



“ФОРМУЛА 2000”: ЧТО ВНУТРИ?

“Формула 2000” находит в последнее время все больше поклонников. Фанатами этого вида спорта становятся люди разного возраста, пола, национальности и вероисповедания. Однако не все знают, что скрывается внутри разноцветных болидов и под черным капотом мотора с надписью “Mercury”. Мы предлагаем вашему вниманию краткое описание некоторых систем этих аппаратов, с которыми нас любезно ознакомил российский пилот “F 2000” Сергей Никитин.

Как и в любом виде технического спорта, в “F 2000” уделяется большое внимание безопасности, и пассивной, и активной. Сегодня все гонщики выступают на глиссирующих катамаранах. Длина лодки составляет 4.8–5.0 м, а ее полная масса не должна быть меньше 390 кг. Лодка оборудована капсулой безопасности – кабиной, в которой сидит пилот. Она изготавливается из самых современных материалов, в основном из кевлара и углеволокна, которые образуют сэндвичевую конструкцию с серединой из сотового наполнителя высокой прочности. Эта капсула выдерживает нагрузки до 300 кг на квадратный сантиметр. В кокпите помимо оборудования, помогающего пилоту управлять болидом, есть специальная система “Airbag”, которая благодаря специальному датчику срабатывает в случае аварии — переворота. По сигналу этого датчика открываются специальные крышки (заглушки) в задней части корпуса лодки, задняя часть наполняется водой, и лодка встает вертикально носом вверх. За головой пилота находится специальный буй, “выстреливающий» наружу через створки в обшивке. Буй в случае аварии надувается и разрывает специально отведенную для этого часть обшивки. Все это происходит автоматически, и в любом случае корпус лодки окажется в таком положении, при котором пилот будет находиться над уровнем воды.

Кроме капсулы и системы поддержания плавучести в комплект безопасности входит система обеспечения пилота воздухом, состоящая из специальных баллонов и напрямую связанная с замком ремней безопасности. Есть и специальная маска, напоминающая маски пилотов самолетов-истребителей. Во время

гонки пилот дышит забортным воздухом, однако при срабатывании системы безопасности (датчика) воздух в маску начинает поступать из специального баллона объемом около 2 л. Ориентировочно запас воздуха, хранящегося в этом баллоне, должен обеспечить около 10 мин. жизни пилота. Этого в большинстве случаев вполне достаточно, так как по регламенту гонок спасательная команда должна прибыть на место аварии в течение 15 секунд и начать оказывать помощь.

Но это еще не все. Есть еще один баллон, который специальными ремнями пристегивается к ноге пилота. При открытии замка ремней безопасности (а их всего пять) в дыхательную маску сразу же начинает поступать воздух из этого маленького баллона. Таким образом, даже если пилот будет без сознания или потеряет возможность по каким-то причинам нормально двигаться, или окажется во время спасательной операции под водой, то и в этом случае воздух станет подаваться без перебоев. Подобный комплекс безопасности в зависимости от производителя может стоить до 8000 долл. США.

В кокпите также размещены органы управления: руль и педаль газа. На руле расположены кнопки управления тримом. У левой ноги пилота находится специальная клавиша откидки мотора. На панели приборов есть трехпозиционная клавиша управления подъемом двигателя и кнопка старта-выключения мотора.

Во время движения пилот отслеживает основные параметры лодки и мотора по показаниям механического указателя положения трима, а по основному прибору “AIM-телеметрия” такие показания двигателя, как температура, скорость, обороты, напряжение в электросети.

Приборы бывают разные, как по стоимости, так и по возможностям: простые ценой от 600 евро позволяют подключать четыре датчика, более дорогие (до 2000 евро) — до восьми. Если на приборную панель установлена специальная передающая система, то, используя компьютер, можно снимать информацию в процессе гонки, причем в реальном времени. Это позволяет и гонщику, и механикам сразу же увидеть и оценить все параметры мотора и произвести нужную коррекцию.

На старт “F 2000” не может выйти ни один гонщик, если его лодка не оборудована радиосвязью. Если рация установлена на лодке, но не работала во время проведения гонки, то пилоту (команде) грозит дисквалификация, и никакие протесты не помогут — закон есть закон. Объясняется это просто: гонщики во время соревнований развивают очень большие скорости и подчас просто не могут увидеть в боковые зеркала то, что происходит за ними, да и в пылу борьбы за мириадами брызг практически не видно ничего, не говоря уже про те знаки, которые судьи подают флагами. Радиосвязь и нужна для того, чтобы обеспечить гонщика нужной информацией о происходящем на трассе.

