

Biztonsági útikalauz
motorcsónak-versenyzőknek



BOB WARTINGER

BIZTONSÁGI ÚTIKALAUZ MOTORCSÓNAK-VERSENYZŐKNEK

BOB WARTINGER

Biztonsági útikalauz motorcsónak versenyzőknek
Kiadó: Lulu Enterprises, Inc.

Minden jog fenntartva
Copyright

Tartalom	
KÖSZÖNETNYILVÁNÍTÁS.....	4
BEVEZETÉS	4
A DÖNTÉSI LÁNC	5
2. SZEMÉLYES FELKÉSZÜLÉS.....	6
3. EGYÉNI FELSZERELÉS.....	7
Ruházat.....	7
Sisak	8
Fej- és nyakvédő rendszer	9
Levegő betáplálás.....	10
Hallásvédelem	10
Mentőmellény.....	11
Látásvédelem.....	11
4. A VERSENYZŐ KÖRNYEZETE A PILÓTAFÜLKÉBEN.....	11
Ülés.....	11
Fej és a fülke teteje közötti távolság	12
Burkolat/bélés.....	13
Szellőzés.....	13
Kényelmi kiegészítők.....	14
Vészkapcsolók.....	14
Biztonsági övek.....	14
5. Kabin elhagyási tréning.....	15
6. Hajótest és motor.....	16
7. VERSENYEN	18
8. BALESETEK.....	19
Gyógyulás és rehabilitáció	20
Elsősegély.....	20
9. TOVÁBBI INFORMÁCIÓK.....	21
Engedélyeket (lincenceket) kibocsátó testületek.....	21
1. SZ. FÜGGELÉK.....	22
Dopping és a motorsport	22
Dopping vizsgálat.....	23
2. sz. FÜGGELÉK	25
Folyadékfogyasztás és táplálkozás.....	25
3. sz. FÜGGELÉK	27
Öltözködés.....	27
A SZERZŐRŐL.....	28

Ha szerinted a tanulás sokba kerül, próbáld meg anélkül.

Derek Bok

KÖSZÖNETNYILVÁNÍTÁS

Szeretnék köszönetet mondani az UIM Biztonsági/Egészségügyi Bizottságának és az APBA Biztonsági Bizottságának, a FIA Intézetnek, verseny eszközök építőinek, gyártóinak, az érdeklődő versenyzőknek és tisztviselőknek a motorcsónak sport biztonsága iránti elkötelezettségükért.

BEVEZETÉS

A motorcsónak versenyzés jó mulatság! Különböznél miért is csinálnánk... Ebben a kalauzban számos tanácsot talál, amelyek segítenek elkerülni a baleseteket illetve minimálisra csökkenteni a balesetek következményeit. A motorcsónak sport teret ad a versenyszellemnek, edzi a testet és a szellemet, olyan elfoglaltság, ahol a tanulás soha nem ér véget. Végző soron azonban, némi egyszerűsítéssel, élvezetes szórakozásnak is tekinthető.

Gondolhatnánk, hogy balesetek csak másokkal történnek. Tévedés! Bárkit érhet baleset. Kézikönyvünk célja, hogy segítsen a lehető legkisebbre csökkenteni a kockázatokat, hogy a versenyzést a lehető legnagyobb biztonság mellett élvezhessük. Kiadványunkat mindenekelőtt a sportág újoncai figyelmébe ajánljuk; azonban a tapasztaltabb versenyzők is felfrissíthetik vele memóriájukat.

A biztonság témaköre három részre osztható: tanítás, kikényszerítés és technika. Erre a három dolog szükséges egy átfogó biztonsági programhoz. Célunk, hogy olyan szintre emeljük a tudatos cselekvést, ahol felülvizsgáljuk a versenyprogramot, és minden szükséges dolgot megteszünk a kockázatok csökkentése érdekében.

Továbbá ha magunkévá tesszük azt a mondást, hogy „a győzelem első feltétele a célbaérés”, a teljesítményünk is javulhat, ha átértékeljük, figyeljük és mindent megteszünk a biztonság érdekében. Az útmutatóban foglalt tanácsokat megfogadva javul a teljesítmény és csökkennek a kockázatok.

Több esetben hivatkozunk a Nemzetközi Motorcsónak Szövetség/Amerikai Motorcsónak Szövetség előírásaira, ennek ellenére jelen kiadvány egyetlen célja a tájékoztatás, nem tekinthető szabályzatnak, egyes biztonsági ajánlások nem szerepelnek konkrétan egyetlen szabályzatban sem, azonban könnyen alkalmazhatóak és betartásuk ajánlott.

A DÖNTÉSI LÁNC

A balesetek számos döntés végeredményeként történnek – sok döntés hetekkel, hónapokkal vagy akár évekkal az eset előtt születik. Segíthet, ha ezekre a döntésekre a múltba visszanyúló döntések láncolataként gondolunk, és megszülető döntéseinket jövőbeni lehetséges következményeik tükrében vizsgáljuk.

Például, nézzük a hajó tervezését. A tervező a hajó terveit bizonyos idő alatt készíti el, támaszkodva tapasztalataira, figyelembe véve a versenyképességhez szükséges tényezőket, a tapasztalatokat, a versenyzőktől származó visszajelzéseket. Tervezéskor a tervező kipróbálhatja új ötleteit is. Számos tényezőt kell figyelembe venni, mire a tervező elkészül a tervvel.

A versenyzés egyéni döntés. Lehet, hogy egyszer már motorcsónakozott valaki, barátai vagy társai mutatták meg neki a sportágat, látott motorcsónak versenyt, csapattagként részt is vett benne, és ezen kívül is számtalan ok miatt dönthet valaki a versenyzés mellett. Nagyon sokféle motiváció miatt kerülnek emberek a motorcsónak sport közelébe.

A versenyző beszerzi a szükséges felszerelést, hajótestet és motort, ezek lesznek a versenyzés alapvető kellékei. A hajó lehet használt vagy új, kezdő versenyzők esetében nagyon gyakran használt felszerelés jut. Állapota a korábbi tulajdonos döntéseitől függ, a gondozástól és a részletekre való odafigyeléstől. A pilóta átvizsgálja a hajót és megismerkedik vele. Ideális esetben sok időt eltölt az ülésben, hogy a pilóta és a hajó megismerhessék egymást.

Megjegyzés: Az új pilótáknak az okozza az egyik legnagyobb nehézséget, hogy elegendő időt hagyjanak a tesztelésre, hogy megismerkedjenek a felszereléssel. Az utóbbi években általánossá vált, hogy megfelelő helyszínek, idő és néhány más tényező hiányában az új pilóták tapasztalataik nagy részét a versenypályákon, a versenyek helyszínén szerzik meg. A minimális tapasztalattal rendelkező újoncok az első néhány szezonban intenzív „munkahelyi tréningben” részesülnek. Helyzetüket megkönnyítendő a bírók tanácsokkal és útmutatással látják el őket, teljesítményüket figyelik. Számos versenyzőben jól látható fehér keresztet helyeznek el. Ez figyelmezteti a versenyzőket arra, hogy új pilóták vannak köztük.

Most, hogy a pilóta és a hajó egymásra talált, nézzünk meg egy versenyt. Bármilyen adott verseny helyszínén számos tényezőt kell figyelembe venni. Ott vannak a felügyelők és a bírók döntései, amelyek az adott időpontra érvényes szabályokat meghatározzák, ezek kiegészítik a meglévő szabálykönyvet. Azután ott vannak az időjárási körülmények, ezek a verseny izgalmával együtt alkotják a verseny körülményeit. A versenypálya kijelölése, amiben lehetnek éles kanyarok, keskeny átjárók a pálya és a part között, mind újabb változókat, valamint döntési helyzeteket teremtenek a versenyző számára.

A verseny alatt számos döntést kell hozni. Ezek közé tartozik, hogy melyik sávon induljunk, milyen gyorsan haladjunk a pálya adott pontján, megelőzzünk-e egy másik hajót, mit tegyünk, ha minket előznek, és így tovább. Néhány döntéssel később még részletesebben szólnunk.

A baleseti jelentések olvasásakor nyilvánvalóvá váló egyik érdekes dolog az, hogy a pilóták gyakran a külső körülményekre hivatkoznak a baleset okaként. A pilóták saját döntéseiket ritkán említik a baleset okai között. Kétséges, hogy valaha is készült volna olyan baleseti jelentés, amiben a pilóta ezt írta volna: „rosszul ítélt meg ...”. Annak elismerés után, hogy

a külső tényezők valóban hozzájárultak az eset bekövetkezéséhez, hozzá kell tenni, hogy a verseny előtt hozott döntések szintén szerepet játszottak benne, ahol is a balesetek legtöbbször a pilóta is jelentős szerepet játszott.

Ha a baleset bekövetkezett, újabb döntések sorozatára kerül sor, elsősorban a mentésben részt vevők részéről. Sérüléssel járó balesetknél a döntések egész sorát kell meghoznia a mentésben résztvevőknek, az orvosoknak, valamint a sérülésből lábadozva a pilótának is.

