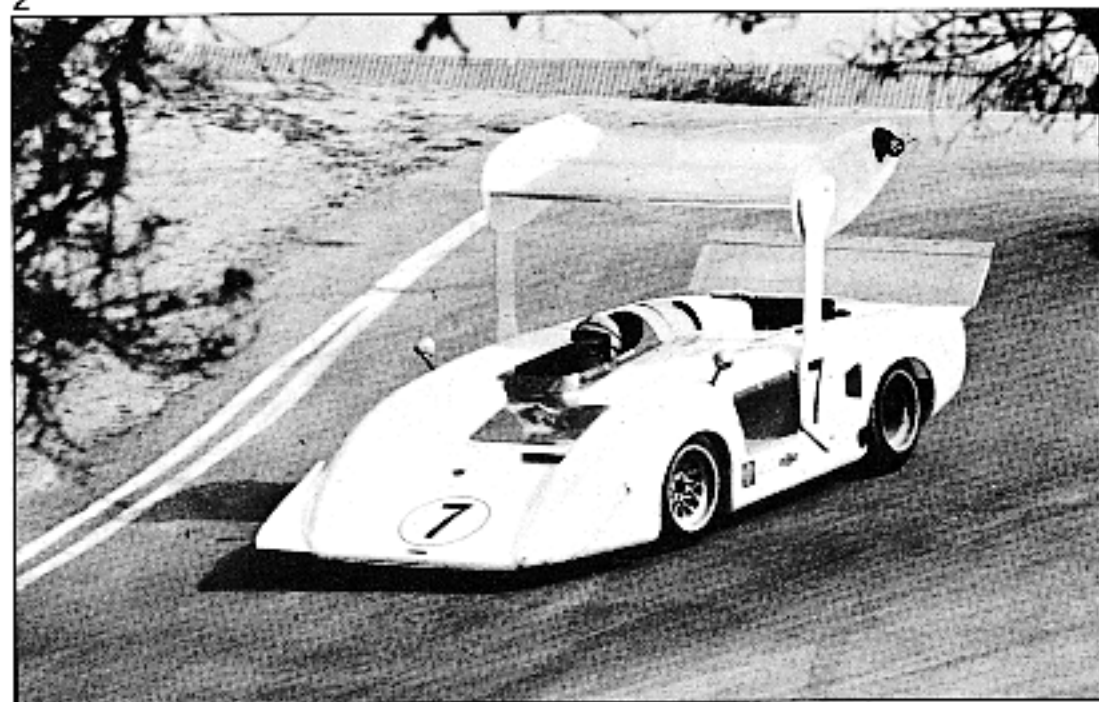


Ο ΤΖΙΜ ΧΟΛΜ ΚΑΙ ΤΑ ΣΑΠΑΡΑ...

ΜΕΡΟΣ 3ου

“Όπου ο Τ.Π. τελειώνει τό... ‘σφίριαλ’ για τόν πραγματικά μεγάλο ‘Αμερικανό δημιουργό!

2



(1, 2) Δύο άπειρες μιάς μεγάλης άποτυχίας. Το 2Η στην άρχική του έκδοση, χωρίς καμία υδροδυναμική βοήθεια, και μετά τις άπαισιωχτές άποτυχίες με άλλες. Η κεντρική άεροστρωτή (φωτ. 2) δέν καιάφερε τίποτε άλλο έκτός από σκιά στον Σέρτης...

ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΑΣΧΗΜΗ ΣΧΕΤΙΚΑ εφραμαϊκή περίοδο του 1968 οι Τεξανοί γύρισαν στο Τέξας για να άποκαδικασποιήσουν τους κανονισμούς που περιόριζαν τους άγώνες του παγκοσμίου πρωταθλήματος σε αυτοκίνητα με κυβικό όγκο μέχρι 5 λίτρας. Τα Σάπαραλ με τους 7λιτρους κινητήρες ήταν πιά έξω και τα σχέδια, για μία πιά ολοκληρωμένη προσπάθεια το 1969, γκρεμίσθηκαν. Έν τω μεταξύ, είχε άρχισει το πρωταθλημα Κάν - “Αυ και η ομάδα είχε ρίξει την προσπάθεια στους άγώνες αυτούς. Το αυτοκίνητό τους ήταν το 2G με εξέλιξη του εφραμαϊκού 2E με ψηλή πτέρυγα και άπίστευτα λεπτομερικό σχήμα με 100% έμφραση στην προσπάθεια για άεροδυναμική άποτελεσματικότητα. Ο Χώλλ είχε ανάμεκτη τύχη με το 2G. Το αυτοκίνητο πήγαινε γρήγορα μέχρις ότου πάντα κάτι συνέβαινε και... εγκατέλειπε τίποτε δέν μπορούσε να σταματήσει το ήπιόμμενο ΜακΛάρν. Στόν τελευταίο γύρο του πρωταθλήματος, που ήταν το Γκράν Πρι του Λας Βέγκας,

