

Проведені дослідження підтвердили існування виразного зв'язку між рівнем урбанізації та станом здоров'я населення на території дослідження. З певністю можна ствердити, що процес урбанізації незважаючи на позитивний вплив на здоров'я населення в області збільшених можливостей користуватися медичною допомогою, а також вищого рівня заможності населення в містах, створює серйозну загрозу для здоров'я населення через деградацію природного середовища, шкідливі умови праці та психосоціальний стрес.

Література

1. Экология города, 2000, (ред.) Ф. Л. Стольберг. Либа, Киев.
2. Europe's Environment, 1995, (red.) David Stanners and Philippe Bourdeau. European Environment Agency, Copenhagen.
3. Окружающая среда и здоровье: учебное пособие для вузов, 1998, (ред.) Л. Хенс, Л. Мельник, Е. Бун. Наукова думка, Киев.
4. Płyta M., 1977, Wielowymiarowa analiza porównawcza w badaniach ekonomicznych, PWN, Warszawa.
5. Realizacja Narodowego Programu Zdrowia na terenie województwa śląskiego przez jednostki samorządu terytorialnego w okresie 2000-2001. Wybrane dane statystyczne służące ocenie stanu zdrowia mieszkańców w 2000 roku oraz zestawienie wskaźników epidemiologicznych z działaniami w zakresie Narodowego Programu Zdrowia, kwiecień 2002, Śląskie Centrum Zdrowia w Katowicach, Katowice.
6. Rocznik demograficzny 2003, GUS, Warszawa.
7. Rocznik statystyczny województw 2003, GUS, Warszawa.
8. Статистичний щорічник України 2003. Держкомстат, Київ.
9. Статистичний щорічник Луганської області за 2003 рік. Частина II, 2004. Держкомстат, Луганськ.
10. Wybrane dane o ochronie zdrowia w województwie śląskim 2000, sierpień 2001, Śląskie Centrum Zdrowia Publicznego w Katowicach, Katowice.

О.Ю. РИБАК

ЕВОЛЮЦІЯ ШВИДКІСНИХ РАЛІЙНИХ СТЕНОГРАМ ЗА ОСТАННІ ДВАДЦЯТЬ РОКІВ (на прикладі стенограм МСМК з автомобільного спорту Олега Рибак)

На прикладі змагальної діяльності МСМК Олега Рибак розглядається еволюція розвитку швидкісних ралійних стенограм

На прикладі змагальної діяльності МСМК Олега Рибак розглядається еволюція розвитку швидкісних ралійних стенограм

On the example of competition activity of MSMK Oleg Rybak evolution of development of speed rally shorthand records is considered

Перші швидкісні стенограми в СРСР використовували члени збірної команди країни В.Карамішев і У.Аава. У 1967 році перші заняття з автогонщиками на тему „Використання швидкісних стенограм” провів заслужений тренер СРСР Карл Володимирович Соцнов [1]. Е.Сінгурінді у 1978 – 1982 р.р. упорядкував основні вимоги до складання і читання швидкісних стенограм у посібниках з автомобільного спорту [2,3,4]. Вагомий внесок у класифікацію поворотів за складністю їх проходження вніс О.Богданов [5,6]. Сучасний, але дуже суб'єктивний погляд на швидкісні стенограми описаний Раутом Тагі-Заде [7]. В мережі Інтернет часто зустрічаються популярні статті про штурманську роботу [8 -10].

Серйозно і науково проблемою удосконалення стенограм і спеціальної підготовки штурманів займалися автори з РДАФК під керівництвом заслуженого тренера з автомобільного спорту Е Циганкова [11, 12].

Проте на сьогоднішній день посібників для штурманської підготовки і єдино визнаних критеріїв до складання і читання стенограм немає. Тому опис нашого особистого двадцятилітнього досвіду у цьому питанні, пов'язаному з участю у міжнародних ралі найвищого рівня в екіпажах з відомими пілотами СРСР, Польщі і незалежної України, повинен бути цікавим як спортсменам, так і

студентам навчальних закладів спортивного і технічного профілю, тренерам з автомобільного спорту і науковим працівникам.