A legfontosabb dolog, amit itt hangsúlyozni kell, hogy vizsgálni szükséges a döntések láncolatát, a hajó versenyben való részvételére vonatkozó döntéseket, valamint a verseny alatt hozott döntéseket. A jó, ésszerűen meghozott döntések ezen folyamatok során azzal járnak, hogy csökken az ilyen esetek bekövetkezésének kockázata, és a pilóta jobb helyzetbe kerül, hogy sikeres lehessen a sportban.

2. SZEMÉLYES FELKÉSZÜLÉS

Mielőtt egy versenyen rajthoz áll, gondolja át általános edzettségi állapotát. Néhány hajóosztályban kötelező orvosi vizsgálat van. Ha Ön ezen megfelel, de később beteg lesz, köteles jelenteni.

Ebben a sportágban, ahol a gyors reakció életbevágóan fontos, a látás- és színtévesztés vizsgálata része az ellenőrzésnek. Ha látásjavító eszközre van szüksége, használjon vízálló lencsét teljes, nem fém anyagú szemüveg kerettel. Kontaktlencsét is lehet használni, de használatát abba kell hagyni, ha a verseny közben bármilyen problémát okoz. Napszemüveg helyett inkább használjon sötétített napellenzőt vagy szélvédőt.

Testi fogyatékoság nem feltétlenül kizáró ok a motorcsónak sportban, de a versenyző nemzeti szövetsége fog útmutatóval szolgálni az érvényes előírásokról. Ha szükséges, könnyen azonosítható módon jelezze speciális egészségügyi szükségleteit. Ez egy baleset esetén életmentő lehet, és segíti az egészségügyi személyzetet a diagnózis megállapításában.

Nem lehet eléggé hangsúlyozni az egyéni egészségbiztosítás fontosságát. Az engedélyező testület gyakran köt a versenyzőkre másodlagos biztosítást, de ez olyan összegű, amivel egy súlyos baleset esetén nem sokra megy. Az egyéni egészségbiztosítást évente felül kell vizsgálni, ellenőrizni kell, hogy egészségbiztosításunk továbbra is fedezetet nyújt sportágunkra. A fedezeti feltételek évente változhatnak, és gyakran előfordul, hogy bizonyos esetekre esetleg már nem érvényes. Volt olyan eset, hogy egyes pilótáknak bizonyos fajta életbiztosítást kellett kötniük, amikor sebességük egy bizonyos értéket meghaladta.

Amennyiben gyógyszert kell szednie, ideértve a recept nélkül kapható szereket is, mindenképpen járjon utána az UIM/APBA előírásainak, és ellenőrizze a Doppingellenes Világszervezet (WADA) tiltott szereket felsoroló listáját. Amennyiben az Ön gyógyszere szerepel a listán, a szer szedése esetén nem vehet részt a motorcsónak sportban. Ez természetesen érvényes a „rekreációs” drogokra is, amennyiben olyan kezelésre szorul, ahol nincs elfogadható alternatív kezelési mód, terápiás alkalmazási mentességért kell folyamodnia. Ez időigényes eljárás, ezért a kérelmet haladéktalanul nyújtsa be.

Kétségek esetén inkább forduljon sportorvoshoz, minthogy kizárják a versenyből.

Jelen útmutató 1. sz. mellékletében elmagyarázzuk, miért tilos és értelmetlen a „tiltott szerek” használata a motor sportokban. Érdeemes megjegyezni, hogy a szermaradványok nyomokban megmaradhatnak a szervezetben, és pozitív dopping tesztet eredményezhetnek akár hetekkel használatuk után. Másrészt azt is tudnia kell, mit tegyen olyan esetben, ha muszáj gyógyszert szednie: a mellékletben ezt is megtalálja.

Láncok, amulettek és egyéb ékszerek viselés, a piercingeket is ide sorolva, akadályozhatják a segítségnyújtást baleset esetén. Az ajkakon, nyelven elhelyezett díszek például akadályozhatják egyes egészségügyi eljárásokat, míg a szemöldök piercing beleakadhat a sisakba. Ezért ne felejtse el kivenni ezeket verseny előtt.

Rágógumizni semmilyen körülmények között nem szabad. A rágógumi potenciális gyilkossá válik, ha elakad a légcsőben balesetkor. A kivehető protéziseket is érdemes eltávolítani.

Jó ötlet kiüríteni a beleket és a hólyagot vezetés előtt ... ha nem tesszük, az idegeink természetes módon figyelmeztetni fognak rá.

Ha bármilyen okból úgy érzi, hogy nagyon nincs formában, érdemes megfontolni a versenytől való visszalépést, mivel saját magát és más embereket is veszélybe sodorhatna. Gondolja át étrendjét, különösen a folyadékbevitelt. Általános szabályként gyakran és egyszerre keveset egyén és igyon ahelyett, hogy pont a verseny előtt feltankolná magát kalóriákkal és folyadékkal. Hosszú, forró napokon védekezni kell a kiszáradás ellen. A 2.sz. mellékletben tanácsokat adunk a verseny előtti hidratálásra és étkezésre vonatkozóan.

Ne feledje, a versenyzés szórakozás!

3. EGYÉNI FELSZERELÉS

Ruházat

Általánosságként elmondható, hogy felszerelést elismert, jóhírű eladóktól vásároljunk, és győződjünk meg róla, hogy mindenben megfelel a vonatkozó nemzeti vagy UIM szabványoknak. Az előírások változnak, ezért lépést kell tartani a legfrissebb információkkal.

A következőkben leírtak lehet, hogy vonatkoznak Önre, de a hajójára egészen biztosan érvényesek, ahol mindig fennáll a tűzveszély.

Alsóruházat: Ne hanyagoljuk el a kérdést csak azért, mert nem látszik – szerepe kulcsfontosságú. Közvetlenül érintkezik a bőrrel, ezért tűz esetén ez az utolsó védelmi vonal – és akár 50%-kal növelheti a súlyos égési sebek elleni védelmet. Csakis tűzvédelmet nyújtó anyagokat (pl. Normex) használjon, másféle textíliát ne, mivel azok a hőt a bőr felé továbbítják, megolvadnak és a bőrbe ragadnak.

A zoknikat és kesztyűket szintén lángálló anyagból kell készíteni. A kesztyű legyen élénk színű, a hajó színével kontrasztos, így a mentő személyzet könnyebben észreveszi Önt.

Versenyzéshez a legjobb versenyruhát viselje, amit megengedhet magának, hiszen ez is az életét védi. Tartsa az overállt tisztán, ügyeljen a tisztítási előírások betartására, hogy a védelmi képességét ne hagyja elveszíteni mosás során.

Az overáll sehol se illeszkedjék pontosan a testre – a lazább szabás jobb tűzvédelmet és kényelmet nyújt. Mindig a saját overállját viselje, ne hagyatkozzon kölcsönkapott dolgokra.

Ügyeljen rá, hogy lábbelije tűzálló legyen, megfelelő méretű, a fűző semmiképpen ne akadhaszon be valamibe a pilótafülkében.

Talán nyilvánvalónak gondolja, de szükséges ismét elmondani: versenykörnyezetben legyen a teste befedve. Rövidnadrágban, pólóban és tenisz cipőben való versenyzés növeli a horzsolások és más, kiterjedtebb sérülések veszélyét.

Ellenőrizze, nem romlott-e lábbelije állapota a nedves közeg miatt.

Néhány versenyen célszerű dzsekit és sapkát viselni, hogy melegen tartsa a pilótafülkében. A test hőveszteségének harminc százaléka a fejbőrön át keletkezik. A hipotermia nem javítja bajnoki esélyeit.

Máshol a napfény és a pilótafülkében jelentkező hőség ellen kell védekezni. A megfelelő szellőzés (a sisakon át is) és a hidratálás segítségével lehet leküzdeni a problémát. Ha a testhőmérséklet 38°C fölé emelkedik, a teljesítmény gyorsan csökkenni kezd (az öltözködéssel kapcsolatban tovább információkat talál a 3. sz.mellékletben).

Sisak

Szánjon elegendő időt az új sisak próbájára, kérjen profi szakmai tanácsot, és vegye meg a legjobbat, amit megengedhet magának.

A teljes arcot védő sisakok jobban védenek mint a nyitottak; mindazonáltal ezeknél könnyebb hozzáférni a sérült személyhez, jobban áramlik a levegő, vízbe csapódáskor nagyobb felületen oszlik el a terhelés.

Fontos a méret: ha nem illeszkedik kényelmesen a fejhez, akkor baleset esetén könnyen elfordulhat a fejen és leeshet, az általa nyújtott védelem pedig nullára csökken. Soha ne viseljen olyan sisakot, amely nem az Ön mérete, vagy amit extra béléssel kell ellátni, hogy passzoljon.

A méret ellenőrzéséhez úgy helyezze el a sisakot, hogy alacsonyan helyezkedjen el a homlokán; látnia kell a karima szélét látóterének legfelső részében. A rögzítőket úgy állítsa be, hogy a sisakot szilárdan a helyén tartsák, azután a szíj kioldása nélkül próbálja meg levenni a sisakot a fejről. Ha a szemé fölé tudja mozgatni a sisakot, akkor túl nagy. Mérete akkor helyes, ha nehezen mozgatható bármely irányba, és mozgatóskor a bőrt is húzza magával. Alapszabályként válassza a legkisebb sisakot, amit el tud viselni anélkül, hogy különösebb nyomáspontok keletkeznének (illetve hézagok a fej és a sisak között). Ne kérje kölcsön senki sisakját. A rögzítéssel kapcsolatban számos sisakgyártó honlapján részletes információt talál.

