

ЗДОРОВИЙ СПОСІБ ЖИТТЯ – ЗАПОРУКА ВИСОКИХ РЕЗУЛЬТАТІВ В АВТОМОБІЛЬНОМУ СПОРТІ

Опираючись на передовий досвід і результати власних досліджень, автори дають конкретні рекомендації щодо характеру і обсягів фізичної підготовки, раціонального харчування та організації режиму дня спортсменів-автогонщиків.

Исходя из передового опыта и результатов собственных исследований, авторы дают конкретные рекомендации относительно характера и объемов физической подготовки, рационального питания и организации режима дня спортсменов-автогонщиков.

Opposing on front-rank experience results of own researches, authors give concrete recommendations in relation to a character and volumes of physical preparation, rational feed and organization of the mode of day of sportsmen-racing motorists.

Сьогодні на зниження травматизму, збереження здоров'я і життя спортсменів працюють чималі наукові сили.

Програми фізичної підготовки гонщиків стали активно впроваджуватися у практику автомобільного спорту не так уже й давно. Всього чверть століття тому — у безпечні 70-ті роки, зірки Великих Перегонів і не думали утруднювати себе тренуваннями і дієтами — чемпіон світу 1976 року Джеймс Хант на багатьох світлинах тих років зображений з цигаркою в зубах. Лише з кінця 80-х, коли приклад відразу декількох видатних гонщиків (і особливо — Айртон Сенни) ясно показав, що добра спортивна форма може дати солідну перевагу над суперниками, пілоти серйозно зацікавилися фітнесом і здоровим способом життя.

Фізична підготовка в автомобільному спорті має не тільки чисто спортивні задачі: допомогти гонщику успішно виступати, здобувати перемоги над конкурентами — вона спрямована ще й на підвищення його активної безпеки, здатності переносити удари при зіткненнях і якнайшвидше відновлюватися після травм. Але, в першу чергу, підготовча робота націлена звичайно ж на профілактику — на те, щоб допомогти гонщику уникнути помилки, яка може призвести до аварії і, як наслідок, до травми.

Сьогодні автогонщики переносять колосальні перевантаження. Прискорення на гальмуванні доходять до 3,5 g, в поворотах — до 4,5 g, тобто в три-чотири рази перевищує їх власну вагу. І так — сотні разів, коло за колом, часто протягом півтори-двох годин! Цей напружений режим роботи викликає порушення кровообігу, набряки ніг, кисневе голодування мозку і величезні навантаження на серцево-судинну систему. По ходу гонки серце гонщика працює з частотою (ЧСС) в середньому 160—170 скорочень за хвилину, а при максимальних навантаженнях ЧСС може досягати 200—220 скорочень за хвилину, як у плавців або легкоатлетів!

У наші дні в штаті будь-якої команди є фахівці з фізичної підготовки. Практично кожний пілот має додатково ще й власного тренера. Ті займаються із спортсменами суворо індивідуально, розробляючи для них індивідуальні програми підготовки, режими тренувань і дієти.

Програми тренінгу гонщиків є комплексними багатоступеневими науковими розробками з підвищення кондицій гонщика в ключових напрямках — витривалості (фізичної і дихальної), м'язової сили, гнучкості і швидкості реакції. Причому дотримуватися графіка тренувань треба жорстко, скрупульозно і послідовно, інакше всі заняття виявляться даремною тратою часу.

На кожний рік складається спеціальна програма. Вона традиційно ділиться на дві частини — зимове міжсезоння і сезон. Як правило, саме зимовий етап підготовки є найважчим і найінтенсивнішим — в цей час закладається основа для спортивної форми гонщика, яку протягом сезону він лише підтримуватиме і покращуватиме. Зимова частина підготовки починається звичайно через місяць після закінчення попереднього сезону і триває до старту наступного. Заможні команди мають звичай вивозити своїх пілотів на тренувальні збори на високогір'я (це позитивно впливає на покращення кисневого обміну і підвищує кількість еритроцитів).