Мета нашої роботи – узагальнити досвід змагальної діяльності, як ралійного штурмана, МСМК України з автоспорту, судді національної категорії, декана факультету спорту ЛДДФК Олега Юрійовича Рибака.

Завданнями роботи є аналіз стенограм радянської ралійної школи, передового досвіду польської школи штурманів, а також сучасних підходів до цього питання, які ураховують позитивний вітчизняний і європейський досвід складання і читання стенограм, а також можливості сучасних спортивних автомобілів.

Перші стенограми у 1988 році на Чемпіонаті України з ралі 1987 р. - на ралі „Карпати – 87” (м.Косів, 04 – 05 квітня 1987 р.) в екіпажі з Віктором Вергелесом ми писали, чітко керуючись вказівками Е.Сінгурінді, які були опубліковані в його книзі „Авторалли” у 1978 р., а також старших колег по команді - Юрія Грабовецького, Ігоря Савкевича, Романа Вінтоніва, Ігоря Шестацького і тренера збірної команди Львівщини Володимира Павловича – типових представників радянської школи авторалі. Так само ми склали і читали стенограми з Олександром Панченком (чемпіонат України з ралі 1988 р. – ралі „Калуш – 88” (м.Калуш, 08 – 10 квітня 1988 р.); традиційні ралі „Донбас – 88” (м.Донецьк, 02 – 04 вересня 1988 р.), чемпіонат України з ралі 1989 р. – ралі „Черкаси – 89” (м.Черкаси, 12 – 14 травня 1989 р.) і традиційні авторалі „Карпати – 89” (м.Косів, 15 – 17 вересня, 1989 р.), а також міжнародні ралі „XV Райд Краковські” (м.Мисленіце (РП), 27 – 29 квітня 1990 р.).

Стенограма записувалася в м'якому учнівському зошиті в лінійку формату А-5. Напрямок поворотів ми позначали двома літерами: „Лв” і „Пр”, а категорію їх складності – великою цифрою від “0” до „5” (у деяких випадках із знаком „!” – «небезпечний», тобто трохи складніший). Віддалі вимірювалися „на око” і позначалися великими дво- або тризначними цифрами з „нулем” у кінці, починаючи від „20”. Повороти із складним профілем ми записували, як послідовність цифр через кому після напрямку повороту, наприклад: „Лв 3,2”, або „Пр 3,4,3”

Зв'язки поворотів, які слід читати разом, підкреслювалися знизу: „20 Пр 2,3 Лв 3 Пр 20 Лв2 правее”

Для опису поздовжнього профілю дороги ми затосовували косі стрілочки: праворуч-догори – на підйом, або “**наверх**”, праворуч-додолу – на спуск, або “**вниз**”; їх послідовна комбінація – “**в яму**”. Поздовжній перелом дрого – “**трамплін**” – позначався двома великими літрами “**ТР**”, а можливість відриву автомобіля від дороги – вертикальною стрілкою вгору – “↑”. До позначення поворотів, які можна “випрямляти” за рахунок руху внутрішнім узбіччям, додавалось гасло “**резать**” (або “**не резать**”, якщо на узбіччі – перешкода: камінь, рів, бордюр, яма тощо). Місця гальмувань позначались, як “**торм.!**” В стенограму включались також різні вербальні команди пілота: “**правее**”, “**левее**”, “**середина**”, “**косогор**”, “**прямо**” (найчастіше – “**ТР прямо**”), “**змейка**”, а також інформація про стан покриття і профіль дороги: “**ямы**”, “**косогор**”, “**колея**”, “**песок**”, “**гравий**”, “**плохая дорга**”, “**хорошая дорога**”, “**болтает**”, “**утыки**”, “**мокро**”, “**объезд левее (правее)**”, “**стиральная доска**” та ін., а в потрібних випадках вказувалась і передача, на якій слід проходити конкретний фрагмент траси, наприклад “**III передача**”. Усі розвилки і перехрестки замальовувалися схематично, а диктувалися, як “**тупик-налево (направо)**”, “**примыкание слева, нам – прямо**», або «**на перекрестке – налево - Лв 4**».