Megjegyzés: Junior osztályokban különösen nagy figyelmet kell fordítani a megfelelő méret kiválasztására, egyes esetekben szükség lehet személyre szabott sisakok gyártóját is felkeresni.

Az állsziát olyan szorosra állítsa, hogy még éppen kényelmes legyen. Kettős O-gyűrűnél jó ötlet, ha van egy kis fül a második gyűrűn, hogy egyszerű meghúzással ki lehessen oldani.

Olyan sisakot válasszunk, ami jól szellőzik.

A szemellenző baleset és tűz elleni védelem szerves része: erős zárószervezettel kell rendelkeznie, hogy balesetkor ne nyíljon ki. A védő műanyag fólia réteget ne felejtse el eltávolítani, ha új a szemellenzője (van, aki elfelejti).

A szemellenzőt és a sisakot a boksza való visszatérésig ne vegye le.

A sisakon lévő furatokat ne módosítsa, ne készítsen újakat, és amennyiben díszíteni kívánja sisakját, gondoljon arra, hogy a szerkezet védelme érdekében speciális festéket kell használni.

Élénk narancsszín, sárga vagy piros színek használata azért szükséges, hogy a mentők gyorsan azonosíthassák a versenyző helyzetét a hajóhoz képest, azaz a hajó színeit, grafikai megoldásait utánzó sisakot általában nehezebb észrevenni. A mentők sziklaszilárdan kitartanak azon kívánságuk mellett, hogy a sisak egyszerűen élénk narancsszínű, sárga vagy piros legyen; ezt a mentésekből származó tapasztalataik mondatják velük.

Kerüljük a felragasztható kiegészítőket, valamint távolítsuk el azokat a légtérelőket, szellőzőket, amelyek a sisakot egyébként aerodinamikailag áramvonalasabbnak mutatják. Amikor a nem fékezett versenyző sisak becsapódik a vízbe, a kiegészítők miatt a sisak elfordulhat és üthet. Fékezett versenyzőnél az a fontos, hogy egyenes legyen a sisak felszíne, hogy ne akadjon be valamibe és forduljon el a megerősített pilótafülke belső burkolatában.

Ne halmozzon fel kommunikációs eszközöket a sisakban vagy a sisakon, és semmiképpen ne bontsa meg a bélést. Amennyiben a fülbe helyezhető rádió kábelét ki kell vezetni a sisak alsó részén, a vezetéket Velcroval óvatosan rögzíteni lehet a kényelmi bélés alsó felületéhez, de ügyelni kell arra, hogy a vezetéket a hajó elhagyásakor vagy a sisak eltávolításakor haladéktalanul ki kell húzni.

Használaton kívül is védeni kell a sisakot. A pilótafülke azon részeit, amelyekkel a sisak kapcsolatba kerülhet, ki kell bélelni, hogy a sisakot a legkisebb károsodást se érhesse. Használaton kívül a sisakot tartsuk bélelt zsákban.

A felszerelések közül valószínűleg a sisak az, ami életet ment – vigyázzunk rá, és az is óvni fogja viselőjét. Ne ejtse el vagy üsse neki bárminek, és ha bármilyen behatás éri, megkarcolódik/megreped, fontolja meg a cserét. A legkevesebb, hogy a behatás után megvizsgálattjuk egy szakértővel, még akkor is, ha azt csak a garázs padlója okozta. Ha sértetlen marad a sisak, akkor is érdemes időről időre lecserélni.

Fej- és nyakvédő rendszer

Az utóbbi évek egyik legjelentősebb előrelépése a pilóták biztonságának védelmében a HANS (fej- és nyakvédő rendszer) bevezetése volt. Az eszközt a verseny overállon kívül, a vállán

viseli a versenyző, és a sisakkal van összekapcsolva. A HANS-t a vállak alatt vezetett szíjak tartják a helyén. Az eszköz nagyon hatékony akadályozza meg, hogy a nyak meghúzódjon vagy túlzottan elforduljon egy nagyobb behatáskor, így drámaian csökken a nyak terhelése és a gerincsérülés valószínűsége. A HANS® és más hasonló fej- és nyaktámasztó eszközök folyamatos fejlesztés alatt állnak, ezért fontos, hogy ismerjük a legújabb eredményeket.

A HANS ® nagyban csökkenti az arc és a nyak sérülésének kockázatát frontális ütközés esetén, és megfelelő használat esetén nem jelent semmilyen hátrányt, néhány hajónál szükség lehet az ülés vagy a vállszíjak rögzítéseinek módosítására. Használata javasolt az F-1, F 2000, S 2000 és S 3000 osztályokban.

Nagyon fontos, hogy a sisak a HANS® használatához jóváhagyott típusú legyen, a sisakon a sisak gyártója vagy az általa megbízott szakértő által felszerelt HANS ® rögzítők legyenek felszerelve.

Megjegyezzük, hogy minden, a sisakhoz kapcsolt védőeszköz esetében azokat a sisak vagy a védőeszköz gyártójának felügyelete alatt kell beépíteni. Kevés bizonyíték van arra, hogy a saját nyakvédők és gallérok segítenek-e baleset esetén; némelyik súlyosbíthatja a sérüléseket.

A fékezetlen versenyzők fontolják meg a Leatt eszközt.

Levegő betáplálás

A levegő betáplálás erősen ajánlott minden fékezett versenyzőnek. Számos osztályban kötelező, és minden osztályban elvártnak kellene lennie. A levegő rendszereket két általános osztályba sorolhatjuk: folyamatos betáplálás és szükség szerinti. A folyamatos levegő betáplálásakor a levegő folyamatosan áramlik a nyak körül zárt maszkba vagy a sisakba. A szükség szerinti ellátást adó rendszerek hasonlóak, de palackozott levegőt adagolnak, amikor arra szükség van. Mielőtt szüksége lenne rá (borulás, víz alatt, stb.) környezeti levegő áramlik a pilótához. Ez a rendszer a hajón tárolt levegőből kevesebbet használ fel, mivel amíg másra nincs szükség, környezeti levegőt adagol.

Tartsuk a berendezést a legtükéletesebb állapotban. A versenyzők a saját kategóriájukra vagy hajóosztályukra vonatkozó speciális követelményeket a szabálykönyvekben megtalálják.

Amennyiben a levegő ellátó rendszerrel kapcsolatban kérdése van, a mentőbúvárok tudnak a legjobb tájékoztatással szolgálni, amely segít bármilyen probléma vagy nehézség megoldásában. Lépjen kapcsolatba a területi mentőbúvárokkal, ők mérhetetlen nagy segítséget jelentenek.

Hallásvédelem

A zaj egy láthatatlan és néha elhanyagolt veszélyforrása a motorsportnak. A magas decibelszintnek hosszan kitett személynél hallásvesztést vagy fülzúgást (fülsengést) okozhat, amely, akut esetben, katasztrofális hatással lehet az egészségre. A csonttöréssel ellentétben, a károsodott hallás nem gyógyul meg, ezért mindig alkalmazzunk megfelelő hallásvédelmi eszközt. Használjuk formázott fül dugót, ha a nyitott kipufogó rendszer üzemel.

A gép zaja mellett a szélzaj is ártalmas lehet – még egy jó ok a megfelelően illeszkedő sisak használatára.

Mentőmellény

A mentőmellény célja, hogy viselőjét fenntartsa a víz felszínén. A felhajtó erő iránti követelmény a fékezett versenyző esetén enyhén pozitív, hogy megfelelő támasztékot biztosítson a vízben, és megkönnyítse a kijutást a megerősített pilótafülkéből. Ha a felhajtó erő túl nagy, az hátráltathatja a kijutást.

A nem fékezett pilóta mentőmellényének pozitív úszóképességgel kell rendelkeznie, és ütközés esetén védelmet nyújtó anyagot is tartalmaznia kell, amely az ütdédskor keletkező terhelést a test nagyobb felületén elosztja. Szintén ajánlatos, hogy az ilyen mentőmellény rendelkezzen bizonyos mértékű kiegyenlítő úszóképességgel (elérhető a gyártónál), ami megkönnyíti a pilóta megfordítását, ha a pilóta nincs eszméleténél és arccal lefelé van a vízben.

Javasoljuk, hogy a pilóták teszteljék mentőmellényeiket, fékezett és nem fékezett állapotban is, a teljes versenyfelszerelést és ruházatot viselve. Ilyen módon képesek lesznek megbizonyosodni arról, hogy amennyiben arccal lefelé lebegnek a vízen, a mentőmellény fenntartja viselőjét a felszínen és átfordítja. Számos anekdota kering olyan pilótákról, akik nem tesztelték mentőmellényüket, és bajba kerültek, amikor a mellényre igazán szükségük lett volna.

Gondosan ellenőrizni kell, nincsenek-e szakadások, repedések, kopott varratok, vagy az ultrabolya sugárzás okozta állagromlás. Tanácsoljuk, hogy jól bevált gyakorlatként a mentőmellényt háromévente küldjük el átvizsgálásra a gyártónak. A mentőmellényeket kis költséggel helyre lehet állítani és javítani.

Látásvédelem

Látásvédelmi eszközt mindig használni kell, amikor a hajó mozgásban van.

