant posūkyje pasiskirstys ant padangų, o jos savo ruožtu tvirčiau priglus prie trasos paviršiaus.
- Nuo per daug neigiamo ratų išvirtimo laipsnio perkais padangos, kadangi nuo per didelės trinties ir gero sukibimo padangos dirbs stipriau ir dils greičiau.
- Kuo „minkštesnė“ automobilio pakaba [Springs], tuo didesnio neigiamo laipsnio ratų išvirtimo jums reikės.

- Vidiniai ratai turėtų būti išvirtę 0,2 mažiau neigiamu laipsniu nei išoriniai. Taip turėtų būti todėl, kad vidiniams ratams tenka mažesnis krūvis.
- Jeigu važiuojate **laikrodžio rodyklės kryptimi, vidiniais ratais** vadinsime tuos, kurie **yra dešinėje** automobilio pusėje.
- Jeigu važiuojate **ne laikrodžio rodyklės kryptimi, vidiniais ratais** vadinsime tuos, kurie **yra kairėje** automobilio pusėje.
- Ratų suvedimas – tai kampas, parodantis horizontalių ratų pakrypimo laipsnį.
- Teisingai sureguliuotas ratų suvedimas padės jums išlaikyti automobilį tiesioje linijoje.
- Neigiamas ratų suvedimo laipsnis rodo, kad ratai palinkę į vidų.
- Teigiamas ratų suvedimo laipsnis rodo, kad ratai palinkę į išorę.
- Į bet kurią pusę horizontaliai nukreipti ratai sąlygoja išorinės padangos dalies intensyvesnį dilimą.
- Horizontaliai tiesiai nukreipti ratai lėtina automobilio judėjimą.

Kokį ratų išvirtimo laipsnį derėtų pasirinkti?

- Tai priklauso nuo to, kokio „kietumo“ („minkštumo“) yra jūsų bolido pakaba [Springs] ir kaip nureguliuoti stabilizatoriai [Anti-roll Bars].
- Kuo „minkštesnė“ pakaba [Springs], tuo didesnio laipsnio ratų išvirtimo jums reikės.
- Kuo mažesnis stabilizatorius [Anti-roll Bar], tuo didesnio laipsnio ratų išvirtimo jums reikės.

Keletas ratų išvirtimo laipsnių pavyzdžių skirtingoms trasoms:

Didžioji Britanija: -3,2/-2,2

Italija: -2,5/-1,9

Belgija: -2,6/-2

Austrija: -2,5/-1,8

Australija: -3,5/-2,5

Prancūzija: -3,2/-2,1

San Marinas: -3,5/-2,4

Japonija: -3,8/-2,4

Europa: -3,0/-2,1

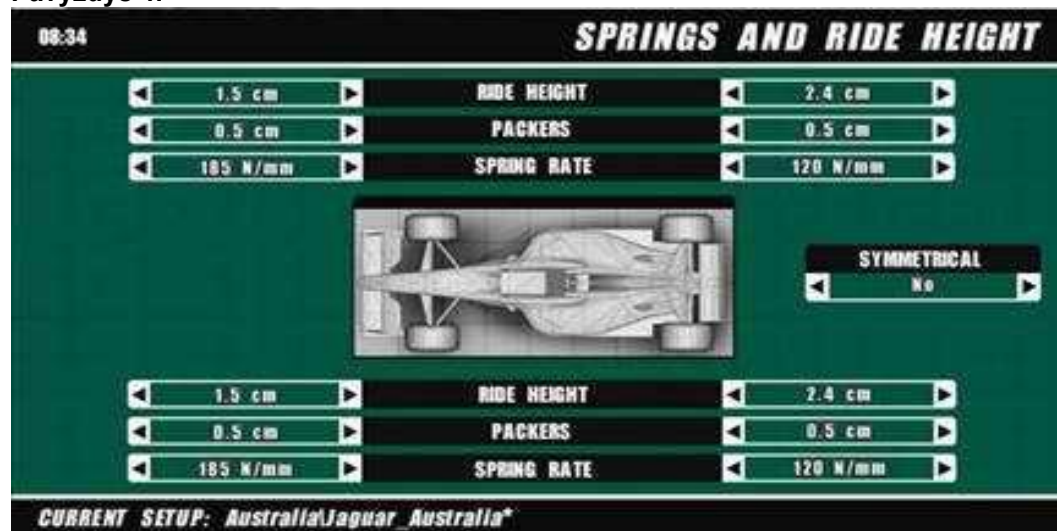
- Kuo ilgiau žadate važiuoti trasoje su vienu padangų komplektu, tuo mažiau neigiamo laipsnio ratų išvirtimą [Camber] turėsite reguliuoti. Šie nustatymai yra tinkami su tom pačiom padangom važiuojant 15-20 ratų, susidėvėjimo lygiui esant 1x.