ή ιδιωτική ΜακΛάρν του Λάσβαρ Μοσαμπάχερ, πήγαινε εμπρός, έχοντας πίσω της το Σάπαραλ του Τζιμ Χώλλ. Φαφικά, σε ένα άπ’ τα πιά γρήγορα σημεία του σερκουλ, το αυτοκίνητο πήρε φωτιά στο διαμέρισμα του κινητήρα, ο οποίος έκαιγε πριν καλά-καλά καταλάβει ο άδηγός του τί συνέβη. Η έλάττωση ταχύτητος ήταν τόσο άπτόμη, ώστε ο Χώλλ άσθε καν πρόλαβε να φρενάρη. Χτύπησε δυνατά την ΜακΛάρν και άπογειώθηκε ψηλά για να πέσει με δυε άπαλοια θόρυβο άναποδογυρισμένη, με τόν άδηγό της παγιδευμένο μέσα. Ο Χώλλ είχε ζήσει άλλα ήταν ξοφλημένος σαν άδηγός. Τα πόδια του είχαν συντριπτικά κατάγματα, καθώς και η λεκάνη του. Μετά από λεπτές έγχειρήσεις και έντατικές θεραπείες, που κράτησαν 5 μήνες, μπόρεσε πάλι να περπατήσει. Η άδηγική καριέρα όμως είχε οταμοτήσει στην ούσια και ο Χώλλ ήταν ένας άνθρωπος που δέν ήθελε πιά να έλκε άπ’ όλα να κοροϊδεύη τόν έαυτό του. Τα παράτησε...

Είχε όμως τόσα πολλά να κάνει... Στο μυαλό του είχε «στημένο» από πολύ καιρό το νέο Σάπαραλ, το 2Η. Ήλθε σε έπαφή με τόν Τζών Σέρτης που συμφώνησε να κάνει το Κάν - “Αυ με το νέο Σάπαραλ. Σε περίπτωση που ο Σέρτης δέν θα μπορούσε να προσαρμοσθή από αυτοκίνητο (τό πιθανότερο φυσικά είναι ο Μπίγκ Τζών να ζήτησε και κάποιο άλλο, αν κάτι δέν πήγαινε καλά, ώστε να μη χάσει τη συμμετοχή στο πρωταθλημα), ο Χώλλ είχε έτοιμη μία λύση: Ήταν μία ΜακΛάρν! Είπαμε, ο Χώλλ ήταν έγκρος της αυτοκίνησης! Το αυτοκίνητο, μία Μ12 που ή ομάδα είχε έτοιμάσει για παλάτες στο πρότυπο του Μ68 του 1968 πήγε θαυμάσια μετά από τις Μ88 που ήταν οι έργοστασιακές συμμετοχές του «Μπριούς Εν Νάτνυ Σόου» και φυσικά άπρόσβλητες από τους άλλους. Ο κινητήρας της ΜακΛάρν ήταν προετοιμασμένος από την «Σάπαραλ» κάτω από την έπιβλεψη του Γκάρο Κινάτσεν, που είχε φύγει από την