4. A VERSENYZŐ KÖRNYEZETE A PILÓTAFÜLKÉBEN

Versenyzőként a teljesítménye is jobb lesz, ha hajója a lehető legnagyobb mértékben versenyzőbarát. Kérem, fordítson figyelmet a következő területekre.

Ülés

Az első alapfeltevés az, hogy van egy ilyen a hajóban. Még mindig van pár olyan hajó, ahol a pilóta szerint rendben van az, hogy a pilóta a megerősített fülke fenekén ül, hátát a hátsó falnak támasztva. Ez nem csak a megtámasztás/védelem szempontjából elégtelen, hanem a pilóta kimerüléséhez és gyengébb teljesítményéhez is vezet.

Az ülés egy szilárd, egy darabból készült, megfelelően rögzített kagylóülés legyen.

Az ülés kiválasztásakor ügyeljünk a következőkre:

- Erős, szorosan illeszkedő oldaltámasztás, különösen a csípőnél;
- Erős oldaltámasztás vállnál, szorosan a pilóta mellett; és
- Erős oldalsó és hátulsó fejtámasz, az SFI szabvány szerinti energiaelnyelő béléssel és alacsony súrlódású felületekkel.

Amennyiben biztonsági öv be van szerelve a hajóba:

- Az ülés hátoldalát lehetőleg 30°-nál nagyobb szögben ne döntsük meg.
- A hátoldali fejtámasz felülete függőleges legyen.
- A fejtámasz oldalsó része olyan magas legyen és olyan közel legyen a fejhez, amennyire a mozgás és kilátás érdekében célszerű.

Az ülést csak a gyártó által adott ülésburkolattal szabad használni; az ülés túlzott kibélelése csökkenti az ülés és a biztonsági öv biztosította védelmet baleset esetén.

Balesetkor az ülés és a biztonsági öv együtt csak akkor véd, ha az ülés szilárdan a padlóhoz rögzítve marad – kövesse a gyártó utasításait vagy vegye igénybe szakértő átvizsgáló segítségét beszereléskor, és gondoskodjon a rendszeres ellenőrzésről.

Fej és a fülke teteje közötti távolság

Fékezett versenyző esetén legalább 10 helynek kell lennie függőlegesen a sisak felszíne és a megerősített pilótafülke belső burkolata között, a versenyző versenyzési pozícióban ül, biztonsági öv becsatolva. Ennek a térköznek a függőlegeshez képest 45°-os szögben is meg kell lennie.

A térközre számos ok miatt van szükség. Az emberi test behatáskor megnyúlik, még akkor, is ha megfelelően rögzítve van. Az öv anyagszerkezete deformálódhat és ez árthat a sisaknak. Ideális esetben a sisakot visszafogja egy fej- és nyaktámasztó rendszer, hogy akadályozza az extrém előre történő mozgást, a burkolat és/vagy üléstámasz extrém oldalirányú elmozdulását, és a függőleges elmozduláshoz is hagy szabad helyet.

Olyan hajón, ahol a térköz kialakítását nem egy bizonyos pilóta számára végezték, a megfelelő térköz megvalósításához általános tendenciaként a pilótát próbálják alacsonyabban ültetni, hogy meglegyen a kellő térköz a fejnél. Amikor a pilóta a legtöbb versenyhajóban a függőlegeshez képest döntött testhelyzetben van, számos további probléma keletkezik. Az autók által használt aszfalt szilárd felületével ellentétben a hajók hajlamosak a dobálásra, és jó néhány osztálynál a függőleges irányú mozgást a motor trimmelése és/vagy a mellső szárnyak kontrollálják. A pilóták azt tapasztalták, hogy a függőlegeshez képest hátradöntött testhelyzetben nehezebben képesek kezelni a függőleges irányú mozgásokat. Javasoljuk, hogy gondosan vizsgálják meg a fej és a fülke teteje közötti távolságot, főleg akkor, ha a pilóta olyan hajóba szándékozik beszállni, amit korábban nem használt. Ha a hajó nem passzol, ne próbálja meg viselni. Másik lehetséges megoldás a megerősített pilótafülke átalakítása, hogy meglegyen a távolság a fej és a pilótafülke között.

Burkolat/bélés

Vizsgáljunk át minden sarkot, élt a pilótafülkében, amelyek kapcsolatba kerülhetnek a fejjel, kézzel vagy lábbal; kerekítsük le ezeket a pontokat és/vagy béleljük ki őket megfelelő energiaelnyelő anyagokkal – SFI specifikáció szerint a fejnél és Conform, Sunmate vagy más hasonló hab a végtagokhoz.

Ezeket a sarkokat, éleket úgy találhatjuk meg, hogy beülünk a pilótafülkébe, előrerúgunk, majd szét. Ha bármi hozzáér a bokához, sípcsonthoz vagy a lábhoz, vagy különösen a térdhez, azt a felületet burkolni kell. Ellenkező esetben ütközéskor fájdalmat fog okozni.

Ha gondot okozhat, a sebességváltó kart puha burkolattal kell védeni, ami megakadályozza, hogy a sebváltókar forgáspontja felsértse a combot oldalirányú ütközésnél.

Használjon vastag gumibevonatot a szerkezeten, ami megengedi a megfelelő sebességfokozat használatát, de megóvjá a pilótát az eszköztől. Legyen burkolat a kormánykeréken és a kormányoszlopon is.

A pilótafülkében minden a fejhez képest előre vagy oldalirányban 50 cm-nél közelebb eső dolgot SFI specifikáció szerinti kézzel nem benyomható szilárd habbal kell burkolni. Megjegyezzük, hogy bár az SFI specifikáció szerinti burkolat érzésre lehet, hogy olyan kemény mintha fából lenne, egyedül arra való, hogy balesetnél a bukósisakkal ellátott fej ütődjön neki. Tudományos fejlesztés eredménye ez a technológia, ami a sisak behatásokat elnyelő tulajdonságaival együtt lehetővé teszi, hogy a pilóta túléljen olyan ütések, amelyek a múltban súlyos sérüléseket okoztak pilótáknál. A közönséges gumihab semmit sem segít ilyen szituációkban, még akkor sem, ha vékony burkolatként kényelmesebb a fejnek.

Javasoljuk, hogy a pilóta overáljának térdét is lássák el béléssel. Ez a védelem mindkét térdnél legyen meg a külső oldalon és az egyik térdnél belül is. Ez megvédi a térdeket az oldalirányú ütődéstől, különösen a térd sérülékeny felső részét a láb külső oldalán (ami akár a balesetektől függetlenül is fájdalmassá válhat az együlékes pilótafülke szűkös környezetében), valamint a térdék külső, alsó részét is. Egy fontos ideg halad el a csont közelében, ami miatt szintén jelentős a sérülésveszély. A megfelelő térdvédelemmel az is megelőzhető, hogy a térdék egymásnak csapódjanak és ezáltal ártsanak egymásnak.

A bokát ugyanilyen elvek mentén lehet megvédeni, béléssel a zoknin belül vagy a lábbelin.

A könyököt és védeni kell, különösen ha krónikus irritációnak van kitéve. Az irritáció másik forrása az is lehet, ha a lángálló overállt a kötelező hosszú ujjú aláöltözet nélkül viselik. A hosszú ujjú aláöltözet nélkül a ruha dörzsöli a könyök védtelenül maradt bőrét.

Szellőzés

Tudományos vizsgálatok szerint a 38°C-t meghaladó maghőmérséklet fölött megszűnnek az ember mentális és fizikai képességei. Ha várható, hogy a pilótafülkében a hőmérséklet magasra emelkedik, gondoskodjon megfelelő szellőztetésről, ami megbirkózik a környezeti hőmérséklettel és páratartalommal. Figyeljünk arra is, hogy a levegő akadálytalanul

áramolhasson be és ki a pilótafülkéből. A napvédők az ablakokon és a motorból, valamint a kipufogóból áramló hő elleni szigetelés is segít. Mindenek felett azonban a megfelelő hidratálásra kell ügyelni a verseny során, ennek részletei a 2.sz. Mellékletben található.

Kényelmi kiegészítők

Amennyiben oxigén tartályokat, rádiót, videokamerát vagy más eszközöket telepít a pilótafülkébe, gondoljon arra, hogy ezek nem megfelelő rögzítés esetén halált okozhatnak, kilazulhatnak és megüthetik Önt, vagy Ön is nekik csapódhat ütközéskor. Ezeket az eszközöket úgy kell felszerelni, hogy 40g lassulásnak ellenálljanak, és ha kemény vagy éles részeik vannak, azokat távol kell tartania magától.

A fény elvakíthatja a pilótát némely esetben és balesetet okozhat (alacsonyan áll a nap a horizonton). A szélvédő felső részén elhelyezett védősáv segíthet.

Vészkapcsolók

Ügyeljünk arra, hogy a villamos főkapcsoló és a fedélzeti tűzoltó készülék kapcsolói könnyen elérhetőek legyenek még az ülésbe bekapcsolva is.

Biztonsági övek

Használjon öt- vagy hatpontos biztonsági övet, és minden szíjat a lehető legrövidebbre állítson.

Győződjön meg róla, hogy az öv rögzítési pontjait szakember szerelte be a hajóba a gyártó és az UIM/APBA legfrissebb útmutatói szerint.