Скільки ж часу гонщику доводиться витратити протягом дня на фізпідготовку? У сучасних методиках на перший план висувається якість і різноманітність тренувальних навантажень, а не кількість годин, проведених у тренажерному залі. Той же Міхаель Шумахер, відомий своїм найвищим рівнем спортивної форми, тренується чотири-п'ять годин в день, але з них не більше двох годин на тренажерах — по годині вранці і ввечері.

Та й в тренажерних залах заняття гонщиків не мають нічого спільного з тренуваннями культуристів. По-перше, зайва маса — це додаткова складова маси спорядженого автомобіля, а жоден конструктор не подякує гонщику за набрані надлишкові кілограми. Ідеальна маса для гонщика складає близько 70 кілограмів при довжині тіла 173—176 сантиметрів і вмісті жирового компоненту не більше 10 відсотків (наприклад, у Култхарда і Френтцена цей відсоток не перевищує семи). Але в плані безпеки набагато більший негативний ефект від збільшення м'язової маси криється в додатковому навантаженні на серце — йому доведеться забезпечувати м'язи великою кількістю крові, а за рахунок цього недоотримають свою порцію інші органи.

Тому під час тренажерних занять гонщики працюють над підвищенням витривалості м'язів, а не їх обсягу.

Але якими б різноманітними не були вправи в тренажерних залах, велику частину щоденних занять (близько трьох годин) пілоти проводять поза ними. Звичайно ці тренування складаються з різного роду ігор (футбол, теніс), занять велосипедом (звичайним і гірським), лижних кросів, плавання, альпінізму. Раніше одним з наріжних каменів у фізичній підготовці пілотів був біг підтюпцем, але протягом останніх років ця вправа дещо втратила популярність — окремі фахівці вважають, що біг перевантажує деякі відділи хребта.

Так чи інакше, ця частина програми (так звані, аеробні тренування) спрямована на зміцнення серцево-судинної системи, покращення роботи легенів і кровообігу, насичення м'язів і мозку киснем. Вона дозволяє знизити кількість вдохів за хвилину і збільшити об'єм легенів. Завдяки ній у пілотів знижується ЧСС і артеріальний тиск. Через дві хвилини після закінчення 15-кілометрового велосипедного кросу ЧСС у добре тренуваного гонщика не повинна перевищувати 80-85 скорочень за хвилину!

Ще великий Айртон Сенна говорив, що правильне дихання — один з секретів успіху в гонках. На заняттях з психотренінгу гонщиків навчають дихати “по науковому” — рівно, стабільно, спокійно, без судомних ковтальних рухів і затримок. На вдиху м'язи повинні бути розслабленими, на видиху — напружені. У жодному випадку не можна затримувати дихання в поворотах. Коли гонщик навчається контролювати своє дихання, він починає легше керувати власними емоціями і сприймає процеси, що відбуваються, більш чітко. Завдяки правильному диханню досягається внутрішня зосередженість, можливе навіть зниження ЧСС на старті — зі 190 скорочень за хвилину до 75-80.

Гонщиків також навчають прийомам, що дозволяють під час уїкендів оберігати свій внутрішній спокій і самоконтроль, за допомогою самонавіювання відключатися від зовнішніх подразників і створювати собі емоційний комфорт навіть у явно некомфортних умовах кочового існування і постійної війни нервів.

Насправді, в такій увазі до емоційної сторони гоночної професії немає нічого дивного і перебільшеного. Скромний клерк, що перебирає папірці в офісі, може дозволити собі власти в розлад. Людині, що заробляє собі на життя керуванням гоночним автомобілем на швидкості за 300 км/год, розхитані нерви можуть коштувати життя...

Досягнення ідеальних фізичних і психічних кондицій було б неможливим без правильного харчування. За дією (і масою) гонщиків стежать дуже уважно.

Під час перегонів фахівець з фізпідготовки звичайно щодня зважує пілотів в своєму кабінеті. Як правило, проводяться відразу три контрольні зважування — без одягу, в захисній екіпіровці, але без шолома, і в повній екіпіровці. Подібна точність потрібна для розрахунку втрат рідини під час гонки, а вони, як правило, бувають досить серйозними — до півтора-двох літрів за годину. Наслідком обезводнення організму стає сильна втома, спортсмена починає морозити, може наступити запаморочення.