ΜακΛάρν για να ξαναπή στο Τέξας. “Όσο καιρό ο Τζιμ ήταν στο νοσοκομείο ο άδελφός του Τσακ είχε την «άρχηγίαν μαζί» με τις Χάπ Σάρπ. Άνω ο Κινάτσεν, και κυρίως ο Μάικ Ποκαμπέλλο, ο άπαρχηγός του Τζιμ στην σχεδίαση και κατασκευή σασί, είχαν άναλάβει την έκτέλεση των σχεδίων του 2Η, που ήδη ο Χώλλ είχε έτοιμα. Η άπουσία του καθυστέρησε σημαντικά την κατασκευή και έκτέλεση του έπαρισστατικού αυτοκινήτου και κυρίως την εξέλιξη του. “Έτσι, άργησε σημαντικά να παρουσιασθή, και έδανε τελικά την έμφραση που στον τέταρτο άγώνα του Κάν - “Αυ, στο “Ενιμοντιν, δυο μήνες μετά την άρχή της σεφρας σε ήματελή κατάσταση από άπόψεως εξέλιξης. Περίοργα, ήταν και ο άγώνας που το 2Η είχε το καλύτερό του άπατέλεσμα... Ταρματίζοντας τέταρτο! “Ίσως, μάλλον, να ταρματίζε πιά πάνω, αν δέν έμπαινε δυο φορές στο πιτ, με έλάττωση στα έλατήρια γκασιού. Ο Σέρτης, πάντως, ήταν μάλλον δυσαρεστημένος με τη συμπεριφορά του ριζοσπαστικού αυτοκινήτου, κάτι που δέν άκουψε, και άσθε άλλωστε άρνήθηκε ο Χώλλ. Στόν επόμενο γύρο, στο σερκουλ Λέβαντον, ο Σέρτης ήταν πέμπτος, άνω στον άλλο άγώνα, στο “Έλκαρτ Λέηκ, το αυτοκίνητο αερνόταν και τελικά έμεινε από «λάστιχα» (:). Ο Χώλλ το άπέσυρε από το Κάν - “Αυ και ο Τεξανοί γύρισαν στο Μίντλαντ και το «Ρατλόντρεκ», μήπως και κάνουν να πηγαίνει το «άναοραλέστερο, πιά έπικίνδυνο, χειρότερο αυτοκίνητο που έχω άδηγήσει», όπως είπε ο Σέρτης. Το 2Η ξαναπαρουσιάσθηκε μετά 2 γύρους στην Λαγκούνα Έσκα με μία τεράστια άεροστρωτή στο κέντρο, που θύμιζε πένια! Δυστυχώς, τίποτε δέν είχε γίνει και το 2Η άπέτυχε, άκόμη και στο να άρχισαι τόν άγώνα. Στόν επόμενο γύρο, στο Ρίβεραάντ, εγκατέλειψε και ο Σέρτης είχε πιά θαρεθή και το παράτησε. Το αυτοκίνητο ήταν μία παπαγάλος άπατυχία! Παρουσιάσθηκε για μία άκόμη φορά στο Τέξας, με άδηγό τόν Τόου Νάτνυ, που το έβγαλε από το δρόμο στις δοκιμές και το κατέστρεψε. Το 2Η εξαφανίσθηκε ντροπισμένο. “Αργότερα, ο Τζιμ Χώλλ, παραδέχτηκε ότι το 2Η ήταν μία όλικη άποτυχία,