A vízszintesen futó öv a medence előtt haladjon át, ne a has előtt, a szíj külső élei a medence csontos részeivel érintkezzenek. A csípőnél 5 cm szélességű övet használjunk.

Ha a vállszíjak szorosra vannak húzva, akkor sem húzhatják fel a vízszintesen futó övet a medencétől a has elé. Ezt úgy lehet elérni, hogy először a vízszintesen futó övet húzzuk meg, és megbizonyosodunk arról, hogy a szíjak kellően hosszúak.

Fontos, hogy a vállszíjak magasságbeállítóját a lehető legalacsonyabbra helyezzük, távol a nyaktól, helytelen beállítás súlyos sérülést okozhat.

A biztonsági övek szíjait úgy tervezik, hogy megnyúlással nyelik el az ütközést. A lehető legszorosabbra állítva használjuk őket (de levegőt azért kapjunk), így elkerülhetjük a túlzott előremozdulást. A rögzítőket túl lazára hagyva például az ütdés felerősödik, ahelyett, hogy elnyelődne. Jó ötlet a szíjakat már a hajóban ülve véglegesen meghúzni. Megjegyzés: Az elérhető legerősebb embert kérjük meg, hogy húzza meg biztonsági övünket. Ha magunk tesszük ezt meg, fizikailag képtelenség megfelelően szorosra húzni őket. Használjunk racsnis típusú öveket, amennyiben a verseny olyan hosszú ideig tart, hogy az övek meglazulhatnak.

Az övek csakis akkor nem töltik be funkciójukat, ha korábban megsérültek – rendszeresen ellenőrizzük, nincsenek-e rajtuk szakadásra vagy kopásra utaló jelek, kétség esetén inkább döntsünk a csere mellett. Problémát okoznak az elgörbült eszközök, helytelen rögzítés és helytelen övvezetés az ülésen és az ülés pereme mentén.

Csak az SFI által jóváhagyott rögzítőket használjuk, használtat soha ne vegyünk. Ne hagyjuk, hogy a biztonsági övek elhasználtnak tűnjenek, már csak azért se, nehogy kihajítson a versenyből az ellenőr/felügyelő.

Legyünk tisztában vele, hogy kell kioldani az övet, gondoljunk arra is, hogy akár fejjel lefelé is lehetünk, erősebb behatás után soha ne felejtjük el kicserélni a szíjakat.

Olyan hajók esetén, ahol a pilóta térdel vagy fekszik

A pilótafülke oldala legyen elég magas ahhoz, hogy megtámassza a pilótát a kanyarokban, és megvédje ütközés esetén. Az oldalfalakat kompozit anyagból kell készíteni, vagy kevlárral/szénttartalmú anyaggal megerősített fából. A padlónak a testtel érintkező pontját (könyök, térd, mellkas, láb, stb.) megfelelő burkolattal kell ellátni. Az oldalfalakat is burkolni kell, különösen a jobb oldal csípővel érintkező felületeit. Jó néhány versenyző pályafutását rövidítette már meg az, hogy sokszor ütköztek burkolat nélküli felületeknek, amelyek károsították csontjaikat és más embereknél lassabban kialakuló krónikus állapotot idéztek elő.

A mellkasi rész, a kormány, gázkar és a lábpedálok elhelyezkedési közötti kapcsolat ergonómiai szempontból kritikus fontosságú, ez a viszony határozza meg, mennyi erőt lehet kifejteni a kormánykerékre, a pedálokra, gázkarra, és hatással van a pilóta állóképességére is. Például ha a kormánykerék túl távol van a mellkasi résztől, a pilótának sokkal több erőfeszítésbe kerül a kormánykerék elforgatása. Nem felel meg mindenkinek ugyanolyan méretű pilótafülke. Rendkívül fontos átállítani a szabályozókat, ha olyan hajóba szállunk, ami nem illik ránk.

5. Kabin elhagyási tréning

Az UIM előírásainak megfelelően 14 hónaponként, valamint az APBA követelményei szerint 2 évente kell kabin elhagyási tréningen részt venni és azt igazolni. Sok versenyző évente vesz részt a tréningen. A tréning jó alkalmat kínál a mentőbúvárok részére, hogy átnézzék a levegő ellátó rendszert, és meggyőződjenek megfelelő karbantartásáról és működéséről. Amennyiben szélesebb körű tréningre van igény, díjfizetés ellenében erre is van lehetőség. Az egyik legjobb gyakorlat a SCUBA engedély megszerzése.

Szintén jó szokás a kabin elhagyását sötét környezetben, csukott szemmel gyakorolni.

A gyakorlást érdemes több napig, alkalmanként körülbelül 20 percig folytatni, hogy a folyamat automatikusan, egyenletesen végrehajtott szokássá váljon; gyakorolja, miként kell oldani a rádió, a kormánykerék csatlakozást, az öveget, stb. Ennek szinte természetessé kell válnia. Ha olyan hajót használ, amihez még nincs hozzászokva, szánjon előzetesen időt a gyakorlásra. Győződjön meg arról, hogy a verseny helyszínén lévő mentőszemélyzet ismeri az Ön hajóját, a külső burkolat zárjait és minden egyedi jellemzőt, amiről tudniuk kell.

6. Hajótest és motor

A hajótest és a motor kombináció egyik legfontosabb jellemzője a két összetartozó elem stabilitása. Ez a belső stabilitás az a jellemző, ami miatt a hajótest, amikor a szél vagy a hullámok mozgása megzavarja rendes futását, visszatér stabil helyzetébe. (Az instabilitás, másrésztől, az a jellemző, ahol a hajótest, mozgásának megzavarása után nem tér vissza a stabil helyzetbe.) Ez a jellemző a tervezés, a tömeg és az egyensúly, aerodinamikai emelkedés, a motorerő és meghajtás, valamint a propeller jellemzők funkciója, hogy csak néhányat említsünk. A belső stabilitás mellett a motor trimmelés vagy a szárnyak mozgathatósága is szerepet játszik a hajótest stabilizálásában.

Fontos, hogy a kezdő versenyzők olyan hajóban tanuljanak és gyakoroljanak, ami jó belső stabilitással rendelkezik. Az újonc versenyző olyan módon is megismerheti hajója stabilitási tulajdonságait, ha megkér egy tapasztalt versenyzőt, hogy próbálja ki a hajót és mondja el véleményét. A tapasztalt versenyző képes összehasonlítani ezt a hajót más hajókkal, amiket már vezetett, és információkkal láthatja el a kezdőt a vezetéssel és a beállításokkal kapcsolatban.

A hajótest és az eszközök állapota is fontos. Fontos, hogy a faanyag egészséges legyen, korhadás és repedés jeleit ne mutassa, a kompozitból vagy üvegszálból készült darabok repedéstől és karcosodástól mentesek legyenek. Tanácsos a hajó minden darabját tapasztalt hajóépítővel vagy ellenőrrel átvizsgáltatni, különösen, ha a versenyző kezdő ebben a sportágban. Az átvizsgálás legyen nagyon alapos, és kiterjedhet akár több vizsgálatra is, mint amit a versenyen ellenőriznek. Más szavakkal: ha a versenyző nem szakértője a fa- és fémalkatrészeknek, bízzuk ezek ellenőrzését szakértőre. Az átvizsgálást olyan módon is végre lehet hajtani, amikor az átvizsgálási adatlapokat és ellenőrző listákat veszik alapul; ezek a versenyek előtti papírmunka, a hajók ellenőrzésének részét képezik. Az átvizsgálási nyomtatványok beszerezhetők az ellenőröktől és/vagy le lehet tölteni őket a szövetség honlapjáról. Az ökölszabály az, hogy „amit szorosan a hajóhoz kell kapcsolni az nem lehet laza, és aminek szabadon vagy lazán kell lennie, az nem lehet szorosan rögzített”.

Sok biztonsági kabin rendelkezik fedéllel, ami védelmet nyújt a víz és a fröcskölődés ellen, valamint javítja a hajótest aerodinamikai tulajdonságait. Ezek a fedelek gyakran könnyűek, és leginkább szélvédőként és a felfreccsenő víz elleni védelmet fokozzák. Baleset esetén ezek a fedelek eltorzulhatnak, leeshetnek a hajóról, így nem nyújtanak védelmet a baleset lezajlásának teljes ideje alatt. Érdemes megfontolni egy olyan fedél használatát, ami elég erős, hogy a terhelést elviselje és reagáljon az ütközés okozta terhelésre. A fedél zsanérjai és záró mechanizmusai szintén legyenek elég erősek, hogy elviseljék az ütközés okozta terhelést és még így is képesek legyenek elengedni a fedelet.

Fontos, hogy a pilótafülke tető jó optikai jellemzőkkel is rendelkezzen. A versenyző általában szemüveget vagy kontakt lencsét visel, átnéz a tetőn, látja a versenytársak hajóját a tükrökben. Legalább három optikai felületen át jut el hozzá a látvány. A versenyzőn ezeken felül még a sisak szemellenzője is rajta van. Az egyik dolog, ami miatt a fedél optikai tisztasága aggályos, az az, hogy a fedél vastagabb lesz (ha megerősítik), nagyobb a torzulás valószínűsége. A drágább tetők, pl. egy F-16 teteje esetén nagy hangsúlyt fektetnek az optikai jellemzők javítására. Ajánlatos, hogy a kezdő versenyző eltöltsön némi időt a pilótafülkében ülve, miközben a tetőn át és a tükrökben szemléli a tárgyakat, így megismerheti a kapcsolatot ezek és a hajó között.