3. 1. Padangų slėgis [Tyre Pressure]

- Padangos slėgis turi būti reguliuojamas taip, kad temperatūra kuo tolygiau pasklistų po padangos paviršių.
- Niekio blogo, jeigu išorinė padangos dalis įšyla mažiau už vidinę, kadangi išorinė dalis įšils automobiliui įveikiant posūkius.
- Kuo mažesnis slėgis padangoje, tuo labiau subliūškusi ji yra ir tuo mažiau kaista vidurinioji jos dalis [Crown].
- Padangos įšils greičiau, jeigu slėgis jose bus mažesnis.
- Visuomet įveikite bent 3 ratus ir tik tada žiūrėkite, kaip pasiskirsto po padangą temperatūra.

4. AMORTIZATORIŲ SPYRUOKLĖS IR VAŽIAVIMO AUKŠTIS [Springs and Ride Height]

Pavyzdys 4:



4. 0. Važiavimo aukštis [Ride Height]

- Automobilio važiavimo aukštis turi būti kaip įmanoma mažesnis. Tačiau reikia stebėti ar apatinė faneros plokštė [Plank] per ilgai nesitrina su trasos paviršiumi.
- Kuo nelygesnis trasos paviršius, tuo aukščiau turės būti iškeltas bolidas.
- Kuo „minkštesnė“ automobilio pakaba [Springs], tuo aukščiau turės būti iškeltas bolidas.
- Kuo mažesnis **automobilio** važiavimo aukštis, tuo didesni oro sūkuriai [Suction] taip pat ir sukibimas po juo.
- „F1 Challenger '99-'02“ simulatoriuje **fanerinės plokštės** dėvėjimasis nėra matuojamas. Tuo tarpu „Formulės-1“ lenktynėse **ji** yra 1cm storio ir, jeigu po lenktynių ši plokštė būna 1mm plonesnė, pilotui gresia diskvalifikacija.

Kaip teisingai pasirinkti automobilio važiavimo aukštį?

- Daugeliui trasų tinka toks bolido važiavimo aukščio nustatymas: priekyje – 1,7; gale – 2,9.
- Tačiau tokiai lygiai trasai kaip Prancūzijos Magny Cours geriausias toks automobilio aukščio nustatymas: priekyje – 1,5; gale – 2,2.
- Tokiose trasose kaip Imolos [San Marinas], kur gerą rato įveikimo laiką lemia geras aukštų trasos kampų [Curbs] įveikimas, geriausias toks automobilio važiavimo aukščio nustatymas: priekyje – 2,5; gale – 3,5.
- Tokiose duobėtose trasose kaip Interlagos [Brazilija] **mažas automobilio važiavimo aukštis** nėra pats geriausias pasirinkimas, kadangi **jis** neleidžia pakabai tinkamai absorbuoti duobių sukeltų vibracijų.

4. 1. [Packers]

- Teisingas „**Packers**“ nustatymas sukria „kamščio efektą“ pakabai. T.y. pakaba nepasiekia žemiausio lygio ir neatsimuša į žemę.

Kaip teisingai nureguliuoti „Packers“?

- Daugeliui trasų tinka toks „Packers“ nustatymas: priekyje – 0,8; gale – 1,0.
- Spa-Francorchamps [Belgija] trasai geriausia „Packers“ nustatyti aukščiau nei 2.