Кількість і склад напоїв, спожитих гонщиком під час уїкендів, теж ретельно розраховується з урахуванням їх калорійності та індивідуального самопочуття спортсмена. Наприклад, в жаркій і вологій Малайзії, де обезводнення під час Гран Прі дуже велике, командним фізіологам доводиться готувати хлопців до цього випробування напередодні. “Накопичувальна схема” діє з середи до п'ятниці: протягом трьох днів кількість спожитої рідини плавно росте — до п'ятниці пілоти вже п'ють по півлітра рідини кожні дві години! У день гонки вони випивають від трьох до чотирьох літрів. В жаркому кліматі організм разом з рідиною дуже швидко втрачає мінеральні солі, необхідні для нормальної роботи мозку, витривалості і швидкості реакції. Пілотам постійно доводиться поповнювати ці втрати шляхом споживання спеціально приготованих напоїв. У них неприсмний солоний смак, але вони дуже швидко засвоюються організмом і відновлюють його нормальні кондиції.

Неправильне харчування може уповільнити обмін речовин, що обов'язково позначиться і на швидкості реакції, і на активності мозкової діяльності. Тому їжа гонщика Ф-1 є науково збалансованим раціоном з вуглеводів, які дають енергію, білків, що підвищують силу і витривалість м'язів, а також ряду вітамінів (особливо важливі А, З і Е) і мінеральних речовин — для покращення травлення. Жири майже повністю виключені з раціону, оскільки вони дуже поволі засвоюються і дають додаткове навантаження на серцево-судинну систему.

День для гонщика починається з великого і поживного сніданку: каша (мюслі), два яйця, два шматки підсушеного хліба з муки грубого помолу, джем (мед), салат з фруктів і йогурт. Все це необхідно запити великою кількістю рідини, звичайно — мінеральною водою або молоком. Останнє (разом з яйцями) взагалі вважається одним з найважливіших компонентів дієти, оскільки молоко багате протеїнами, кальцієм та іншими вітамінами.

Обід повинен забезпечити гонщика солідним запасом енергії, тому він в основному складається з вуглеводів. Тут найчастіше використовуються макаронні вироби різних видів з підливами. Жирні соуси категорично протипоказані, тому доводиться задовільнятися легкими овочевими соусами або оливковою олією. Окрім пасти на обід подаються ще овочі — свіжі (помідори, салат) або приготовані на грилі (брокколи, баклажани, кабачки), причому останні дієтологами рекомендуються вельми настирливо, оскільки і з'їсти їх можна більше і засвоюються вони швидше. Під час гоночного уїкенду пілот через завантажений розклад з'їдає свій обід, як правило, не раніше 12:30 год. Але оскільки до старту гонки (14:00) вся їжа повинна встигнути перетравитися, він вимушений з'їдати майже наполовину меншу порцію своєї незмінної пасти (70 г замість 120).

На вечерю, коли позаду цілий день напружених навантажень, пілоту належить прийняти добру порцію протеїнів для відновлення сил. В хід йдуть овочі, приготована на грилі риба або добре просмажене м'ясо. М'ясо з кров'ю категорично не рекомендується — їжа важка, засвоюється погано.

З дієти гонщика майже повністю виключені тверді сири, ковбаси і білий здобний хліб. Алкоголь під час гоночних уїкендів теж практично не вживається, хоча деякі пілоти (наприклад, Жак Вільнев) все ж таки дозволяють собі випити в четвер за вечерю келих сухого червоного вина. В інший час алкоголь дозволяється, а такі напої, як бренді, і в невеликих кількостях навіть вітаються, оскільки покращують травлення.