Vannak olyan dolgok is, amiket gyakran figyelmen kívül hagynak, pedig hatással vannak a stabilitásra és a teljesítményre, ezek a ventilátorok és a botkormány szögei és elhelyezése, a botkormány, a szárny és az alsó rész vezető él alakja. A szárny és botkormány szöge és helye a hajó középvonalához képest igen fontos. Ha ez egy hajónál nem pontos, a hajó valamelyik irány felé vagy valamilyen szögben húzhat az egyeneshez képest. Ha a botkormány vezető éle, a szárny és az alsó rész nem alkot egy bizonyos „V” alakot, a hajó balra vagy jobbra húzhat. Egy tapasztalt hajóépítő segíthet ennek kiküszöbölésében, ha szükséges.

A visszatartó eszköz nélkül versenyzők olyan hajótestben versenyeznek, ami nem rendelkezik biztonsági kabinnal. Ha egy ilyen típusú hajótest ütközést szenved, a kabin oldalai nyújtanak védelmet, kivéve ha a versenyző egyszerűen kiesik a hajóból. Fontos, hogy a kabin oldalai kellően erősek legyenek, hogy ellenálljanak az ütközésnek. A versenyzőket fenyegető veszély úgy is mérsékelhető, ha tompítják a szponzonok, az orrsz és a burkolatok hegyes végeit, hogy azok ne tudjanak dárdaként sérülést okozni.

Az aerodinamikai gátakat, amik a szponzon hegyétől indulnak vissza kell vágni, és több mint 9°-re kell kiemelkedniük a szponzon elejétől számítva, másképp úgy viselkedhetnek mint egy kés, amikor érintik a kabin rostos és fából készült oldalát.

A motort szilárdan a hajóhoz kell erősíteni. Gondosan kell elhelyezni a motort, úgy, hogy a támtengely szöge és a motor középvonal pozicionálás a hajótesthez képest megfelelő legyen. A motorrögzítő köteleket farmotoros hajóknál a keresztgerenda szemes csavarjához kell rögzíteni, amit csak erre a célra használnak. A motorrögzítő köteleket nem szabad a keresztgerenda fogantyújához rögzíteni, mivel a fogantyú kihúzható.

A motor gyorskioldó kapcsolóját gyakran ellenőrizni kell, működéséről meg kell bizonyosodni. A kapcsoló és a vezeték legyen jó állapotban, hogy a gyorskioldó kapcsoló véletlenül ne állíthassa le a motort verseny közben.

A propeller éles. Kesztyűvel és párnázott anyaggal kell hozzányúlni, hogy a vágásos sérüléseket elkerüljék.

Még egy helyzet van, amire ügyelni kell: túl nagy motorerő a hajóhoz képest, vagy más szavakkal: túl kicsi hajó a motorhoz képest. Ismét azt javasoljuk, kérje ki szakértő véleményét.

7. VERSENYEN

Ismerje meg az adott rendezvényre vonatkozó általános és részletes szabályokat is. Nyilvánvaló? Persze, de ezt nem mindenki teszi meg, és bárki, aki nem érti pl. a zászlójeleket veszélyezteti saját magát és a többi versenyzőt, úgyhogy tanuljuk meg minden esetleg felmerülő jelzés jelentését és a versenyzés menetszabályait is.

Ugyanilyen fontos, hogy alaposan áttanulmányozzuk a kiegészítő előírásokat és minden egyes rendezvény hivatalos brossúráit is, mivel azok is tartalmazhatnak speciális instrukciókat. Gyakran a versenyzői eligazításon is adnak speciális instrukciókat a helyi szabályokról, amik az adott versenyre érvényesek, hogy hogyan kell belépni a pályára, hogyan kell visszatérni a boxba, rajtszabályok, stb. Ezek mind hozzájárulnak a biztonsághoz és fokozzák a siker esélyét.

Ha kétsége van bármely szabállyal kapcsolatban, kérdezzen.

Szintén hasznos, ha ismerjük az adott ország előírásait, pl. az utánfutót vontató járművekre vonatkozó sebességkorlátozást, stb. Egy kirívó szabályszegés rossz fényt vet a sportágra is, és személyes szinten az elkövető esetleg nehezebben talál szponzort, ha rossz a sajtója.

Magán a versenyen legyünk a lehető leginkább versenyképesek, ügyeljünk a biztonságra, és a pályán is tartsuk észben: ne tegyük meg másokkal azt, amit mi sem szeretnénk magunknak. Ha az edzésen bármikor lassan akarunk vagy kényszerülünk haladni, ezt úgy kell megtenni, hogy másokat ne akadályozzunk vagy veszélyeztessünk semmilyen módon. Ha van tükör, úgy állítsuk be, hogy lássunk is. A motorsportban számos okból bekövetkezhet baleset, de a leggyakoribb ok a vezetői hiba, úgyhogy az életünk szó szerint a saját kezünkben van.

Ismerjük a saját versenyzőstályunkra vonatkozó egyező út szabályokat. Ökölszabály szerint, ha megkísérlünk leelőzni egy másik hajót, hogy a sikeres előzésre legalább 80%-os esélyünk legyen. Amennyiben a sikeres előzés végrehajtásának esélye kevesebb mint 80%, hanem mondjuk 50/50, akkor a baleset esélye gyorsan fokozódik. A szituációt nagyon gyorsan fel kell mérni, ahogy a versenyhelyzet alakul, gyakran rossz látási viszonyok között. Ha kétségeid vannak, inkább ne tedd meg.

Ne tégy olyan manővereket, amik téged és a hajódat olyan helyzetbe hozzák, ahonnan nincs kiút. Ha olyan helyen haladunk, ahol nagy a forgalom, mindig legyünk tudatában annak, hogy merre kormányozhatjuk a hajót, ha kiútra van szükségünk. Türelmesen ki kell várni a versenyhelyzet változását, hogy megtehessük a következő lépést.

Ütközések a „darálóban” is történhetnek, amikor a hajók a pályán belül és kívül készülődnek, hogy a rajthoz álljanak. A versenyzőknek szinte állandóan forgolódniuk kell, nagyon figyelniük kell az összes hajó helyzetére és arra, hogy merre mozognak a többiek saját hajójához képest.

Mindenek felett, tiszteljük a bírókat. Utasításait gyakran biztonsági okokból adják, és akár a biztonságról van szó, akár nem, legyünk udvariasak a bírókkal. Néhány rendezvényre nem könnyű bírókat szerezni, és nem könnyíti meg a helyzetet, ha vitáznak velük.

Megjegyzés: Nem akarná kipróbálni magát mint bíró? Ezzel nem csak visszaadna valamit a sportnak, hanem lehetőséget is kapna, hogy lássa, hogy bonyolítják le a versenyeket. Ez még teljesítménye javulását is elősegítheti.

Ha meg kell állnia a hajóval a pályán, próbáljon a lehető legjobban a pályától belülré vagy kívülré kerülni. Ne vegye le a sisakot, amíg vissza nem ér a parthoz vagy a vontatóhajóban nem ül.

Ha kiesne a hajóból, először ellenőrizze saját magát. Csak akkor jelezzen, hogy minden rendben van (kezek összeütése a fej felett), ha már biztos ebben. Ha megsérült, ne jelezzen, a mentők úton vannak.

8. BALESETEK

Megfelelő volt a felkészülés, megvan a szükséges felszerelés, ismerjük a szabályokat – balesetek mégis történhetnek.

Ha látja, hogy baleset fog történni ...

- Minél kisebb az az út, amelyen a gyorsulás bekövetkezik mielőtt elérné a pilótakabin belső részeit, annál kisebb ütés éri.
- Oldalirányú vagy rézsútos szögű ütközéskor, ha lehetséges, fejét és lábát a becsapódási oldal felé közelítse (a fejtámla vagy az oldalsó párnázat felé), nem pedig attól távolodó irányba mozogjon.
- Frontális ütközéskor fejét támassza a hátsó fejtámaszhoz, és ha visel fejjel hátra fordított eszközt, hagyja, hogy az eszköz tegye a dolgát.
- Hagyja kezét a kormánykeréken, de a hüvelykujja ne legyen belül.
- Ne próbálja meg izmai megfeszítésével kivédeni a behatást.
- Amennyiben hajója veszélyes helyzetben van, az edzést vagy versenyt leállítják a veszély csökkentése érdekében.
- Ha megsérült, hozzáértő orvosi és mentő segítséget küldenek. Ha a mentő személyzet megragadja a karját vagy utasításokat ad, azt azért teszik, mert tudják, hogy Önt agyrázkódás érthette, sokkos állapotban és veszélyben lehet. Kövesse a mentők utasításait, engedje, hogy biztonságba helyezték a lehető leghamarabb. Ne vitatkozzon velük.
- Ha tényleg balesetet szenved, van bármi, amit tehet, hogy segítse a mentők munkáját? Nos, ha ki van ütve, nem sokat tehet, de ha eszméleténél van:
 - próbáljon meg nyugodt maradni,
 - használja a kabinból való kijutási eljárást.