Окремі порції інформації записувались у стовчик, починаючи з віддалі, кожна з нового рядка. Важлива інформація, безпека, а також складні повороти наводилися і підкреслювалися кольоровими фломастерами – синім, зеленим і червоним (залежно від ступеня небезпеки та складності повороту). Кожна сторінка, яка перегорталась, закінчувалась істотною віддаллю (100 – 200 і більше метрів). Полів у правій частині не завжди залишалося, бо в процесі ознайомлення з трасою ралі, яке тоді не обмежувалось, і тренувань, які хоч і були заборонені регламентом, проте проводилися регулярно (в нічний час, або на перекритих силами команди ділянках) організаторами практично не контролювалися, правіше від початкового запису робилися численні поправки і коментарі.

Стенограми у цей час писалися вразу «на чисто» і не переписувалися, тому їх каліграфічна якість була низькою. Усі цифри писалися однакової висоти, як і літери з напрямком поворотів: «**50 ПР 3 ЛВ 4!**» («п'ятдесят, правий три - лівий чотири»). Кількість рядків на сторінці за рахунок системи запису стовпчиком досягала 20 – 25 і більше; літери і цифри писалися меншими, ніж висота рядка зошита, інформація записувалася у кожному рядку, тому була велика вірогідність допустити помилку, «перестрибнувши» через рядок і «загубившись».

Описана система складання і читання швидкісної стенограми в цілому відповідає загальноприйнятим вимогам, низькій кваліфікації екіпажу (новички у професійному ралі, III – II спортивний розряд) і «повільним», практично серійним автомобілям (ВАЗ 2106 з В.Вергелесом, ВАЗ 2107 з О.Панченком, ВАЗ 2108 з Б.Донським та Москвич 2141 – з В.Рошенком).

Наступний етап розпочався з міжнародних ралі „XX Райд Ельмот” (м.Свідніца (РП), 17 – 19 травня 1991 р.) в екіпажі з Борисом Донським. Далі були міжнародні ралі „XIX Райд Вісли” (м.Щирк (РП), 20 – 22 вересня 1991 р.), „XI Райд Карконошські” (м.Карпач (РП), 24 – 26 жовтня 1991 р.), „VIII Зімови Райд Дольношльонські” (м.Клодзко (РП), 21 – 22 лютого 1992 р.) – правда з Володимиром Рошенком – і „XVII Райд Краковські» (м.Краків, 09 – 11 квітня 1992 р.).

Починаючи з „XX Райду Ельмот” (м.Свідніца (РП), 15 – 17 травня 1992 р.), а потім на етапі Чемпіонату Європи з ралі 1992 р. „49 Райд Польські” (м.Вроцлав (РП), 05 – 07 червня), в міжнародних ралі „40 Райд Вісли” (м.Щирк, 18 – 20 вересня 1992 р.) та на етапі Чемпіонату Європи „XII Райд Карконошські” (м.Карпач (РП), 22 – 24 жовтня 1992 р.) ми їздили в екіпажі з неодноразовим чемпіоном Польщі поляком Яном Конецькі, використовуючи зовсім інший стиль складання і читання стенограми – за порядковим номером передачі, на якій слід проходити той чи інший поворот.

Система складання і запису «польської» стенограми істотно відрізняється від радянської, хоча принцип опису дороги всюди однаковий. В першу чергу, Ян Конецькі чітко розрізняв повороти, умовно позначені у стенограмі порядковим номером передачі, на якій їх треба долати, за складністю їх проходження; підтвердженням цього є те, що ми описували трасу то на форді-ескорті 1600, то на польському фіаті 126р (на «малюху»), то на БМВ-М3, а виступали двічі на серійній «Самарі 1300», і двічі – на професійно підготованій ВАЗ 21083, і Ян ніколи не просив переписувати стенограму «під інший автомобіль» – він диктував категорію складності поворотів, передбачаючи змагальну ситуацію незалежно від автомобіля – до уваги бралася складність самого повороту, тобто аналогічно нашому підходу, тільки із специфічним його кодуванням. Єдина різниця – наша «одиниця» відповідає польській «п'ятірці» і навпаки – наша «п'ятірка» відповідає польській «одиниці».

Напрямок поворотів позначається одною латинською літерою – “Р” – “правий”, та “L” – “лівий”. Кількість градацій кожної категорії повороту – більша: може бути просто “три”, може бути “три газ” (дещо швидше), а може бути “три повний” або “три дно” (дуже швидкий поворот). Категорія повороту пишеться малою літерою, а градації – з додатковими хрестиками, наприклад: “L2” – “лівий два”, “P3X” – “правий три газ” чи “L4XX” – “лівий чотири повний (дно)”.