Между капсулой безопасности и мотором в лодке находятся аккумуляторы, бензобак и гидравлическая система управления мотором. Аккумуляторные батареи подчас используются не только для того, чтобы функционировала вся электрическая схема лодки, но и для регулировки центра тяжести. Передвигая их с места на место можно добиться идеального расположения центра тяжести в каждом конкретном

случае. Если веса аккумуляторов не хватает, то иногда используется дополнительный балласт.

Один из потребителей электроэнергии — это усилитель рулевого управления, который на лодках “F 2000” ставится между рулевым колесом и рулевыми барабанами. Усилитель такой же, как и на автомобилях; его ориентировочная стоимость — примерно 2000 евро.

Отдельно надо сказать о сиденье. Каждый гонщик подбирает его конкретно под себя, и если подходящего найти не удастся, то его делают на заказ.

В следующий раз мы познакомим вас с моторами, которые стоят на лодках участников гонок “F 2000”.



Завершился чемпионат мира по гонкам катеров UIM "Class 1 Powerboat"

Жарким днем 9 декабря 2005 г. в Дубаи завершился очередной чемпионат мира в гонках катеров "Class 1" ("Кия" № 198). Гран-при Дубаи сложился драматически для прошлогодних обладателей чемпионского титула — команды "Spirit of Norway" в составе Стива Кертисса и Барда Екера. Чтобы удержать корону победителей, этому удачно выступавшему экипажу достаточно было просто дойти до финиша, однако сделать это оказалось не так-то легко — на 11-м круге, перегревшись, забарахлил один из двигателей, и следующие три круга экипаж шел лишь на одной машине, молясь, чтобы и она не подвела.

В итоге Гран-при выиграла команда "Victory 77" в составе Мохаммеда Аль Мари и Жан-Марка Санчеса, "Spirit of Norway" все же смогла прийти к финишу, но последней, отстав на восемь кругов. Тем не менее в общем зачете чемпионата победу одержали именно норвежцы (105.5 очка), а второе место заняла "Victory 77" (104 очка), при этом Стив Кертисс стал чемпионом уже в седьмой раз!

Говоря об итогах чемпионата в целом, надо заметить, что экипаж "Victory 77" проявил незаурядное мужество, выйдя на трассу после тяжелой аварии в Катаре в начале ноября — в ходе заездов на pole-position их катамаран на скорости 230 км/ч взмыл в воздух, сделал "мертвую петлю" и рухнул в воду, сильно при этом пострадал. Аль-Марри и Санчес (как лидеры команды) пересели на второй катамаран "Victory 7", вынудив его экипаж воспользоваться запасной лодкой. Хотя на старт они вышли без предварительных тестов, "наощупь" подобрав правильные настройки, гонку их экипаж выиграл.

Чемпионат 2006 г. стартует 1 апреля 2006 г. в Катаре, а 2 июля 2006 г. должен состояться его российский этап, который пройдет в г. Сочи.

П.И.



Каппеллини снова первый

Чемпионом мира 2005 г. в классе F1 в девятый раз стал известный итальянский гонщик Гвидо Каппеллини. В прошлом году его обошел Скотт Гиллман из США, став трехкратным обладателем чемпионского титула.

Основные события произошли в конце прошлого года 16 декабря в ОАЭ в Шардже (Sharjah) на заключительном этапе мирового



первенства, несмотря на то, что судьба многих мест была predetermined. По окончании этого этапа на подиум мирового первенства поднялись итальянец Гвидо Каппеллини (золото), финн Селио Сами (серебро) и американец Скотт Гиллман (бронза).

За шесть прошедших этапов прошлого сезона Г. Каппеллини набрал 92 очка, Селио Сами — 49,5, а Скотт Гиллман — 42. В этом году Гиллмана преследовала череда неудач, из-за которых он не смог получить очки на трех этапах. Хотя во многих дисциплинах по очкам обошел Каппеллини с большим отрывом.

Любопытно, что в чемпионате 2005 года по результатам шести этапов оказалось три

девярых (Энди Элиот, Великобритания, Герд Ладефогед, Дания и Массимо Роджеро, Италия) и три девятнадцатых (Боб Траск, Австрия, Рольф Мгне Сунде, Норвегия и Марко Гамби, Италия) места. В 2006 г. этапы F1 пройдут: 15 апреля в Дохе (Катар), 28 мая в Портимао (Португалия), 18 июня на Кипре (предварительная информация), 25 июня в Афинах (Греция), 2 июля на озере Комо (Италия), 16 июля в Румынии (предварительная информация), 17 сентября в Путраджая (Малайзия), 6 октября в Китае (предварительная информация), 8 декабря в Абу-Даби (ОАЭ) и 15 декабря в Шардже (ОАЭ). Ноябрь пока свободен, и, судя по всему, никаких наметок пока нет.