Ha megsérült és nehezen mozog, legjobb, ha a kabinban marad (van ott levegő, ugye emlékszik?) amíg a mentők megérkeznek.

Ha sajnos tényleg baleset érte, tegye azt, amit az orvos mond. Még egy kisebb baleset után is kérheti az orvos, hogy vizsgáltassa ki magát. Fogadja meg tanácsát.

A motorcsónakokat érő balesetek nagy részében a versenyző ütést kap a fejére, ezért szólunk néhány szót az agyrázkódásról. Nem kell, hogy kiüssék az embert, vagy elveszítse öntudatát, ha agyrázkódást szenved. Lehet, hogy a sisak nem mutatja semmilyen rongálódás jelét, a

versenyzőt mégis agyrázkódás érte. A versenyző többnyire alábecsülik az őket ért behatásokat és tüneteiket. Ezért is fontos, hogy a segítők, a család és a barátok nagyon figyeljenek a tünetekre. A legnyilvánvalóbb tünetek közé tartozik az ájulás, aluszékonyság, ingerlékenység, fejfájás és az, ha az agyrázkódást szenvedett személy „mintha nem is önmaga lenne”. Ha ezek a tünetek kezdenek megjelenni, orvosi segítséget kell kérni. A 18 évnél fiatalabb versenyzők esetén különösen fontos orvoshoz fordulni, mivel rendkívül súlyos hatása lehet annak, ha egy második agyrázkódás történik, mielőtt az első meggyógyulna.

Gyógyulás és rehabilitáció

Az elsődleges ellátást nyújtó orvosok tanácsai mellett felsorolunk itt néhány olyan terápiás eljárást, ami segítheti a gyógyulást. Néhányuk nagyon hatásosnak bizonyult a sérülések gyógyításában:

- erőedzés / jóga
- akupunktúra
- fizióátria
- Feldenkrais módszer
- Soma
- Hanna Work
- Aston-Patterning
- Alexander technika
- Rolfing
- Hellerwork
- Légzéstechnikák
- masszázs

A test a gyógyulási folyamat során a sérült rész támogatására a szervezet kompenzációt végez. A gyógyulási folyamat kiegészítésén felül a fenti technikák közül számos rendkívül hatásos a gyógyult terület vagy testrész egyensúlyának és integritásának visszaállítása terén a gyógyulás kezdeti szakaszát követően.

Amikor a versenyző képes és akar is újra vezetni, a legjobb újrakezdeni egy „csendes” vezetéssel. A „csendes” vezetés egy teszt vezetés, ahol nyugodt körülmények között van lehetősége a pilótának mindent újra kipróbálni. A következő lépés, hogy megnézzük, hogy érzi magát a pilóta ... talán teljesítene még egy vezetést. Ha minden rendben van, folyamatos tesztelés és gyakorlás következik. Időt kell adni az agynak, hogy „újraírja a forgatókönyvet” ami a lappangó emlékeket és érzéseket illeti, amik a baleset óta ott vannak az agyban. Szintén nagyon fontos, hogy versenyzés közben ne érezzen az ember fájdalmat... sokan elkövetik azt a hibát, hogy túl hamar visszatérnek a versenyzéshez, pedig a test még jelzi a fájdalmat. Aki így tesz, nem képes 100%-os teljesítményt nyújtani.

Elsősegély

Érdemes részt venni valamilyen alapfokú elsősegély oktatáson. Szükség lehet a tudásra a boxban, máskor pedig segíthet megérteni, mit miért tesznek velünk a mentők.

Számos nemzeti és nemzetközi szervezet kínál elsősegély és újraélesztési tréningeket minimális áron. Életet menthetnek.

9. TOVÁBBI INFORMÁCIÓK

Engedélyeket (lincenceket) kibocsátó testületek

Szabályok, előírások, beszállítókat mutató linkek és további információk rendelkezésre állnak a következő honlapokon:

Union of International Motorboating (UIM)
www.uimpowerboating.com

Nemzetközi Motorcsónak Szövetség

American Power Boat Association (APBA)
www.apba-racing.com

Amerikai Motorcsónak Szövetség

További információk

SFI Foundation, Inc., www.sfifoundation.com

International Council on Motorsports Sciences (ICMS)
Tudományi Tanács
www.motorsportsafety.com

Nemzetközi

Motorsport

Bob Wartinger, bobwartinger@comcast.net

Olvassa el a cikkeket és a szabályváltozásokról szóló értesítéseket, amiket az engedélyt kiadó testülettől kap, kövesse a biztonsággal kapcsolatos fejleményeket, figyelje a versenyzők biztonságáról, mentéséről és az elsősegélynyújtásról szóló videókat és közleményeket.

1. SZ. FÜGGELÉK

Dopping és a motorsport

Ez egy olyan kérdés, ami érint minden, engedéllyel rendelkező versenyzőt az amatőröktől a legmagasabb szintig. Egyszerűen szólva a motorsportban a doppingolásnak nincs értelme! A legtöbb esetben nincs haszna, a versenyzőket és másokat pedig veszélyeztet.

A sporttal összefüggő drogok általános kockázatai jól ismertek. A média gyakran beszámol olyan sportolókról, akik fizikailag szenvednek, vagy a legrosszabb esetben meghalnak sportolás közben.

Visszaélnék az általában a betegek kezelésére előírt gyógyszerekkel, amik doppinggá válnak, ha túlzott adagokban, hosszú ideig vagy időszakonként használják őket, vagy amikor több gyógyszert kombinálnak nem megfelelő módon. Ezekben az esetekben a sportolók azt kockáztatják, hogy túlmennek saját fizikai határaikon és azonnali vagy későbbi patológikus hatásokat szenvednek, a szerek rabjává vagy függővé válnak.

A motorsportban minden szer ami módosítja a viselkedést komoly anomáliákat okozhat a versenyző vezetési stílusában. Ha figyelembe vesszük sportágunk eleve adott veszélyességét, ostobaság és akár bűncselekmény is lehet az ilyen anyagok használata. A tiltott anyagok felsorolása megtalálható az UIM és az APBA honlapján.

Az alábbiakban felsorolunk néhány olyan anyagot, amelyek kimutathatóan javítják a versenyző teljesítményét, de fokozhatják a motorversenyzés kockázatait:

- Bár lehet, hogy aerob és anaerob jellegű sportágakban, pl. úszás és súlyemelés „hormonok” (kortizon és kortizon származékok, férfi hormonok, növekedési hormonok, stb.) szedése az izomteljesítményt a rendes határokon túl fokozza, a motorsportban ezektől az anyagoktól semmilyen haszon nem várható.
- Az EPO (eritropoitein), ami a Tour de France-nak is köszönheti kétes hírnevét, növeli a vér vörösvértest szintjét, lehetővé téve a legmagasabb szinten álló sportolóknak (kerékpározás, hosszútávfutás), hogy határaikat még jobban kitolják. A motorsport nem egy aerob sport, és a „fizikai motor” nagyon más erőszinten működik, ezért ezen termékek használatának nincs értelme a motorsportban. Az EPO szedése jelentősen fokozta az izommal kapcsolatos problémákat, ha az illetőnek hosszabb ideig ülve kell maradnia.
- A „béta blokkolók” (szívproblémák kezelésére és magas vérnyomás esetén használják) lassítja a szívritmust. Mivel ismeretes, hogy a mi sportágunkban a szívritmus jelentősen emelkedik, vizsgálatokat végeztek, ahol összehasonlították az autóversenyzők által elért időeredményeket béta blokkolók használata mellett és anélkül. A teljesítmény nem változott. Sérülés esetén a béta blokkolók jelenléte aggályos lehet.
- Egyes asztma elleni gyógyszerek (mint pl. a Ventolin) a feltételezések szerint növelik a tüdőkapacitást, különösen hosszútávú sportok esetén. A motorcsónak versenyzésben ne várjunk ettől semmi előnyt.

- Az élénkítő gyógyszereket (amfetaminok és hasonló termékek) kétségtelenül használták maratoni versenyeken, amik éjjel-nappal tartottak. Ha fáradt, szedjen használjon engedélyezett termékeket.
- Alkoholt, könnyű- és keménydrogokat legtöbbször „az élvezetért” használnak, depressziós időszakokban vagy azért, hogy az ember szabaduljon a stressztől. Ezek természetesen tiltott szerek, különösen a mi sportágunkban ezek doppingszereknek minősülnek, mivel gátlásokat oldó hatásuk miatt az ember szokatlan, néha ostoba kockázatot vállal. Ilyen anyagok szedése veszélyezteti az azokat szedő ember, más versenyzők vagy a környezetében lévő más személyek életét, beleértve a bírókat és a nézőket is.

Megjegyzés: A kannabisz veszélyeit gyakran alulbecsülik: a kannabisz erősen módosítja a versenyző viselkedését, mivel a szer miatt más nincs tudatában saját korlátainak, és túlzottan agresszívvé vagy rendkívül magabiztossá válhat.

Mi a teendő, ha orvosi segítségre van szüksége?

Soha ne vegyen be olyan orvosságot, amit nem orvos írt fel. Ne hallgasson jóakarátú barátokra és „sportgurukra”. Ha sporttal kapcsolatos egészségügyi problémája van, keressen fel egy tájékozott és hozzáértő sportorvost; látni fogja, hogy számos engedélyezett gyógyszer hasznos és előnyös lesz.