4. 2. Amortizatorių spyruoklės [Springs]

- Amortizatorių spyruoklės praktiškai nustato automobilio pakabos „kietumo“ [„minkštumo“] lygį.
- Amortizatorių spyruoklės nustato automobilio važiavimo „šoklumą“ [Pitch].
- „Kietos“ [Hard] spyruoklės [200/150] neleis bolidui „šokinėti“, todėl galėsite nustatyti mažesnį važiavimo aukštį [Ride Height].
- „Kietos“ spyruoklės daro **automobilį** jautresnį, labiau atliepiantį, tačiau **ji** sunkiau valdyti posūkiuose.
- „Minkštos“ spyruoklės leis **bolidui** lengviau įveikti posūkius, tačiau **ji** bus sunkiau valdyti dėl jautrumo stokos.
- „Kietos“ spyruoklės energiją išleidžia greičiau negu „minkštos“, tačiau absorbuoja ją lėčiau.
- „Minkštos“ spyruoklės padidins automobilio sukibimą su trasos paviršiumi, tačiau sukels didesnį padangų dilimą ir jų temperatūros augimą.
- Jeigu automobilis nestabilus po stabdymo [važiuodamas į posūkį, bandykite geriau „minkštinti“ galines amortizatoriaus spyruokles [energija bus išleidžiama lėčiau], negu „kietinti“ priekines.

Kaip tinkamai nureguliuoti amortizatorių spyruokles?

- Kuo didesnis vėjas trasoje, tuo „minkštesnes“ reguliuokite spyruokles.
- Jeigu reikia dažnai įveikti aukštus trasos kraštus [Curbs], priekines spyruoklės turėtų būti „minkštesnės“.
- Trasose, kuriose **posūkių** įveikimas nėra svarbiausias veiksnys, lementis rato įveikimo greitį ir kuriose **ju** nėra daug [Monza, Italija], amortizatorių spyruokles nustatykite „kietesnes“ [190/140]. Tai jums leis sumažinti automobilio važiavimo aukštį [Ride Height], kadangi bolidas nebus linkęs „šokinėti“.
- Visuomet turėtumėte priekines amortizatoriaus spyruokles reguliuoti „kiečiau“ už galines.
- „Minkštesnės“ galinės amortizatorių spyruoklės sukurs geresnį sukibimą su trasos paviršiumi ir neleis galiniams ratams prasisukti.
- Trasose, kuriose retai tenka įveikti aukštus trasos kraštus [Curbs] [Monakas], amortizatoriaus spyruokles reguliuokite „minkščiau“ [130/90]. Tačiau tokiomis sąlygomis reikia rasti balansą tarp bolido valdymo ir padangų temperatūros.
- Australijoje geriausias yra toks amortizatorių spyruoklių reguliavimas: priekyje – 185; gale – 120. „Kietesnės“ priekinės spyruoklės leis geriau įveikti aštrius trasos kampus [Curbs] ir nesutrikdys bolido balanso. Nors duobės bus absorbuojamos lėčiau, tačiau pakaba sugebės atsistatyti laiku, taip sustabdydama disbalansą.
- Jeigu automobilis apsisuka įveikdamas aukštus trasos kraštus [Curbs], priekines amortizatorių spyruokles reguliuokite 180-190.
- Apsisukimą sukelti gali ir per „kietos“ galinės amortizatorių spyruoklės. Nustatydami jas apie 110, išvengsite minėtos problemos daugelyje trasų.
- Nepamirškite, nureguliuavę automobilio amortizatorių spyruokles, pasižiūrėti į padangų temperatūrą ir atitinkamai sureguliuoti ratų išvrtimą [Camber].
- „Kietesnės“ amortizatorių spyruoklės – mažiau neigiamo laipsnio ratų išvrtimo [Camber] reikės.
- „Minkštesnės“ amortizatorių spyruoklės – labiau neigiamo laipsnio ratų išvrtimo [Camber] reikės.

5. Amortizatoriai [Dampers]

- Amortizatoriai turėtų būti paskutinysis komponentas, kurį reikia reguliuoti, kadangi jie didelės reikšmės automobilio elgesiui neturi.
- Jeigu amortizatorių spyruoklės [Springs] sąlygoja bolido „šoklumo“ mastą, tai amortizatoriai lemia to „šoklumo“ dažnį.
- „Kiečiau“ nureguliuoti amortizatoriai suteiks automobiliui stabilumo įveikiant posūkius.
- „Minkščiau“ nureguliuoti amortizatoriai suteiks automobiliui, įveikiant posūkius, geresnį sukibimą su trasa.

