

гонке Гран-при Финляндии удача была на стороне Гвидо Капеллини, который на первом круге прорвался с третьей позиции на первую и не упустил победу, почти на секунду опередив Йонаса Андерссона и более чем на девять секунд Фабио Компарато.

Джей Прайс был наказан дополнительным кругом за разрушение поворотного буя, а вскоре то же самое, на сей раз уже с двумя буями, проделал Пьер Лундин, что привело к его полной дисквалификации на эту гонку (и, конечно, к штрафу в 840 евро).

Во второй квалификации лидировал Ахмад Ал Хамли, ненамного отстал от него Джей Прайс, Сэми Селио, Тани Ал Камзи, Йонас Андерссон и Пьер Лундин (знакомый набор из самых титулованных спортсменов — Капеллини отстал от обладателя шестого результата лишь на одну сотую секунды).

В этот раз сильнейшие не подвели — относительно неудачно выступил только Йонас Андерссон. Джей Прайс, Тани Ал Камзи и Сэми Селио забронировали за собой подиум первой гонки, а Гвидо Капеллини и Ахмад Ал Хамли заняли соответственно четвертое и шестое места, позволив вклиниться между собой Филиппу Чаппе.

К «большой перемене» в сезоне (следующие гонки состоятся в Санкт-Петербурге 8 и 9 августа) Тани Ал Камзи с 53 очками захватил уверенное лидерство. Его главные преследователи — Джей Прайс (35) и Йонас Андерссон (32). Впрочем, совсем недалеко Гвидо Капеллини (30) и Ахмад Ал Хамли (25). Вполне естественно, и другие спортсмены не падают духом, ведь чемпионат только начался.

Чтобы не потерять квалификацию и «накат» за время вынужденного отпуска, многие участники чемпионата решили «заполнить паузу» другими соревнованиями — Марит Стромой и Филипп Дессертен вышли на старт марафона «24 часа Руана», а арабские спортсмены во главе с Скоттом Гиллманом направились в США, чтобы принять участие в гонках «F1-ChampBoat», где были встречены знаменитым Биллом Сиболдом.

А нам остается набраться терпения и дожидаться появления каравана «Формулы» в Северной столице — надеюсь, в том числе, и на хорошую погоду.

Руководство по безопасности для «чайников»

Опасен ли водно-моторный спорт? Пожалуй, не более прочих, за исключением разве что шахмат. «Ореол риска», его окружающий, скорее связан с тем, что любое происшествие в гонках происходит на виду многочисленных зрителей и выглядит, выражаясь словами обыкновенного зеваки, весьма «эффектно».

Вы бы очень удивились, узнав, каков на самом деле уровень травматизма в таких безобидных, на первый взгляд, видах спорта, как фигурное катание или художественная гимнастика...

Однако факт есть факт: серьезные травмы и даже гибель спортсменов на водно-моторных гонках — увы, не редкость. И основные изменения, которые год от года вносятся в их правила, направлены в первую очередь на всемерное повышение безопасности участников.

Обязательные меры безопасности «прописаны» во множестве нормативных документов, регулирующих деятельность организаторов гонок. Для большинства национальных федераций Европы «основным законом» в этой области являются правила Международного союза водно-моторного спорта (UIM) — достаточно подробные и учитывающие специфику как того или иного класса, так и «формата» соревнований. Однако есть и общие положения, знать которые полезно не только действующим спортсменам, но и тем, кто еще только подумывает о занятиях водно-моторным спортом.



Такой широкой аудитории и адресуется своя брошюра «Как обеспечить безопасность водно-моторных гонок» Боб Уртингер, президент комиссии по безопасности и медицинским вопросам UIM и бывший председатель комитета по вопросам безопасности Американской катерной ассоциации (АРВА). С водно-моторным спортом автор знаком отнюдь не как обычный «функционал» — Боб выиграл три чемпионата мира, 24 национальных чемпионата США и установил 121 национальный и мировой рекорд, включая не побитый до сих пор мировой рекорд скорости с подвесным мотором — 284 км/ч. Пять раз участвовал в марафоне «24 часа Руана», и в 1998 г. в компании с двумя французскими гонщиками стал его победителем.