Mondja el orvosának és a gyógyszerésznek, hogy Ön egy sportoló; mindkettőjüknek rendelkezésére áll egy terjedelmes lista azon anyagokról, amiket nem szabad szedni, mivel azok használata esetén Ön fennakadna a dopping ellenőrzésen. Emiatt súlyos fegyelmi megtorlással kellene szembenéznie az esetet kivizsgáló doppingelleni hatóság részéről. Ha recept nélküli gyógyszert vásárol, mindig gondosan olvassa el a mellékelt tájékoztatót, amiből tájékozódhat, hogy a gyógyszer tartalmaz-e tiltott anyagot.

Mi a teendő, ha egészségi állapot megköveteli, hogy tiltott anyagot használjon?

Ha nincs más alternatív kezelési mód, néhány kivételes esetben indokolt lehet egyes tiltott szerek alkalmazása. Ebben az esetben az orvossal együtt ki kell tölteni a terápiás alkalmazási kivétel – Therapeutic Use Exemption (TUE) kérelemzésre vonatkozó nyomtatványt és el kell küldeni azt a nemzeti licencet kiadó sporttestületnek (NA), amely a kérelmet az UIM, és ha szükséges, a WADA részére továbbítja. Megjegyezzük, hogy a TUE nyomtatványt le lehet tölteni az UIM honlapjáról. Ha a kérelmet jóváhagyják, az engedélyt tartsa meg, és dopping vizsgálat esetén mutassa be a bíróknak.

A TUE-t nem lehet utólag megadni nagyon kivételes eseteket leszámítva mint pl. sürgősségi ellátás, ezért a kérelmet mindig adjuk be időben (országos rendezvény előtt legalább 1, nemzetközi rendezvény előtt legalább 2 hónappal).

Aki akár a legjobb szándék mellett is megsérti ezeket az előírásokat, azt az illetékes hatóság úgy fogja kezelni mint pozitív dopping esetet.

Dopping vizsgálat

Dopping ellenőrzésre sor kerülhet bármilyen rendezvényen vagy edzésen (vagy akár versenyen kívül is) az NA vagy az UIM kezdeményezésére.

Ha Önt ellenőrzésre kiválasztották, erről egy bírótól kap értesítést, aki Önnel tart a dopping ellenőrzés helyszínéig.

Bárki, aki visszautasítja a dopping vizsgálatot fegyelmi eljárással néz szembe. A vizsgálatot arra kiképzett hivatalos személyek végzi, aki elkészítik jelentésüket, amelyből egy példányt Önnek átadnak.

A fegyelmi eljárás

A vizsgálati mintákat jóváhagyott országos teszt intézetbe küldik. Az eredményről tájékoztatást kap az ellenőrzést szervező hatóság (az NA vagy az UIM).

Amennyiben a mintában tiltott anyagot találnak, az NA/UIM előírásaiban szereplő fegyelmi eljárás kezdődik; az NA vagy az UIM előtti meghallgatást tartanak. A versenyző óvhat bármilyen szankció ellen, továbbá kérhet ellenpróbát, amint elkezdődik az eljárás.

Most, hogy már ismeri ezeket a dolgokat, kérjük, járjon el ésszerűen és cselekedjen felelősséggel a saját, versenyzőtársai és a teljes motorsport érdekében.

Azok a sportolók, akik doppingolnak, csalók, bármilyen sportágat üznek is; a motorcsónak sportban amellet, hogy értelme sincs a doppingolásnak, használóját és másokat is veszélybe sodor.

A motorsportban tényleg nem a pirula teszi a bajnokot

hanem a megfelelő, rendszeresen végzett edzés, egészséges életmód, kiegyensúlyozott táplálkozás, rendszeres orvosi vizsgálat, sérülés esetén rengeteg pihenés: ez az, ami győztessé tesz.

Az UIM/APBA dopping ellenes előírásait megtalálja az interneten:

www.uimpowerboating.com vagy www.apba-racing.com

2. sz. FÜGGELÉK

Folyadékfogyasztás és táplálkozás

(A FIA és más források felhasználásával)

Ezeket az ajánlásokat eredetileg F1-es autóversenyzőknek írták, akik Nagydíjakon vesznek részt (2 óra intenzív fizikai és mentális stressz magas hőmérséklet mellett), ezért a javaslatokat a tényleges tevékenység szerint kell kezelni.

Izzadással a folyadékvesztés óránként fél és egy liter között van a benti és a külső hőmérséklettől függően. Ez a folyadékvesztés észrevehetően csökkenti a versenyzők teljesítményét és nagyban veszélyezteti biztonságukat.

Mit igyunk?

Két óránál nem hosszabb versenyen az ásványi só veszteség elhanyagolható; tanulmányok szerint a legjobb innivaló a szénsavmentes víz. Más folyadékok előnyeit komoly tanulmány még nem támasztotta alá. Vízrel együtt gyümölcslé is fogyasztható, például gyümölcs- vagy paradicsomlé. Inni kell a verseny előtt és után is.

A verseny napján kisebb részletekben akár 5 liter folyadék is elfogyasztható az időjárási viszonyok függvényében, pl.:

- 1 liter reggel, a verseny előtt
- 2 liter a verseny után

Ne várjunk, amíg a szomjúság mint tünet megjelenik; ekkor már lehet, hogy késő megelőzni a kiszáradást.

A verseny napján kerüljük a következőket:

- alkohol
- nehezen emészthető ételek; dinnye, uborka, káposzta, hagyma, fűszerek, zsíros vagy bő olajban sült ételek
- szénsavas italok
- kávé, tea az egyén érzékenységének függvényében, nagy mennyiségű gyümölcs
- nagy mennyiségű édesség

Ne felejtjük el, hogy a fagyasztott élelmiszerek többszörösére növelik a bakteriális fertőzés kockázatát amennyiben nem tökéletes körülmények között tárolták – ebben egy verseny helyszínén soha nem lehetünk egészen biztosak. Fontos az étel íze – ha nem ízlik, esetleg kevesebbet fogyasztunk, mint amire a teljesítmény és a biztonság érdekében szükség van.

Fogyasztásuk javasolt:

Szénsavmentes víz, gyümölcslé, energia italok, lassan felszívódó szénhidrátokat tartalmazó élelmiszerek (tészta, rizs, kenyér).

Gyorsan felszívódó, magas energiatartalmú ételek (aszalt gyümölcsök).

Javasolt étrend a verseny napján:

Bőséges reggeli. Igyunk annyi folyadékot, amennyi jól esik, de kisebb részletekben.

Verseny előtt, ha szükséges, kisebb étkezés javasolt, pl. kenyér, sajt, sonka, vegyes saláta vagy akár tészta, 1 db gyümölcs; fogyasszunk néhány kekszet is.

Innivalók: kb. 1 litert fogyasszunk, több részletben (2/3 rész víz, legfeljebb 1/3 rész gyümölcslé), a versenyt megelőző két órában elosztva.

Ne felejtünk WC-re menni a verseny előtt.

A verseny után rengeteg folyadékot kell fogyasztani. Kissé sózzuk meg ételünket, ez pótolja az esetleg elvesztett mennyiséget. Negyed liter gyümölcslé pótolja 2 – 3 liter izzadással elvesztett folyadékmennyiség ásványi anyag tartalmát.

3. sz. FÜGGELÉK

Öltözködés

A visszatartó rendszerrel nem rendelkező versenyzőnek vágásálló anyagból készült öltözéket kell viselnie. A vágásálló ruhák általában hatékonyabbak, ha Kevlár rétegeket tartalmaznak, vagy olyan anyagokat, amelyek vágásállóság tekintetében megfelelnek vagy jobbak mint a Kevlár 29. A vágásállóság mértéke a textil tömegétől, a rétegek számától, szövésétől és bizonyos mértékig az anyag korától függ. Mielőtt megvásárolna egy öltözetet, beszéljen a vágásálló anyagból készült ruha gyártójával, és hasonlítsa össze a gyártók termékeit. Amennyiben a ruha nem tartalmaz Kevlárt vagy olyan anyagot, aminek a tulajdonságai megegyeznek vagy jobbak mint a Kevlár29 tulajdonságai, kevésbé lesz ellenálló.

A SZERZŐRŐL

Bog az UIM Biztonsági/Orvosi Bizottságának Elnöke 1990 óta, valamint az Amerikai Motorsport Szövetség Elnöke 1997 és 2007 között.

Bob háromszoros világbajnok. 24-szeres győztese az Egyesült Államok nemzeti bajnokságának (zárt pályás és országos), 121 gyorsasági országos és világcsúcstartó, köztük a jelenlegi farmotoros gyorsasági világcsúcstartó 284 km/h eredménnyel.

Számos kérdésben szólal fel országos és nemzetközi szinten, foglalkozik konfliktus kezeléssel, szervezeti viselkedési képességekkel, hatékony felmérési és visszacsatolási folyamatokkal valamint marketing pszichológiával. Interjút készített vele a BBC, a Discovery Channel, a CNN, a History Channel, a National Geographic Channel, az NBC leányvállalatai, a NY Times, az Aviation Week és számos más folyóirat. Szeret olvasni, barátokkal beszélgetni és utazni.