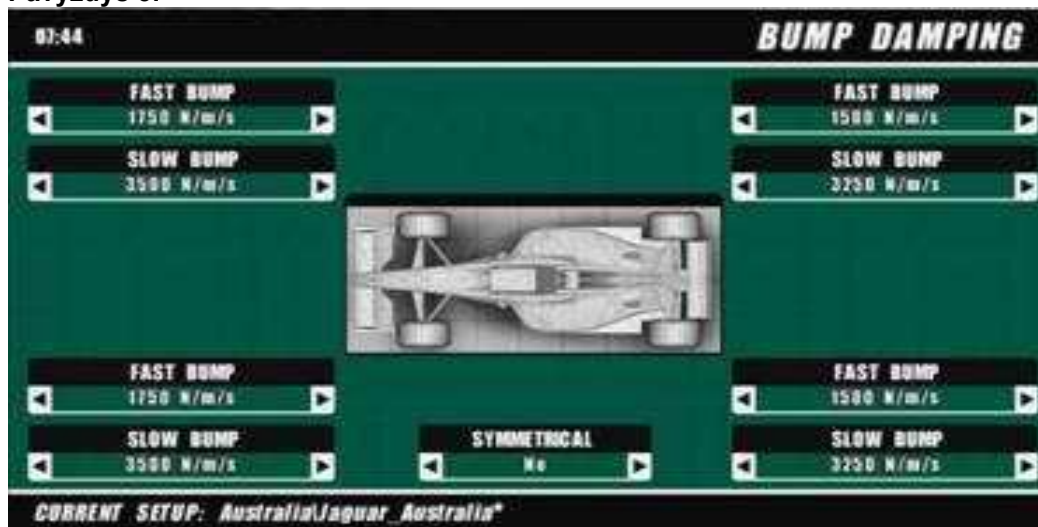
5. 0. [Bump Dampers]

- „Bump Dampers“ yra susiję su automobilio važiavimo aukščio mažėjimu.

5. 1. [Rebound Dampers]

- „Rebound Dampers“ yra susiję su automobilio važiavimo aukščio didėjimu.

Pavyzdys 5:



Kaip tinkamai nustatyti amortizatorius?

- Tinkamai nustatyti amortizatorius yra labai sunku, tačiau, bet kurio atveju, tai nėra labai svarbus veiksnys bolido reguliavime.
- Jeigu jaučiate, kad automobilis nėra stabilus įveikdamas posūkius, bandykite amortizatorius „kietinti“ [skaitinę reikšmę didinti].
- Jeigu jaučiate, kad automobiliui trūksta sukibimo įveikiant posūkius, bandykite amortizatorius „minkštinti“ [skaitinę reikšmę mažinti].

6. KLAUSIMAI – ATSAKYMAI

6. 0. Geresnis posūkių įveikimas

6. 0. 0. Kodėl įveikiant posūkius bolidas kenčia nuo per didelio pasukamumo [Oversteer] ir apsisuka?

- Gali būti, kad automobilio diferencialo blokiruotė [Differential Lock] nureguliuota per mažai. Bandykite padidinti procentinę jos reikšmę.
- Bandykite „minkštinti“ galinę pakabą [Springs].

6. 0. 1. Kodėl įveikiant posūkius bolidas kenčia nuo nepakankamo pasukamumo [Understeer]?

- Gali būti, kad automobilio diferencialo blokiruotė [Differential Lock] nureguliuota per daug. Bandykite sumažinti procentinę jos reikšmę, tačiau saugokitės per didelio pasukamumo [Oversteer] efekto.

6. 0. 2. Kaip išvengti apsisukimo įveikiant aukštus trasos kraštus [Curbs]?

- „Pakietinkite“ priekinę pakabą [Springs] ir „suminkštinkite“ galinę. Tai nusiųs energiją į galą, kurią absorbuos „minkšta“ pakaba ir leis priekiniai automobilio daliai likti stabiliai.
- Padidinkite priekinio ir galinio stabilizatoriaus [Anti-roll Bar] skaitines reikšmes.

6. 1. Didesnis greitis

6. 1. 0. Kaip padaryti bolidą maksimaliai greitą?

- Sumažinkite sparnų atakos kampus [Wings]. Tačiau raskite balansą tarp greičio tiesiojoje ir greičio posūkyje.
- Norėdami didesnio greičio posūkiuose, turėsite rasti gerą sukibimą su trasa. „Suminkštinkite“ pakabą [Springs] ir amortizatorius [Dampers]. Sumažinkite stabilizatorių [Anti-roll Bar]. Padidinkite neigiamą ratų išvrtimo [Camber] skaičių.
- Mažindami automobilio važiavimo aukštį [Ride Height] taip pat laimėsite greičio.