Эта небольшая и довольно скромно изданная книжка показалась нам любопытной и по той причине, что титулованный и обладающий огромным опытом автор явно не исключает из числа своих читателей и совершеннейших новичков, не имеющих не малейшего представления о водно-моторного спорте, поэтому охватывает в ней едва ли не все мыслимые аспекты поднимаемой темы (хотя и подчеркивает, что изложенное не является нормативным документом). Честно говоря, иногда даже создается впечатление, будто Боб рассматривает свою аудиторию совсем уж как неразумных детей, упоминая в числе всего прочего об опасности пирсинга, способного вызвать дополнительные травмы и затрудняющего оказание медицинской помощи в случае

аварии, советуя не жевать жевательную резинку во время заезда и предупреждая о недопустимости употребления алкоголя и марихуаны.

Да и вообще, читая этот обстоятельный труд, мы не раз обращали внимание на то, что многие рекомендации кажутся прописными истинами — но тут же ловили себя на мысли, что про эти совершенно очевидные, на первый взгляд, вещи порой забывают даже очень опытные люди. Что же касается пирсинга, жвачки и марихуаны... Не исключаем, что в практике Боба как специалиста по безопасности бывали и такие прецеденты, иначе бы он про них не упомянул.

А расчет на неопитов можно только приветствовать. Любой титулованный гонщик когда-то был «чайником». Именно за счет заинтересованных новичков и прирастает водно-моторное братство, поэтому не можем не поддержать Боба в его «миссионерской» роли. Несмотря на кризис, российский водно-моторный спорт по-прежнему на подъеме, и приходят в него не только увлеченные дети и юноши, но и люди зрелого возраста. Достаточно наглядный пример тому — продолжающий рост популярности маршрутных и кольцевых гонок на РИБах во главе с марафоном «24 часа Санкт-Петербурга», который проводится в ранге чемпионата мира. Рост числа начинающих гонщиков и вообще «непрофессионалов» на российских гоночных трассах делает вопросы безопасности соревнований еще более актуальными.

С любезного разрешения автора публикуем краткие выдержки из его книги, касающиеся наиболее важных моментов рассматриваемой темы.

Одежда

В принципе, старайтесь покупать оборудование у признанных и авторитетных поставщиков и следите за тем, чтобы соблюдались все требования, предусмотренные в национальных стандартах или в правилах UIM. Их критерии могут изменяться, поэтому пользуйтесь самой свежей информацией.

Приведенные ниже рекомендации особенно важны по той причине, что на гоночной лодке не исключена возможность возникновения пожара.

Нижнее белье. Не экономьте на нем только потому, что его не видно — оно играет очень важную роль. Белье непосредственно прилегает к коже, так что в случае пожара это ваш последний рубеж обороны, способный повысить степень защиты от серьезных ожогов до 50%. Следует избегать любых тканей, кроме тех, которые специально созданы для защиты от огня (например, «Nomex»), иначе они будут легко передавать жар вашей коже или плавиться и прилипать к ней.

Носки и перчатки тоже должны быть огнестойкими. Перчатки яркого цвета, контрастирующего с цветом лодки, будут лучше видны спасателям.

Надевайте на соревнования самый лучший гоночный комбинезон, который вы только можете себе позволить, ведь речь идет о вашей собственной жизни. Содержите его в чистоте и строго соблюдайте инструкции по стирке и чистке, чтобы при этом не пострадали защитные свойства тканей.

Комбинезон не должен быть чересчур тесным (более свободное прилегание обеспечивает лучшую защиту

от пожара и большую степень комфорта) и всегда надевайте только свой собственный костюм — не полагайтесь на экипировку, одолженную у кого-либо или взятую напрокат. Важна также стойкость материала на разрыв и разрез, особенно если конструкция лодки не предусматривает привязных ремней — особо высокой такой стойкостью обладают материалы, прослоенные кевларом или иными материалами, эквивалентными кевлару-29 или превосходящими его по своим свойствам. Кроме того, стойкость на разрыв и разрез определяется весом ткани, числом ее слоев, структурой пряжи и, в некоторой степени, возрастом материала.

Убедитесь в том, что ваша обувь обладает огнестойкостью, имеет нужный размер, а шнурки завязаны так, что они не зацепятся за какие-либо выступающие части кокпита. Проверяйте обувь на предмет ухудшения ее состояния под воздействием воды и влаги.

Это может показаться совершенно очевидным, но стоит еще раз напомнить — закрывайте свое тело во время проведения гонок. Выход на трассу в шортах, футболке и теннисных кедах повышает риск получения царапин и более серьезных травм.