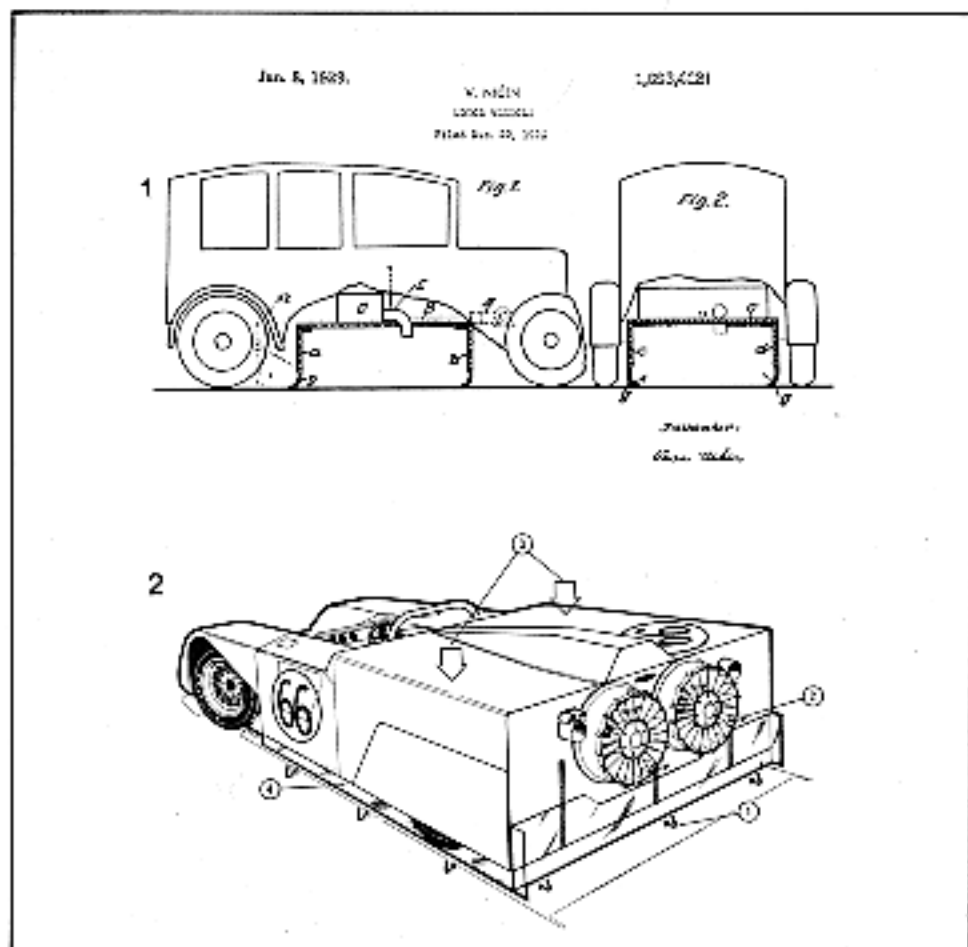
που τόν έκανε να μάθει πολλά πράγματα «ένας πολύ άκρυβός τρόπος να μάθεις», είπε. Το αυτοκίνητο ήταν πραγματικά έπαρισστατικό στο σχήμα, στην κατασκευή του και στην όπισθια άνάρτησή του. Ο Χώλλ είχε άρχικά καταργήσει την τεράστια άεροστρωτή, έπιστρέφοντας πίσω, σε ένα μικρό φτερό, που ήταν και μέρος της ούρας του αυτοκινήτου και το οποίο πάλι έπαρισε κλίση υδραυλική από το πωτόλο στο άριστερό πόδι του άδηγού. Το σχήμα ήταν κάτι σαν «άναοχτό κουπέ». Τα πλάγια της κορσορεί ήταν άπερυσμένα και ο άδηγός καθόταν θαθειά, έχοντας, από δυο πλαινά του, παράθυρα από πλεξήγλας, όπως έχουν τα τράλεϊ στα πλαινά τους για να έλάνουν οι άδηγοί τί γίνεται πιά κάτω! Η κατασκευή της κορσορεί και του σασί, ήταν ένιαια, το πιά καυτοπερέρμενο! Ίσως άποκίνητο στην ιστορία των άγώνων. Η βασική όμως διαφορά και νεωτερικος του αυτοκινήτου ήταν στην πίσω άνάρτηση! Κανείς δέν έμαθε ποτέ τί άκρυβός ήταν, αλλά από τα λίγα που είπε ο Χώλλ, πιάς ή άνάρτησης δέν ήταν άνεξάρτητη! “Υπήρχε μία παραλλαγή του άξονος Ντε - Ντιόν, που στηρίζον σε μία σειρά από συνδέσμους, προσαρμοσμένους στο συγκρότημα του κιδιού - διακορικού. Ο άξονος δέν ήταν έντελως άκαμπτος, αλλά ή ανεξάρτητη καμπύλη του ήταν πάλι περιορισμένη, ώστε να μη δημιουργηθεί μεγάλη διαφορά στις γωνίες κάμπερ των πίσω τροχών. “Εμπρός, όλα ήταν όβροδοξα. Ο Χώλλ παραδέχτηκε μετά ότι έπρεσε έξω στους ύπολογισμούς του. Νόμιζε ότι το αυτοκίνητο του δέν έσπρισε καλύτερα και δέν ήταν και λόγω σχήματος ταχύτερο στις εύθείες. Το άποτέλεσμα ήταν πάλι διαφορετικό. Το αυτοκίνητο ήταν δύσκαλο, άγρο, δέν προσέφερε καμιά άσφάλεια στον άδηγό του, σφάλματα έκ διαμέτρου άντίθετα με τα «γλυκά», βουχα, εύκαλα πάλι Σάπαραλ. Ο άνθρωπος που το σχεδίασε ποτέ δέν προσπάθησε να διακολαγηθή, αν και πάλι είπαν ότι αν δέν είχαν τόν καιρό στα νοσοκομεία, και αν το άδηγούσε αυτός, ίσως ή δλη προσπάθεια να είχε διαφορετικά άποτέσματα. Κανείς δέν προσπάθησε να πη ότι ο Χώλλ ήταν καλύτερος άδηγός άπ’ τόν «Μπίγκ

