



SPLASH!

Gele vlag situatie

REPORTAGE



Tekst: Henry Neeter
Fotografie: Haru Ushikara
Jon Tonnessen
Henry Neeter



Hiertoe varen zij met speciale boten naar de plaats van het onheil, halen de coureur uit de cockpit en brengen hem in vliegende vaart naar de wal, waar een speciaal medisch team klaar staat om ervoor te zorgen dat de coureur zo snel mogelijk weer fit is. Meestal is het zo dat van ongeluk tot behandeltafel niet langer duurt dan 3 minuten.

Water, niet vuur

In tegenstelling tot Formule 1 autoraces is hier niet vuur de grootste vijand, maar het water zelf. Door de klap zal het vaak gebeuren dat een coureur bewusteloos raakt en omdat hij in een omgeslagen boot dan nog met zijn hoofd onder water is, komt er automatisch water in zijn longen. Dat kan tot verstikking leiden en zelfs de zuurstoftoevoer naar de hersenen afsluiten. Daarom moet er zo snel actie worden ondernomen, want langer dan twee minuten hebben de redders niet!

Airbags onder water

Dit jaar zijn de boten voor het eerst uitgerust met drie airbags. Een boven en achter de stuurcabine van de coureur en twee aan de achterkant op de vleugels. Deze airbags treden na 30 seconden in werking en drukken de omgeslagen boot (420 kilo plus het gewicht van de coureur zelf en het extra water

in de romp) onmiddellijk omhoog, zodat de cockpit weer boven water uitsteekt. De boot staat dan verticaal met de motor en achterkant onder water. (foto 4)

Race gestopt

Tegelijkertijd is door de wedstrijdleader de race stilgelegd en drijven alle coureurs met uitgeschakelde motoren in het veld. Dit gebeurt om ervoor te zorgen dat de verongelukte coureur zo snel mogelijk aan wal kan worden gebracht. De redders varen op topsnelheid dwars door de baan naar de wal. De omgeslagen boot wordt zo snel mogelijk buiten het veld gesleept.

Volgorde herstart

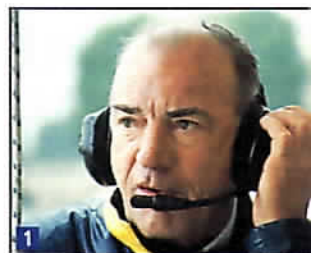
Zodra de situatie weer veilig is begint de volgende klus voor de wedstrijdleader. Alle 22 boten dienen in de juiste volgorde weer in de baan te worden gebracht. Deze gegevens staan in het wedstrijdcentrum op een computerscherm (foto 5), maar de coureurs en zelfs de teamleiders weten niet in welke volgorde de boten voeren op het moment van de crash. Dit komt omdat de baan zeer kort is en de deelnemende boten elkaar steeds passeren. Daarom wordt bij iedere passage van de eindstreep op een speciale tablet met een computerstift het nummer van iedere boot



Voor Cees van der Velden - oud wereldkampioen en internationaal wedstrijdleider - breken dan spannende momenten aan (foto 1). Zodra de boot het water raakt gaan overal gele zwaailichten aan (foto 2) en rukken de mannen van het Osprey reddingsteam met speciale boten en apparatuur naar de plaats van het ongeval (foto 3). Hun opdracht: haal zo snel mogelijk de coureur uit het omgeslagen wrak voordat deze lichamelijk letsel oploopt omdat hij waarschijnlijk bewusteloos is en zijn longen vollopen met water. Dit lukt de redders meestal binnen 30 seconden!



Een boei kan worden gerond tussen 100 en 140 km/uur, waarbij de hoofden van de coureurs blootgesteld kunnen worden aan krachten oplopend tot (officieel gemeten) 6,2 G. Dat staat gelijk aan de druk bij een F14 of F16 straaljager bij een snelle wending. Alleen bij een 'dogfight' zijn de krachten in een gevechtsvliegtuig groter. Dan staan straaljagerpilooten bloot aan krachten die op kunnen lopen tot 9 G. Maar dan moeten ze ook speciale drukpakken dragen en zeer speciale trainingen ondergaan. F1 speedboatcoureurs zitten gewoon in hun overallete en een racehelm op en ogen na zo'n race bijna net zo fris als daarvoor.



ingedrukt (foto 6). Het lijkt een primitieve methode in een tijd van digitale tijdmeting, foto-elektrische cellen en transponders, maar tot nu toe heeft men nog geen beter systeem kunnen vinden. Er is ook al geëxperimenteerd met kabels onder en boven water en met laserstralen.

Paceboat

Terug naar het moment van de herstart. Een voor een worden de coureurs via de boordradio (foto 7 en 8) door hun eigen teamleider opgeroepen om de motor te starten (dus accu en startmotor aan boord



in tegenstelling tot F1 auto's en motoren) en hun positie achter de paceboat of de leider in te nemen. Zodra alle schepen weer in de juiste volgorde varen - stapvoets! - is het Go Go en wordt de race voortgezet.

Medische aspecten

Er worden hoge gezondheidseisen gesteld aan de coureurs, die op een circuit zoals Chalon s/Saône in 45 minuten 65 ronden afleggen, waarbij 130 maal een boei moet worden gerond. Op het rechte stuk halen de boten zo'n 220 km/uur.

Keuring

Sommige ziektes maken coureurs ongeschikt voor deze sport. We hebben het dan over bloedziektes, epilepsie, hartkwalen en suikerziekte. Verder wordt er uitgebreid getest op gehoor en geluid, spierkracht, zenuwstelsel, longfunctie en hart- en vaatfuncties, met onder andere een Ruffier-Dickson test. Het medische rapport dient te worden overlegd voordat aan een startlicentie kan worden gedacht.