Иногда бывает целесообразно надевать куртку и шапку для того, чтобы не замерзнуть на берегу еще до выхода на воду. Тридцать процентов всего тепла, теряемого организмом, выходит через голову, а гипотермия не повысит ваши шансы на победу в соревнованиях. В других случаях может понадобится защита от солнца или повышенной температуры в кокпите, особенно закрытом. Это можно обеспечить, главным образом, путем надлежащей вентиляции (включая вентиляцию через шлем) и гидратации. Если температура тела превысит 38°C, то ваша работоспособность начнет быстро падать.

Шлемы

Не пожалейте времени на примерку разнообразных шлемов и консультации специалистов и купите самый лучший из тех, что доступны вам по средствам.

Так называемые интегральные шлемы, закрывающие в том числе и подбородок, обеспечивают лучшую защиту от травм лица, чем открытые, однако они могут служить препятствием



для поступления воздуха к пострадавшему в аварии водителю и представлять большую опасность при ударе о воду.

Размер имеет большое значение: шлем, который прилегает неплотно, может легко повернуться на голове во время аварии и слететь, уменьшая степень защиты, которую он должен оказывать, до нуля. Никогда не надевайте шлем не своего размера или шлем, в который нужно еще что-то подкладывать для того, чтобы он нормально сидел на голове.

Для того, чтобы узнать свой размер, расположите шлем так, чтобы он был надвинут низко на лоб; при этом вы должны видеть край кромки в предельном положении взгляда наверх. Отрегулируйте систему крепления так, чтобы шлем прочно держался на голове, а затем попытайтесь снять его, не расстегивая креплений. Если при этом шлем заметно шевелится вверх-вниз, то он слишком велик. Нужно обеспечить такую посадку шлема, чтобы его перемещение в любом направлении совершалось с усилием, но чтобы при этом он не сдвигал кожу головы. В принципе, шлем должен сидеть максимально плотно и при этом не жать в отдельных местах (больших пустот между головой и шлемом тоже следует избегать). Никогда не одалживайте для гонки чужой шлем!

Некоторые производители шлемов на своих веб-сайтах дают подробные дополнительные инструкции по выбору и подгонке шлемов.

Внимание: Для спортсменов, выступающих в юношеских классах, правильный подбор шлема наиболее важен. Иногда для этого может потребоваться визит в мастерскую, изготавливающую защитные шлемы на заказ.

Затягивайте подбородочный ремень как можно туже — но так, чтобы не ощущать какого-либо дискомфорта. При этом он должен легко расстегиваться. Если застежка выполнена в виде двойного кольца, целесообразно пропускать ремень через второе кольцо петелькой, с помощью которой можно было бы быстро освободить соединение, просто потянув за нее.

Выбирайте шлем с хорошей системой вентиляции.

Опускающееся прозрачное «забрало» является составной частью защиты от ударов и при пожаре: оно должно иметь надежный механизм блокировки, предотвращающий его откидывание наверх в случае аварии. Кстати, при использовании нового стекла не забудьте отлепить с его по-

верхности защитное покрытие из пластиковой пленки (случается и такое!).

Во время нахождения на трассе шлем должен быть надет, а забрало закрыто — до тех пор, пока вы не возвратитесь на берег.

Не производите переделок и не сверлите отверстий в шлеме, а в случае нанесения всяких декоративных элементов помните, что необходимо пользоваться только специальными красками, не повреждающими его материал.

Ярко оранжевый, желтый или красный цвета, которые рекомендуется использовать, помогут спасателям быстро обнаружить вас на фоне лодки — иными словами, шлемы, на которых нанесены рисунки или на которых использованы цвета, схожие с раскраской лодки, распознавать труднее.

Избегайте использования накладных выступающих аксессуаров — при быстром вхождении в воду их наличие может привести к тому, что шлем перевернется и зачерпнет воду. Гладкая поверхность шлема важна и для того, чтобы он не цеплялся за мягкую обивку стенок гоночного кокпита.

Не устанавливайте внутри или снаружи шлема никакого телекоммуникационного оборудования и вообще никоим образом не нарушайте внутреннюю обивку. Если нужно пропустить через нижнюю часть шлема радиокабель от наушника, то его можно прикрепить с помощью «липучки» в нижней поверхности мягкой обивки, но любые подобные провода должны немедленно отсоединяться при покидании лодки или снятии шлема.