Τζών». “Ίσως, όμως, αυτός να ένιωθε καλύτερα τα λευκά, παράξενα αυτοκίνητα ή και το άντίστροφο. **ΕΥ Ή ΤΟ ΑΠΟΛΥΤΟ ΔΗΜΙΟΥΡΓΗΜΑ:** “Αλήθεια ή μπλόρα; Και τα δυο, γιατί το Σάπαραλ έκτός από ένα σημείο, ήταν το πιά όβροδοξα αυτοκίνητο που κατασκεύασε ποτέ ή ομάδα. Αλλά το ένα σημείο, όμως, στην κυριαλεξία, θεωρία, ούσια, πράξη, δέν έλλάξε το πρόσωπο των άγώνων. Οι δυνατότητες του έδειξαν ότι ήταν κάτι διαφορετικό. Δέν ταρματίζε ποτέ άγώνα Κάν - “Αυ γιατί ο συμπληρωματικός μηχανισμός του πείδικου σημείου πάντα κάτι πάθαινε, αλλά δυο πήγαμε όπεδελικως ότι δέν είχε καμιά σχέση με τα άλλα αυτοκίνητα. Στους τέσσαρες - πέντε άγώνες που παρουσιάστηκε ήταν στην κορυφή των δοκιμών, με διαφορά δυο - τρία δευτερόλεπτα από την ΜακΛάρν του Χιούλμ, και δυο προφύλαξε να κάνει ταχύτερο γύρο, αυτός ήταν πάλι δυο - τρία δευτερόλεπτα ταχύτερος από τόν καλύτερο του Χιούλμ. Διαφορές τεράστιες σε σερκουλ του 1.15 - 1.25, που έδειχναν καθαρά ότι το αυτοκίνητο ήταν ένο προς τόν αυταγματισμό. Οι μικρολεπτομέρειες δέν τόν άφρασαν να έχη άνάλογα με τις τρομερές δυνατοτητες του άποτέλεσματα, αλλά ο αυταγματισμός θαυμάσθηκε τόσο από την έλλαγή, ώστε άύσχυμος άρχισε να ζητά ή την άπαγόρευση των άεροδυναμικών δοκιμών του 2Η, αν δέν το κατέφευγε, ήταν έτοιμος να ακολουθήσει το ήθημα του Χώλλ (του Χώλλ;) για μία άκόμη φορά. Το αυτοκίνητο άπαγαρεύθηκε άπ’ όλους τους άγώνες και κατόντης να γυρίσει το διαφορά μουσεια και έκθέσεις. Ο Χώλλ, φυσικά, είχε τους λόγους του να διαφανήση, γιατί αν δέν τους είχε δέν θα το έφραναξε, οι άλλοι είχαν τους λόγους τους και το δικό ήταν μάλλον δικό τους. Ο θάνατος του 2Η ήταν και ή χαριστική βολή για το κάποτε γεμάτο ζωή «Κέντρο» του Μίντλαντ... Η Ιβέα πίσω από το αυτοκίνητο ήταν ή Ιβέα πίσω από τις ομοιότητες. Τις ηλεκτρικές; (Φωνές, άγώνα, μουσική!)



(1) Η άρχη του 21. Η πατέντα του Βόσα Νίτσιν του πρώτου, που ανέφθηκε την εφαρμογή του φαινομένου.

(2) Η λειτουργία του 21. Είσοδος του αέρα, που είναι όσο το δυνατόν μικρότερη, χωρίς στα πλαστικά φύλλα του λεζάν που αφήνουν ένα κενό μόλις 5 χιλιοστών. Το κενό αέρος των «έξαστρούμενων» (β) διώχνει ένα μέρος του αέρα και δημιουργεί την άρνητική άνοση (γ), που καλλάει το αυτοκίνητο στο δρόμο...