Віддалі від 20 м позначалися нами двозначними або тризначними цифрами з “0” в кінці, і обов’язково підкреслені знизу. Але, що дуже важливо, система Конецького передбачає і три варіанти запису близько розташованих один від одного поворотів, які проходяться, як одна зв’язка: може бути “P2 L3” (“правий два лівий три”), може бути “P2 + L3” (“правий два до (на) лівий три”), або “P2 → L3” (“правий два переходить в лівий три”). А вже далі – “P2 20 L3” (“правий два двадцять лівий три”).

Складні повороти змінної кривизни позначаються і цифрами і словесним коментарем, наприклад: “Pz.c. 3 + 2XX” (“правий затиск три до (на) два газ”), або “PXX dl z.c 3XX!” (“правий повний (дно) довгий затиск, три повний (дно) увага”), де гасло “затиск” означає, що поворот з “дворотом”, тобто на виході його кривизна більша, ніж на вході, а “довгий” – без коментарів. Особливість такої стенограми – розвороти на 130 – 180° – їх називають “пательня” і між літерою з напрямком повороту і його категорією складності малюють округлу стрілку у правильному напрямку (“ліва пательня два газ”).

Гальмування позначається літерою “H”, наприклад: “30HP2X” (“тридцять гальмування, правий два газ”). Символ “H !!” означає “гостре гальмування”. Цікавим варіантом чіткої команди на виконання (у даному випадку – на гальмування) є вирази, подібні до «PXX^Hdl + L2XX” («правий дно на гальмуванні до лівий два дно»), або «PXX^{H!!} → P3X» («правий дно на гострому гальмуванні переходить в правий три газ»). Команда «зрізати», чи, навпаки, «не зрізати» поворот узбіччям, позначаються буквами “c” (сіаґ – польською «різати»), або “n.c” (nie сіаґ – польською «не різати»), наприклад: “40 P 4XX n.c” (“сорок, правий чотири дно - не різати”).

Поздовжній перелом дороги позначається значком “^” (“щит” – «пік», або «вершина» польською). Часто на одній з “полок” цього значка пишуть місце гальмування, довжину підйому і навіть поворот, який проходить через трамплін, наприклад: «100 ^{H!!} → L2!» (“до щиту сто, на щиті – гостре гальмування, переходить в лівий два увага”).

Порції інформації записуються в окремі рядки, а малі порції відділяються між собою скошеними управо високими вертикальними рисками. Зошит – в клітинку формату А-4, прошитий лівою стороною. Кількість рядків інформації – приблизно 18, з полями з обох сторін, важлива

інформація виділена зеленим і червоним кольорами. Вербальної інформації в стенограмі практично немає. Є значки із схематичним позначенням моста, шеврона та ін.

Після мого повернення у 1993-му році в екіпаж Бориса Донського ми урахували позитиви польської стенограми і недоліки нашої, внаслідок чого набутий практичний досвід дозволив значно удосконалити і модифікувати попередню радянську систему і успішно використовувати її протягом наступних двох років, виступаючи спочатку у складі фірмової команди «Trszebinia Rally Team» Краківського автомобільного клубу (всі етапи Чемпіонату Польщі 1993 року), а потім – окремі змагання у Польщі і перший етап першого Чемпіонату України в роки незалежності - ралі «Одеса» у вересні 1994 р.

Конкретно, у стенограму радянської школи були внесені наступні зміни:

- напрямок поворотів позначається великими латинськими літерами «L» (лівий) або «P» (правий);

- градація категорії складності повороту – від «0» (найлегший) до «6» (найскладніший) – записується після літери, що означає напрямок, малою цифрою: «L3» чи «P5». Для поворотів, які дещо складніші від однієї градації, але «не витягують» на наступну вищу градацію складності, записують із знаком оклику: «L3!» («лівий три небезпечний (коротше, ніж українське «небезпечний»), або «P4.5!» («правий чотири-п'ять небезпечний»); запис «40 ! P5» читається, як «сорок, увага! правий п'ять» – тут знак оклику означає не підсилення категорії складності повороту, а загострює увагу на даному фрагменті траси з підвищеною небезпекою (дуже вузько, близько дерева, урвище, скеля, стовп і ін.);

