

ПОДУШКА БЕЗОПАСНОСТИ

тому что когда я только пришел в гонки Гран-при, то, что в то время называли безопасностью, было на ужасном уровне», — рассказывает Стюарт.

ДОЛГИЙ ПУТЬ К HANS В 1960-х и 1970-х гонщики были настолько влюблены в свою работу, что путешествовали по всему миру и гонялись на чем угодно. Пилоты «Формулы-1» приходили в чемпионат мира спорткаров, чтобы проехать одну гонку, и наоборот. Поэтому и меры безопасности, за которые сражался Стюарт, кочевали из одного чемпионата в другой. Плюс ко всему многие гонки проводились на одних и тех же автодромах. Но, несмотря на старания Джеки, пилоты продолжали погибать в гонках.

В 1968 году в аварии погиб чемпион «Формулы-1» Джим Кларк, а в 1973 году, сражаясь в квалификации американского этапа, в фатальную аварию попал Франсуа Север. Гибли пилоты и в гонках спорткаров. На гонке «1000 километров Буэнос-Айреса» 1971 года погиб Иньяцио Джунти, а годом спустя в Ле-Мане после аварии ушел из жизни один из гонщиков, борющихся за повышение безопасности в автомобильном спорте, Йоаким Боннье. Возможно, всех их можно было спасти, если бы уровень защиты пилотов тогда был выше.

Сейчас к безопасности автомобильных гонок придаться трудно. Максимально возможный уровень безопасности обеспечен как пилотам, так и зрителям. Между трибунами и полотном трассы располагаются огромные отбойники и барьер, к которым предъявляются самые жесткие требования, а места болельщиков находятся не в метре от трассы. И даже не в двух.

Главных создателей шоу под названием «автомобильные гонки» — пилотов — тоже оберегают всеми возможными способами. Помимо несгораемого комбинезона, перчаток, специального белья и обуви, для которых у Международной автомобильной федерации существует отдельный свод правил, спортсмены получили практически совершенные шлемы.



34-ЛЕТНИЙ ДАТЧАНИН АЛАН СИМОНСЕН (СЛЕВА) ЗА СУТКИ ДО СВОЕЙ ГИБЕЛИ НА ТРЕКЕ ЛЕ-МАНА 22 ИЮНЯ 2013 ГОДА

Средства защиты головы теперь мало напоминают каски пожарных или шапки регбистов, как это было в 1950-х. Теперь это произведения инженерного искусства. Их делают из карбона, выпекая в особых автоклавах, а тестируют в самых жестких условиях. Например, шлемы топового стандарта 8860 подвергают огромному количеству тестов. Их бьют спереди, сбоку и сзади, кидают с высоты, бросают на них специальные болванки. Использование таких шлемов стало обязательным в топовых чемпионатах, проводимых под эгидой Междуна-

родной автомобильной федерации (FIA), с 2004 года, а их разработка началась после фатальной аварии Айртона Сенны в Имоле в 1994-м.

Вдобавок к этому все гонщики используют HANS — систему защиты шеи и головы. Оно представляет собой что-то вроде подковы с подголовником, которую пилот крепит к шлему. Устройство помогает при резком замедлении, когда голова спортсмена по инерции двигается вперед, а тело, притянутое к креслу ремнями, остается на месте. Благодаря HANS пилотам, попадающим в аварии, удается избежать серьезных травм шеи.

Кстати, HANS еще один пример того, как медленно и неохотно автоспорт принимает новые меры безопасности.

Устройство сделали еще в 1980-х, но обязательным для гонок под эгидой FIA оно стало лишь в конце первого десятилетия XXI века.

БИТВА ЗА ЖИЗНЬ Несмотря на то, что между гонками в 1950-х и современными заездами лежит пропасть, автоспорт продолжает быть опасным. И, к сожалению, забирал жизни людей — как пилотов, так и болельщиков.

В 2013 году на «24 часах Ле-Мана» погиб гонщик Aston Martin Аллан Симонсен. 34-летний датчанин попал в страшную аварию в самом начале гонки. В ходовом повороте Tertre Rouge спортсмен ошибся, потерял управление и на высокой скорости врезался в отбойник. От столкновения машина буквально разлетелась на части. Пилота доставили в медицинский центр трассы, где врачи констатировали его смерть от полученных травм.

В 2014 году в не менее страшную аварию попал пилот «Формулы-1» Жюль Бьянки. На Гран-при Японии молодой француз врезался в трактор, эвакуировавший разбитый автомобиль другого спортсмена. Жюль в этом случае не спас бы ни шлем, ни HANS: пилот ударился головой о нижнюю кромку кузова трактора на скорости свыше 100 км/ч. Бьянки несколько месяцев пролежал, не придя в сознание, а летом 2015 года скончался в госпитале в Ницце. Ему было 25 лет.

Продолжают гибнуть, к сожалению, и зрители. Весной 2015-го на Нюрбургринге Nissan GT-R британца Яна Марденборо во время гонки серии VLN взлетел над трассой и улетел в забор, за которым находились зрители. Тяжелая машина пробила ограждение и упала на болельщиков. Один человек погиб, несколько получили травмы. После этого на немецком автодроме ввели ограничение скорости.

Так и продолжается эта вечная гонка за безопасность. Возникают все новые задачи, когда становятся очевидными те или иные недоработки конструкторов или организаторов гонок. Радует, что таких ситуаций все меньше: битву за сохранность человеческих жизней автоспорт выигрывает. ■



29 АПРЕЛЯ 1994 ГОДА. СТРАШНАЯ АВАРИЯ «ДЖОРДАНА» БРАЗИЛЬЦА РУБЕНСА БАРИКЕЛЛО В КВАЛИФИКАЦИИ НА ТРАССЕ В ИМОЛЕ НА СКОРОСТИ 225 КМ/Ч ОТКРЫЛА «ЧЕРНЫЙ» УИК-ЭНД, В КОТОРЫЙ ПОГИБЛИ АВСТРИЕЦ РОЛАНД РАТЦЕНБЕРГЕР И БРАЗИЛЕЦ АЙРТОН СЕННА



1 МАЯ 1994 ГОДА. СТЮАРДЫ НЕСУТСЯ К РАЗБИТОМУ «УИЛЬЯМСУ» АЙРТОНА СЕННЫ. НО БРАЗИЛЕЦ УЖЕ МЕРТВ



5 ОКТЯБРЯ 2014 ГОДА. МАШИНА «СКОРОЙ ПОМОЩИ» УВОЗИТ С ТРАССЫ ГРАН-ПРИ ЯПОНИИ ПИЛОТА РОССИЙСКОЙ «МАРУСИ» ЖЮЛЯ БЬЯНКИ. В СОЗНАНИЕ 25-ЛЕТНИЙ ФРАНЦУЗ ТАК И НЕ ПРИШЕЛ

ПОДУШКА БЕЗОПАСНОСТИ