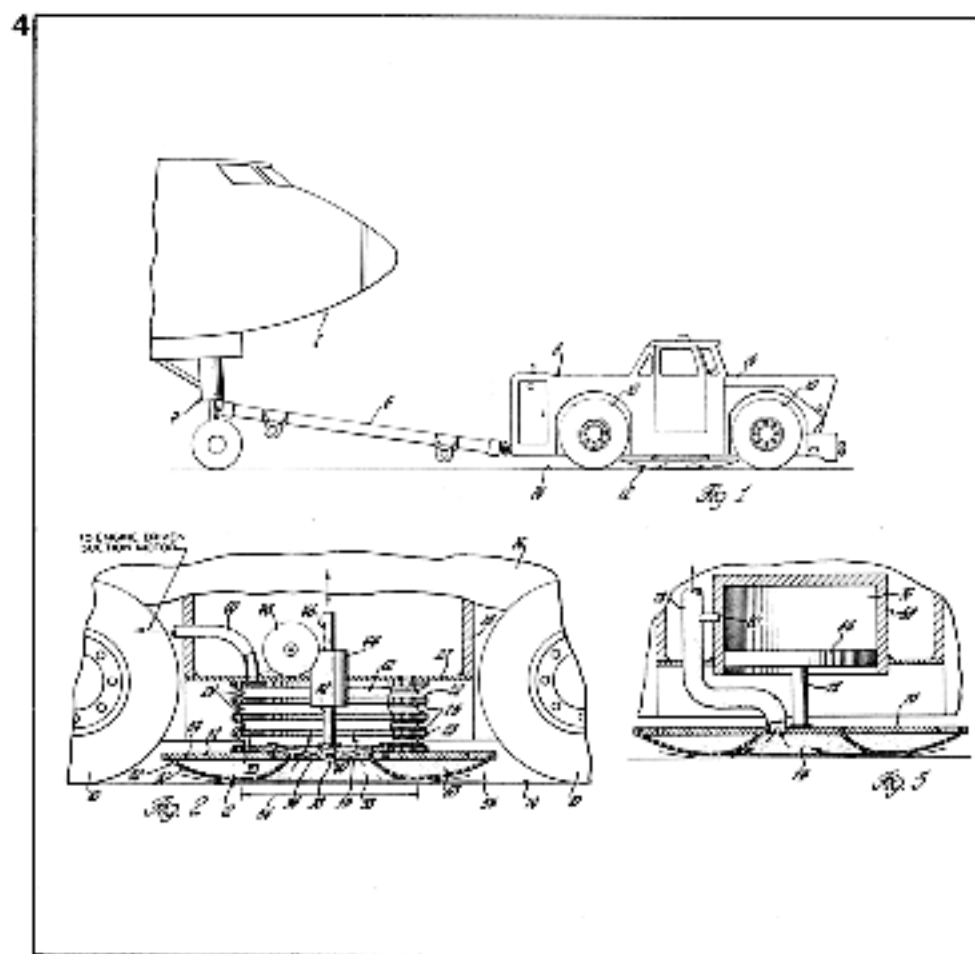
«χόδερκραφτς». «Κατά την εκ διαμέτρου αντίστροφη δυναμική, μπορού να ά ν α σ η κ ώ σ ω το αυτοκίνητο απρόχροντας από αντίστοιχο "διαμέρισμα.. αέρα...". Πολύ σοφά, πολύ απλά δια αυτά που ανέφθηκε ο άνθρωπος αλλά παρ' ότι απλά, ήταν και πολύ μπροστά από την εποχή τους. Γιατί δεν εξηγείται άλλως το ότι, όταν το 1946 τελείωσε η προθεσμία της πατέντας δεν είχε καν κατασκευαστεί μια πρακτική εφαρμογή του συστήματος. Έτσι ο ήρωάς μας ξεχάθηκε καθώς περνούσαν τα χρόνια για να τον θυμηθούν πάλι δύο άλλοι «εφευρέτες» που απλώς εξέλιξαν την ιδέα το 1965 και την παρουσίασαν στην μορφή ενός μικρού ρυμουλκού αεροπλάνων. Την πατέντα αγοράσε η Τζένεραλ Μότορς και τίποτε δεν έχει άκαυτη από άλλους, αλλά κάνετε υπομονή μέχρι το 1982 που παύει να ισχύει, να όητε τί έχει