- складні повороти змінної кривизни записують літерою, відповідною його напрямку і набором цифр через крапку: «L1.3» чи «P2.5.3»;

- зв'язки поворотів, які проходяться, як одне ціле і диктуються разом, записують один за одним, через знак «+» («на»), або через знак «→» («переходить в») і підкреслюються знизу, наприклад: «L2.2 → P2L2 + L3.2.1» («лівий два-два переходить в правий два лівий два на лівий три-два-один»);

- віддалі пишуться двозначними і тризначними цифрами такого самого розміру, як і літери напрямку поворотів і закінчуються «нулем» або «п'ятіркою» і обов'язково підкреслюються знизу, наприклад «15», «240» і т.ін.;

- поздовжні переломи дороги позначається значком “^” (читається, як „трамплін”); коли автомобіль „підкидає” у повітря, до значка додаються дві вертикальні стрілочки, і читається він, як „трамплін – воздух!”: “^↑↑”. На одній з “полок” цього значка (наприклад, перед, на чи після) крапкою позначають місце викиду, гальмування, ями тощо. Якщо поворот проходить через поздовжній перелом дороги, то після позначення повороту записується значок “^” з дугою із стрілкою на кінці, весь фрагмент підкреслюється і читається, як, наприклад, „правий два в трампліні” (або „через трамплін”)

- погана дорога з ямками і поздовжніми хвилями «пральною дошкою», які призводять до розгойдування автомобіля у всіх площинах і його зносу, позначаються хвилястою лінією під відповідним фрагментом;

- невеликі порції інформації відділяються між собою косими вертикальними лініями, а крупні порції інформації записуються окремими рядками; якщо інформація не поміщається в один рядок, її пишуть у наступному, але без відступу, малюючи криву стрілку з першого рядка дотолу із знаками оклику;

- умовних позначень і вербальної інформації у стенограмі мало: це прив'язки (дерева, кущі, символи дорожніх знаків, «шеврон», міст, пост «SOS», фінішний прапор) або команди («різ!», «не різ!», «торм!», «правіше», «лівіше», «по центру», знак «+» в кружечку, який означає «їхати сміливо, добавляти», а також інформація «пісок», «гравій», «!» - увага – небезпечно, або «!!» - увага – дуже небезпечно, і ін.);

- небезпечні місця виділяють зеленим (повороти категорії складності «3 – 4») або червоним (повороти категорії складності «5 – 6»), а також небезпечні місця, де водій не має можливості виправити помилку;

- для запису стенограми використовують зошит в клітинку формату А-4 з спіральною шивкою з лівого боку; кількість рядків на листі – 8 – 12, поля – щонайменше по 3 см з обох боків, кінець сторінки перед перегортанням закінчується значною (понад 50 - 100 м) віддаллю.

Тренування в Карпатах і виступи на потужних і сучасних на цей час автомобілях „Лянчіа-Дельта Інтеграле” і „Міцубіші Галант VR-4” в екіпажі з п'ятикратним Чемпіоном України Василем Ростоцьким (етапи Чемпіонатів Європи 1995 року у Кракові (РП) - „Райд Краковскі”, в Клодзко (РП)

- „Райд Карконошскі” і в Слівені (Болгарія) – „Ралі Слівен”) показали, що висоту букв і цифр треба збільшувати до 2 – 2,5 см, а кількість рядків на сторінці – зменшувати до 5 – 6, інакше на величезних швидкостях в умовах сильної вібрації і стрибків стенограму – не прочитати і не продиктувати. Кількість додаткової інформації, так необхідної для максимально швидкого проходження траси на „повільному” автомобілі, різко падає: сучасний автомобіль своєрідно „вибачає” екіпажу мілкі неточності, легко долаючи нерівності дороги, миттєво гальмуючи і розганяючись. Зате повороти, які після віддалі у 30 - 40 м були категорії „3” або „4”, стають „п’ятима або „шостими”. В кінці сторінки доцільно в дужках меншим шрифтом записати перший рядок наступної сторінки, так як часто перегорнути сторінку стенограми дуже важко через величезні динамічні перевантаження. Вимоги до фізичної підготовки екіпажу зростають на порядок, як і відповідальність. Тому психологічні і фізичні перевантаження ставлять нові вимоги до відбору і підготовки спортсменів-ралістів.