6. 2. Stabilumas

6. 2. 0. Kaip stabilizuoti bolidą posūkiuose?

- „Sukietinkite“ pakabą [Springs] ir amortizatorius [Dampers].
- Padidinkite stabilizatoriaus [Anti-roll Bar] skaitinę reikšmę. Tai perkels daugiau svorio išoriniams ratams.
- Perkelkite šiek tiek daugiau svorio į automobilio galą.
- „Suminkštinkite“ galinę pakabą [Springs].
- Padidinkite diferencialo blokiruotės [Differential Lock] procentinę reikšmę.
- Padidinkite sparnų atakos kampus [Wings].

6. 2. 1. Kodėl bolidas apsisuka įvažiuojant į posūkį?

- Bandykite „suminkštinti“ galinę pakabą [Springs].
- Pakoreguokite stabdžių poslinkį [Brake Bias]. Jeigu slysta galas, padidinkite stabdžių slėgį [Brake Pressure] ir paslinkite stabdžius į galą.
- Padidinkite diferencialo blokiruotės [Differential Lock] procentinę reikšmę.
- Padidinkite priekinio stabilizatoriaus [Anti-roll Bar] skaitinę reikšmę.
- Padidinkite galinio stabilizatoriaus [Anti-roll Bar] skaitinę reikšmę.

6. 3. Padangų temperatūra

6. 3. 0. Kaip tolygiai paskirstyti padangos temperatūrą?

- Jeigu per daug įkaista centrinė padangos dalis [Crown], sumažinkite padangos slėgį [Tyre Pressure]. Tačiau mažesnis slėgis sąlygos spartesnį visos padangos temperatūros kilimą.
- Jeigu per daug įkaista vidinė padangos dalis, „pakietinkite“ pakabą [Springs] ir sumažinkite neigiamą ratų išvrtimo [Camber] skaičių.
- Jeigu per daug įkaista išorinė padangos dalis, padidinkite neigiamą ratų išvrtimo [Camber] skaičių ir/arba „suminkštinkite“ pakabą [Springs].
- Jeigu vidinė padangos dalis įkaista nepakankamai, o išorinė perkaista, padidinkite stabilizatoriaus [Anti-roll Bar] skaitinę reikšmę. Tai leis vidiniai padangos daliai įkaisti bolidui įveikiant posūkius.

6. 3. 1. Kaip išvengti priekinių padangų per didelio dėvėjimosi?

- „Pakietinkite“ priekinę arba „suminkštinkite“ galinę pakabą [Springs].
- Sumažinkite neigiamą padangų išvrtimo [Camber] reikšmę.
- Padidinkite padangų slėgį [Tyre Pressure].
- Paskirstykite krūvį abejoms padangoms padidindami priekinio stabilizatoriaus [Anti-roll Bar] skaitinę reikšmę.
- Sumažinkite ratų pasisukimo kampą [Steering Lock].

6. 3. 2. Kaip išvengti galinių padangų per didelio dėvėjimosi?

- Dažniausiai tai atsitinka dėl to, kad galinė pakaba [Springs] yra „minkštesnė“.
- Sumažindami galinio sparno atakos kampą [Wings], sumažinsite ir galinėms padangoms tenkantį krūvį.
- Paskirstykite krūvį abejoms padangoms padidindami galinio stabilizatoriaus [Anti-roll Bar] skaitinę reikšmę.

- Žiūrėkite telemetrijos duomenis apie padangų sukimosi lygį. Jeigu grafikas yra teigiamas, reiškia ratai sukasi greičiau, nei turėtų. Galinės pakabos [Springs] „suminkštinimas“ padės išspręsti problemą.
- Galinės pakabos [Springs] „suminkštinimas“ sustabdys galinių padangų perkaitimą tik tuo atveju, kai ratai sukasi greičiau, nei turėtų. Stebėkite telemetrijos duomenis.

Informacija iš: <http://iroland.uw.hu/html/setup.htm>

Iš anglų kalbos vertė: Martinas Tilindė

www.lrc.lt nuosavybė.

2005 07 16