να γίνει. Και έτσι εξυμνιο αναγνωσται των 47 φθάσαμε ση-ση στα θέμα μας: εκεί που η Τζένεραλ Μότορς είχε την ιδέα. Αυτή την ιδέα που ήταν απλά - απλά το Α και το Ω των Σάπαρλις 21. Το αυτοκίνητο έθεσε σε εφαρμογή τα πρότυπα και τις μελέτες πολλών ετών έρευνών, εξέλιξεων, εφαρμογών και απέδειξε ότι το «πρόγραμμα» του αέρα προσέφερε στην κυριολεξία εξώκαση κρότημα στον δρόμο και φρενάρωμα. Ήταν ένα τρομερά ακριβό πείραμα και κανείς δεν ξέρει που άρχισε η Τζένεραλ Μότορς και τελείωσε ο Τζιμ Χάλλ ή το αντίθετο. Πολλοί είναι ότι ή σύλληψη, μελέτη και χρηματοδότηση ήταν της πρώτης, και ή εξέλιξη και κατασκευή ήταν του δευτέρου. Οι Τεξανοί άρνήθηκαν μια ιστορία που κυκλοφόρησε εύρυστα και έλεγε ότι πήραν το βασικό αυτοκίνητο από την Τζένεραλ Μότορς και το τελειοποίησαν λέγοντας ότι τα πάντα ήταν δική τους



(3) Η φωτογραφία αυτή δείχνει καθαρά τα φύλλα του λεζάν και το σύστημα κινήσεώς τους, που ενώνεται με την άνοση, τους έξαστρούμενες και τα πενήγνια, καθώς και το δικαίλιτρο, δίχτυνο μηχανικά κινήσεώς τους. Οι τρομερές δυνατώτητες ελτοαθείας άπήτησαν τα πιο φασδιά λάστιχα που παρουσιάστηκαν ποτέ σε άγώνες, σε ζάντες 17 ίντσες έμπρός, 20 πίσω!

(4) Το 1965 από φαινόμενο άνοθίως στα σχέδια μιας άλλης πατέντας... Έχσαν περάσει 40 χρόνια και μια δυναμική εφαρμογή δεν είχε κάνει την εμφάνισή της. Όλοι ανέφθηκαν πια... δεν τόχαν ανεφθή.



κυβικά πόδια αέρος, με ρυθμό περιστροφής 6.000 σ.ά.λ. Οι έξαστρούμενες έπαιρναν κίνηση με ιμάντες από ένα ανεξάρτητο πρέσ των περάστω κινητήρα της Σαβραλέ (494 κυβ. ίντσες επί 700 ίππων) μηχανάκι της γερμανικής ILO, θερόφυκτο, δίχτυνο, ισχύος 45 ίππων στις 5500 σ.ά.λ. Στις δοκιμές το μηχανάκι πήγε περίφημα και ο Χάλλ ήταν άνοθισασμένος με την ιδέα να έχη μια ανεξάρτητη πηγή κινήσεώς του συστήματος άναρροφίσεως, άστε ή ποσότης του αέρα να είναι πάντα ίδια, άαχτα με τις ταχύτητες του αυτοκινήτου. Οι δυνατώτητες του συστήματος άπεδείχθησαν τ ρ ο μ ε ρ έ ς. Στον πρώτο άγώνα ο Στιούαρτ, με προδύλιμα προθοδοσίας του μικρού κινητήρα και 30% της άποτελεσματώτητες του, έκανε ταχύτερο γύρο και ο Χάλλ έπτε ότι αν οι έξαστρούμενες δούλευαν με διπλάσια δύναμη, ή άρνητική άνοση θα ήταν τετραπλάσια. Το μικρό δίχτυνο μηχανάκι, ήταν μόνιμη πηγή παλαμπωρίας και γα τους έπόμενους άγώνες του 1971. Υπήρχαν μεγάλα σχέδια, αλλά τελικά ή άπαγόρευση, το τελείως δια τόσο πρόωρα.

ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Το τεχνολογικό ρομάντισ των Σάπαρλις είναι μια θχρονη ιστορία σωστής και προηγμένης σκέψης, εφαρμογής και πολλές φορές, τα άποτελέσματα ήταν άνόλογα. Οι δυνατώτητες του 21 ήταν μεγάλες και ή άναστώπιση που θα έφερνε μεγαλύτερη. Ο Ρόμπιν Χάρντ έπτε ότι ο Χάλλ χρησιμοποίησε μόνο το 2% της θεωρητικά δυνατής άναρροφίσεως, χωρίς φυσικά να είναι δυνατόν να ξεπεράση κανείς το 10%. Για ανεφθήθε άνω, τα άποτελέσματα με αυτό το 2% και τις δυνατώτητες. Όλα αυτά τέλειωσαν όταν ή ΦΙΑ άπαγόρευσε τα πλαστικά λεζάν σαν κινάμενες άεροδυναμικές άσθήσεις. Ο λόγος δεν είχε λογική, ή α ί τ ι α δ μ ω ς ε ί χ ε ! Ο Χάλλ τα παράτησε. Το Μίντλαντ έμεινε με δύο - τρεις ανθρώπους που δελτίωσαν κινητήρες πελατών «έτσι για να θυμίσουν ο λογαριασμοί του ήλεκτρικού». Ο Τζιμ Χάλλ έγκατέλιψε άριστικά τους άγώνες. Και είναι άμφιβολο εάν ποτέ αυτός ο μεγάλος Άμερικανός δημιουργός θα γυρίση στην παλιά του άγώνη, με την ίδια έμπλαση και πίστη. Οι άγώνες και ή τεχνολογία είναι ρτωχότερα χωρίς αυτόν.