З кінця 1995 року до кінця 1997 року наші виступи в Чемпіонатах України цих років в екіпажі з новачком у ралі киянином Олександром Москальовим на ВАЗ-21083 і паралельна підготовка екіпажу – призера етапів Чемпіонату України з ралі - Юрій Зик – Наталя Олексюк, майбутнього Чемпіона України з ралі в екіпажі з батьком, студента ЛДІФК Юрія Ростоцького, а потім підготовка МС України, чемпіона країни з гірських перегонів 2005 р. і призера ралійних етапів чемпіонату України минулих років в екіпажі з Б.Донським Михайла Серветника, а також майстрів спорту України, переможців Кубка України з ралі-спринту 2005 р., ралійного екіпажу Андрій Небесний – Юрій Рибак, дозволили систематизувати інформацію про методику складання і читання стенограм, спеціальну підготовку штурманів і пілотів, відбір в автомобільному спорті. Дванадцятирічна робота на посаді Голови Комітету безпеки змагань і медицини Автомобільної Федерації України змусила серйозно займатися питаннями безпеки ралі, яка в першу чергу залежить від активної безпеки – готовності спортсменів на максимально безпечній швидкості вести ралійний автомобіль, використовуючи сучасну швидкісну стенограму гідно виходити з критичних ситуацій, їх вчасно передбачати і уникати.

Усі ці матеріали і знання найближчим часом будуть опубліковані в окремих посібниках підручнику з автомобільного спорту, запланованих до друку у 2006 - 2008 роках.

Таким чином, можна стверджувати, що за 20 років швидкісні стенограми істотно змінилися, що обумовлене, з одного боку, підвищенням швидкісних характеристик сучасних ралійних автомобілів, з іншого – перейняттям позитивного європейського досвіду запису стенограм екіпажами, які мали можливість виїжджати за кордон.

Враховуючи практичну відсутність навчально-методичної, і навіть популярної літератури з цього питання, описаний матеріал має велике значення для теорії і методики українського автомобільного спорту.

ЛІТЕРАТУРА

1. Сочнов К.В. Крутые дороги ралли: Автобиографическая повесть. – М.: ЦДТС, 2005. – 400 с.
2. Сингуринди Э.Г. Авторалли. - М.: ДОСААФ, 1978. – 284 с.
3. Сингуринди Э.Г. Методические основы составления и использования скоростной стенограммы в автомобильном ралли. – Автомобильный транспорт Казахстана, 1980, №2, с.44, №3, с.44 – 45.
4. Сингуринди Э.Г. Автомобильный спорт. - М.: ДОСААФ, 1982. - Ч.1: 304с. Ч.2: 384 С.
5. Богданов О.А., Цыганков Э.С. Основы мастерства: Азбука начинающего автоспортмена. - М.: ДОСААФ, 1986. - 85 с.
6. Богданов О.А. Трамплин – полет: из записок автогонщика. – М.: ИЛБИ, 1996. – 416 с.
7. Рауф Таги-Заде. Стенограмма, как метод общения пилота и штурмана: третья редакция статьи о методах записи раллийной стенограммы. 05.11.2005.– Офіційний сайт команди Free DRIVE. – Режим доступу: * <http://www.freedrive.ru/index.php?sec id=8> (13.01.06).
8. Офіційний сайт Automobilkлуб ORSKI. – Режим доступу: * http://infoserve.pl/~zuras/t_mlodzi.htm (12.09.2005).
9. Bartosz Głowacki. Sztuka opisu. – Офіційний сайт HOGA. – Режим доступу: * <http://www.rajdy.hoga.pl> (22.11.2005)
10. Офіційний сайт RALLYCORNER. – Режим доступу: * <http://rallycorner.com/kurs.php?id=2> (02.01.2006).

11. Потапова Н.А. Основные аспекты подготовки штурмана в автомобильном ралли // Юбилейный сборник научных трудов молодых ученых и студентов РГАФК. – М., 1998. – С. 153 – 155.