В местах вероятного контакта заполняйте кабину чем-нибудь мягким так, чтобы шлем не получал никаких повреждений при ударах, даже небольших. Когда шлем не используется, то его нужно хранить в мешке с мягкой подкладкой.

Шлем — это тот элемент экипировки, от которого может более всего зависеть ваша жизнь в случае аварии, поэтому заботьтесь о нем, тогда и он позаботится о вас. Не бросайте шлем, не бейте по нему — в том случае, если он испытает удар (даже просто после падения на пол гаража) или окажется поцарапанным, придется его заменить. Целесообразно также время от времени заменять шлем, даже если у него нет никаких повреждений.

Система поддержки головы и шеи

Одним из самых важных достижений в деле обеспечения безопасности гонщиков за последние годы является вве-





дение устройства «HANS®» (система поддержки головы и шеи). Это устройство надевается на плечи поверх гоночного комбинезона и пристегивается

наверху к шлему, а внизу удерживается при помощи плечевых ремней. Это устройство очень эффективно защищает шею при столкновении, существенно снижая нагрузку на позвоночник и вероятность его травмы, поэтому используется, в частности, на гонках «Формулы-1».

Гонщикам в тех классах, где не используются привязные ремни, стоит рассмотреть возможность использования защитного устройства «Leatt».

Учтите, что любое защитное устройство, прикрепленное к шлему, должно устанавливаться под надзором производителя шлема или производителя собственно устройства.



Спасательные жилеты

Назначение спасательного жилета — обеспечить удержание человека на поверхности воды. Для гонщика, использующего привязные ремни, важна не только его положительная плавучесть, но и возможность легко выбраться из тесного кокпита усиленной конструкции — излишне высокая плавучесть может этому помешать.

Спасательный жилет «незакрепленного» гонщика должен также обеспечивать эффективную защиту от ударов, распределяя нагрузки по более широкой площади тела. Кроме того, плавучесть жилета должна распределяться таким образом, чтобы он «автоматически» перевернул оказавшегося в воде и потерявшего сознание гонщика лицом вверх.

Спасательный жилет советую самостоятельно испытать на воде (надев также полный комплект гоночной экипировки), чтобы убедиться, что он действительно не только удерживает вас на поверхности, но и способен перевернуть гонщика из положения «лицом вниз» в положение «лицом вверх» без дополнительных усилий с его стороны.

Жилет следует тщательно проверить на предмет нали-

чия разрывов, порезов, износа материала и ухудшения его общего состояния под воздействием ультрафиолетового излучения.

Аварии

Вы прошли необходимую подготовку, экипированы надлежащим образом, изучили правила — но, тем не менее, вероятность аварии сохраняется.

Если вы поняли, что ее не избежать...

– Чем меньше расстояние, на котором вы можете совершить ускорение до того, как коснуться внутренних элементов кокпита, тем слабее будет удар, который вы получите.

– При боковом или косом аварийном ударе по возможности переместите голову и ноги в ту сторону кокпита, с которой должен прийти удар, а не наоборот.

– В случае фронтального удара откиньтесь на задний подголовник и, если на вас надето устройство, ограничивающее положение головы, положитесь на то, что оно выполнит свои функции.

– Оставьте руки на штурвале, но не охватывайте его большими пальцами.

– Не пытайтесь противостоять удару напряжением мышц.

– Если лодка находится в опасном положении, тренировка или гонка должны быть остановлены для того, чтобы принять меры по уменьшению степени опасности.

– Если вы получили травму, к вам будут отправлены специалисты — медики и спасатели. Выполняйте их указания и дайте им возможность перевести вас в безопасное место как можно скорее. Не спорьте с ними. Все, что ими делается, делается только для вашего блага — хотя по каким-либо причинам (например, из-за сотрясения мозга) вы в этот момент можете и не осознавать всей степени грозящей вам опасности.

Первая помощь

Обязательно обучитесь приемам оказания первой помощи. Эти знания пригодятся вам не только в гонках. Кроме того, они в случае происшествия они помогут вам понять, почему спасатели и медики предпринимают те или иные действия.

Подобную подготовку, значение которой трудно переоценить, проводит подавляющее большинство национальных федераций водно-моторного спорта.