Φυσικά! Όλα ήταν τόσο απλά αλλά κανείς δεν τα είχε ανεφθή! Βασικά, το πρόβλημα ήταν ο αέρας! Το βάρος της άνημόσφαιρας που άνασώεται σε ένα άνταπροσωπικό αυτοκίνητο, είναι περίπου 180.000 λίβρες. Που σημαίνει ότι αν ο ίδιος αέρας δεν «πίεζε» το αυτοκίνητο προς τα πάνω, θα είχαμε μεγάλες σκοτωδρες... Εύτυχώς, ο αέρας είναι άέριο, που σημαίνει ότι άπου βρίσκεται πιέζει προς όλες τις διευσθόνεις, πάνω, κάτω, δεξιά, άριστέρα, πλάγια κλπ., με ίση άνοση πίεσεως. Για να κάνουμε την μεγάλη ιστορία μικρή (φωμές από δίπλα: αν έλεγεσ λιγότερα, θα είμαστε πιο πλάσιοι), κάποιος, κάπου, κάποτε, άνακάλυψε ότι, όσο πιο πολλή πίεση έξασκεί σε ένα αυτοκίνητο, τόσο μεγαλύτερη πρόσφυση έχεις. Ο σωρός άνω αυτός άνακάλυψε άπίσης ότι, ενώ θα μπορούσε εύκολα να προσθήση βάρος, μ α ζ α , θα έπρεπε να την μεταφέρη κιάλια. Τι μπορούσε να κάνει; Μιαρούσε να χρησιμοποίηση τον αέρα για να έχη την πίεση αυτή (που την άνομίζουμε άρνητική άνοση), αν κατορθώνε να ξεφορτωθή ένα, έστω και μικρό μέρος του αέρα, κάτω από το αυτοκίνητο! Τότε, το μόνο πρόβλημα θα ήταν ο τρόπος να άποκλείση αυτό το μικρό μέρος του αέρα και όταν θα το άπέλειε, ο τρόπος να το ξεφορτωθή... Μια θαυμάσια λύση για άρνητική άνοση (άπως είπαμε) ήταν ή χρήση των άεροτομών, αλλά υπάρχει το μειονέκτημα ότι για να έχης ένα άποτελεσματικό και κατά συνέπεια μεγάλο νούμερο θέλεις και μεγάλη ταχύτητα. Έτσι με ένα καλό φτερό και ταχύτητα 300 χ.ά.ω.. αν τάξει, αλλά τα αυτοκίνητα άγώνων περνούν την μισή τους ζωή και παρουσιάζω τρέχοντας με 120-180 χ.ά.ω. Για να γυρίσουμε, λοιπόν, μια παράγραφο πίσω, κάποιος από αυτούς τους άμέτρητους «ήρωες» άνομίζοντας «έξαστρούμενες ήρωες», ανέφθηκε δια αυτά το 1925. Ο κύριος Βόσα Νίτσιν. Η ιδέα ήταν να άποκλείση τον αέρα κάτω από το αυτοκίνητο και να τον τραθήση έξω. Τα εργαλεία του ήταν μια άπορροφητική μηχανή και ένα κάποιο λαστιχόνο ύλικό που να είναι άρκατά ακληρό και άρκατά διαμορφώσιμο άστε να κρατή τον αέρα, έλαστικότητα να άκαλοθί και τις άνωμαλλες του δρόμου. Όλα αυτά μαζί με την λαμπρή ιδέα του τα πατεντάριο συμπληρώνοντας στην πατέντα του και τα θεμέλια της μετέπειτα λειτουργίας των