12. Потапова Н.А., Цыганков Э.С. Использование различной знаковой информации в скоростной стенограмме автогонщиков-раллистов // Материалы конференции молодых ученых и студентов РГАФК. - М., 1999. - С. 74-77.

В.С. РУДНИЦЬКА, О.І. РЯБУХА

ФІЗИЧНА РЕАБІЛІТАЦІЯ ПРИ ПЕРЕЛОМАХ НИЖНЬОЇ ЩЕЛЕПИ: ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМИ

Переломи щелеп становлять понад 15% переломів всіх кісток тіла. Частота пошкодження обличчя становить 0,3 випадки на 1000 людей. Фізична реабілітація при щелепно-лицевій травмі спрямована на створення оптимальних умов для загоєння ран і попередження розвитку інфекційно-запальних ускладнень

Переломи челюстей складають більше 15% переломів всіх кісток тіла. Частота пошкодження лица складає 0,3 випадки на 1000 людей. Фізична реабілітація при щелепно-лицевих травмах направлена на створення оптимальних умов для заживлення ран і попередження розвитку інфекційно-воспалительних процесів.

Facial fracture occupies about 15% of total human bone. The incidence of face damage occupies 0.3% in 1000 people. Physical rehabilitation after the trauma is done to provide an optimal condition for wound healing and to prevent the development of infectious-inflammatory process.

Актуальність. Переломи щелеп є доволі поширеним видом травм - вони становлять понад 15 % всіх переломів кісток тіла[1]. Травматичні пошкодження щелеп призводять до розладу фізіологічної рівноваги м'язів, порушення функцій дихання, ковтання, жування та мовлення. Внаслідок реакції гіпофізарно-адреналової системи, переломи щелеп супроводжуються змінами гемодинаміки, терморегуляції, інших фізіологічних процесів, що погіршує загальний стан потерпілих. Функціональні порушення прийому їжі, дефекти мови та зміни зовнішнього дихання при переломах щелеп знижують працездатність, негативно позначаються на загальному психічному стані хворих та якості їх життя[1]. Останніми роками спостерігається тенденція як до збільшення кількості пацієнтів з переломами кісток лицевого скелету, так і до ускладнення характеру травм за рахунок поєднання ушкоджень обличчя та інших ділянок тіла, що є наслідком транспортних, вуличних, професійних, спортивних і побутових травм[10]. Зокрема, у Львівській області кількість пацієнтів з щелепно-лицевими травмами за період з 2003 по 2005рр. зросла на 15 %. Таким чином, проблема фізичної реабілітації пацієнтів після травматичних ушкоджень щелепно-лицевого апарату є актуальною.

Мета дослідження. Проаналізувати наукові літературні джерела, присвячені фізичній реабілітації в щелепно-лицевій хірургії і стоматології та встановити основні методики фізичної реабілітації при переломах нижньої щелепи.

Дефініція. Перелом – це часткове або повне порушення цілісності кістки, що відбувається під впливом певної, переважно зовнішньої, сили. Повне роз'єднання кісткових уламків класифікують, як повний перелом, при наявності лише тріщини або надлому кістки – говорять про неповний перелом. Повні переломи часто призводять до зміщення кісткових уламків; ступінь зміщення залежить від тривалості дії сили тяги, що викликала даний перелом, від сили м'язів і ваги кісткових уламків. Перелом однієї кістки називають ізольованим, одночасний перелом 2-х та більше кісток- множинним; перелом, який супроводжується ушкодженням внутрішніх органів - сполученим. Основним методом лікування переломів щелеп є консервативний; при відкритих переломах або значних зміщеннях кісткових уламків застосовують оперативне втручання.

Результати дослідження. У мирний час частота пошкоджень ділянки обличчя не перевищує 0,3 випадки на 1000 людей[2]. За даними Ю.І. Бернадського, пацієнти з пошкодженнями обличчя становить від 11 до 25 % серед усіх госпіталізованих з приводу травм щелепно-лицевої ділянки; в загальному, зазначені ушкодження становлять до 15,2 % усіх переломів кісток тіла. Найчастіше зустрічаються ізольовані переломи нижньої щелепи (79,7%). Друге за поширеністю місце, належить