ЛІТЕРАТУРА

1. Ваганов В.И., Рывкин А.А. Вождение автотранспортных средств: Учебник водителя. – М.: Транспорт, 1990.- 224 с.
2. Коршунов В.А., Головченко О.П. Методические основы авторалли: Учебное пособие. - Омск, ОГИФК, 1989. - 48 с.
3. Мацянтівіч Є., Рибак О. Цивілізація і рухова активність людини. – Л., 2004. – 114 с.
4. Оспинникова К. Захисти себя сам // Автоспорт. – 2003. - №4. С 44 – 46.
5. Сингуринди Э.Г. Автомобильный спорт. - М.: ДОСААФ, 1982. - Ч.1: 304с. Ч.2: 384 С.
6. Rybak O. Udoskonalenie aktywnego bezpieczenstwa zawodow, jako czynnik dalszego rozwoju sportu samochodowego // Wychowanie fizyczne i sport: Kwartalnik, Tom XLVI. - Czesz I. - Warszawa, Wydawnictwo naukowe PWN, 2002. - S.321.
7. Dr Sel. Zderzenia i skutki // Auto Swiat. – 2003. - №12. S. 39.
8. Dr Sel. Jak uniknąć obrażeń // Auto Swiat. – 2004. - №14. S. 41
9. Sobieslaw Zasada. Szybkosc bezpieczna.- *Wydanie IV poprawione i zaktualizowane!* - Bielsko-Biala, Wydawnictwo Studio STO, 2002. – 166 s.

О.І. РЯБУХА

ЗДОРОВ'Я МОЛОДІ – ПРОБЛЕМА УСЬОГО СУСПІЛЬСТВА

У статті розглядаються окремі питання сучасного стану здоров'я дітей та підлітків України.

В статтє рассматриваются отдельные вопросы современного состояния здоровья детей и подростков Украины.

Some questions of modern state of childrens and youths health in Ukraine are considered.

Останнім часом в Україні широкі кола як фахівців, так і громадськості все більше уваги приділяють питанню здоров'я, яке із площини приватної справи окремої людини переходить у категорію суспільно значущої проблеми. Такий підхід до розуміння ваги здоров'я для життя людини і функціонування суспільства обумовлений низкою взаємопов'язаних економічних, політичних, етичних та інших причин. Загалом, вже цілком очевидно, що у сучасному світі для досягнення будь-якого успіху чи то у царині бізнесу, чи у кар'єрному зростанні, чи то в особистому житті потрібно докладити чимало зусиль, а, отже, людина повинна диспонувати певними резервами здоров'я.

Здоров'я – скарб, але здебільшого цей скарб є неоціненним. Розуміння значення здоров'я приходить тоді, коли воно вже втрачене, або значною мірою підірване. Нажаль, стан здоров'я населення України останніми роками прогресуючи погіршувався. Особливе занепокоєння викликає стан здоров'я дітей та молоді. Встановлено, що протягом навчання у школі здоров'я школярів суттєво погіршується: частішає перехід гострих хвороб у хронічну форму, збільшується частка школярів із патологією, що раніше була притаманна лише дорослим, здоровими можна вважати не більше ніж 10% випускників загальноосвітніх шкіл. Серед тих, хто вступає в доросле життя, у 40 – 50% встановлені морфофункціональні відхилення, у 40 – 60% - різноманітні хронічні захворювання. Зокрема, патологію респіраторної системи мають 33% юнаків, нервової системи – 17,4%, кістково-м'язової системи – 9,8%, шлунково-кишкового тракту – 9,7%. Така поширеність захворювань і відхилень в стані здоров'я призводить до того, що у майбутньому юнаки, призвані до лав армії, не можуть повноцінно нести військову службу і на належному рівні захищати країну та суспільство. Не кращі справи і у дівчат: встановлено, що в середньому їх захворюваність на 10 – 15% перевищує аналогічні показники юнаків. У хворих батьків, які не навчені, не вміють і не хочуть шанувати здоров'я, народжуються фізично ослаблені діти. Зростає кількість дітей-інвалідів, у яких переважають хвороби нервової системи, розлади поведінки і психіки, вроджені вади.

З'ясовуючи причини зазначеної невтішної ситуації зі здоров'ям дітей та молоді, вчені встановили, що основними причинами такого стану речей є наступні: погіршення умов життя, виховання в неповних та деструктивних сім'ях, неповноцінне харчування, нерациональна організація навчального процесу, передчасна і