

# SICUREZZA, DOVE?

C'È ANCORA MOLTO DA FARE IN PROPOSITO, **SOPRATTUTTO NEL MOTOCROSS. MANCA UNA COMMISSIONE** CHE POSSA RACCOGLIERE E STUDIARE OGNI SUGGERIMENTO E OPPORTUNITÀ



Ne sono convinto: la prima causa di infortuni è la spericolatezza dei piloti. L'ho sempre pensato e credo sia una valutazione comune di molti team-manager. Poi guardo le immagini dell'incidente che ha rischiato di paralizzare Ryan Dungey, penso all'infortunio invernale di Cairoli, ricordo i drammi che misero fine alle carriere di David Bailey e "Magoo" Chandler. Sì, è vero, Chandler era uno dei piloti più spericolati della storia del Motocross, ma si fratturò le vertebre cervicali dopo aver tagliato il traguardo colpendo una palla di paglia a bassa velocità, abbagliato dal flash di un fotografo. Mentre su Bailey, Cairoli e Dungey non c'è nulla da discutere. Tre esempi di piloti intelligenti, attenti nell'evitare rischi inutili, velocissimi senza superare il limite. Che raramente abbiamo visto cadere. La caduta a Thunder Valley (Lakewood) ferma il record Dungey a 32 podi consecutivi, che nei combattutissimi campionati americani indoor e outdoor rappresenta un numero impressionante e spiega assolutamente le qualità del pilota americano. Eppure è successo. A Lakewood si è sfiorato un altro dramma. La frattura della vertebra cervicale C6 - diagnosticata due giorni dopo - ha fatto rischiare a Dungey la paralisi e una vita in sedia a rotelle. La dinamica dell'incidente a velocità relativamente bassa, la scivolata a terra senza impattare contro alcun ostacolo fisso, la forte e sviluppata muscolatura del collo hanno probabilmente evitato il peggio. Ma se avesse avuto un collare? Se avesse

avuto un sistema integrato con casco e paraschiena? Se lo avessero indossato anche Bailey e Chandler?

La sicurezza è un argomento sempre sottostimato e troppe volte lasciato al caso. Invece, bisognerebbe impegnarsi molto perché investire nella sicurezza darebbe enormi vantaggi per tutti. Soprattutto alle Case e team che potrebbero tutelare meglio i loro investimenti, quelli sportivi (ingaggio piloti e costi di partecipazione) e quelli indiretti, perché i grandi campioni riflettono un'immagine importante.

Se valuto il lavoro fatto dalla Dorna in velocità, credo che nel Motocross ci sia ancora molto da fare. In MotoGP/Moto2/Moto3 si sono fatti passi avanti notevolissimi, modificando e migliorando prima i circuiti, abolendone alcuni, sviluppando tute e protezioni migliori, introducendo l'airbag, lavorando su moto, pneumatici e controlli elettronici. Tutto questo è stato possibile per un dialogo sinergico veramente comune. Irta (associazione team), Case, piloti, tecnici dei vari fornitori, tutti sono stati coinvolti e coordinati dalla Dorna... dalla Safety Commission che Dorna ha voluto e istituito mettendola nelle mani di due ex campioni, Loris Capirossi e Franco Uncini.

La morte di Luis Salom nelle prove del GP di Barcellona - pilota di Moto2 - è un drammatico allarme che c'è ancora da fare. Perché nella curva dell'incidente che ha ucciso Salom, lo spazio di fuga è adatto alle auto, non alle moto. Purtroppo il motociclismo è e rimane uno sport pericoloso e



*le collaborazioni speciali di Motocross*

**JAN WITTEVEEN** NELLA SUA VITA HA PROGETTATO MOTORI E MOTO



gli incidenti sono una probabilità da considerare. L'elevatissimo numero di incidenti e infortuni che spopola di piloti e protagonisti i massimi campionati di fuoristrada, Motocross e Supercross in particolare, è il segnale inquietante di un'emergenza che si dovrebbe affrontare. Non credo sia possibile trovare una magia per risolvere questa situazione, e non saprei indicare qualche protezione miracolosa.

Per il mercato stradale europeo è necessaria una certificazione CE per classificare protettivo l'abbigliamento tecnico in vendita. Ma non sono tutte obbligatorie. Consideriamo peraltro che il mercato principale - quello statunitense - ha un approccio completamente diverso, dove le aziende di abbigliamento e accessori specializzati non devono rispettare alcuna certificazione, a parte il casco, ma rimangono i diretti responsabili per le qualità o i deficit di ciò che vendono. Quindi vulnerabili per un'eventuale azione legale, soprattutto le temute class-action che raccolgono le denunce e le richieste di risarcimento per interi gruppi di clienti finali.

Ecco quindi che collari, paraschiena, tutori per gambe e ginocchia, ma anche piste e spazi di fuga, procedure di partenza e condotta di gara, e qualsiasi argomento utile a migliorare la sicurezza, dovrebbero essere affrontati da una commissione che possa raccogliere e studiare ogni suggerimento e opportunità.

Una struttura che ora manca nel Motocross ed è questa

forse l'unica strada percorribile seguendo l'esempio in Velocità. Perché in un mondo dove gli infortuni e i rischi di farsi male sono argomenti quotidiani, è logico studiare delle soluzioni. Sul mercato sono presenti molte aziende specializzate in abbigliamento e protezioni, ma solo i caschi devono rispettare un'omologazione (neppure specifica per il fuoristrada). In Italia, nei campionati amatoriali Motocross FMI e UISP, teoricamente bisognerebbe indossare anche pettorine omologate CE, ma è già molto se i commissari passano una mano sulla maglia dei piloti per verificare che sia veramente indossata.

Insomma, non esiste nessun organo competente per raccogliere idee, informazioni e statistiche da condividere in una discussione su come migliorare la sicurezza passiva e attiva. La prima riguarda l'abbigliamento tecnico e le eventuali protezioni omologate per vestire il pilota, rendendole obbligatorie per regolamento. La sicurezza attiva è legata alla preparazione e concentrazione del pilota oltre al modo di guidare, e le situazioni in pista: tipologia di partenza e importanza dell'holeshot, prestazioni dei veicoli, spazi di fuga, ostacoli vicini al tracciato, rapidità e condizioni di soccorso, le connessioni e i trasporti verso i centri ospedalieri. Senza dimenticare i limiti da imporre agli operatori media in pista. Tutte quelle scelte e soluzioni utili a minimizzare rischi/cadute e conseguenze.

Mi auguro che si provveda presto a fare qualcosa, invece di abusare continuamente della parola sfortunata.

**RYAN DUNGEY**  
in gara a Thunder Valley (image RedBull/G. Milan), dove in una caduta (si veda sequenza dalla GoPro di Cole Seely) si è fratturato la vertebra cervicale C6. Per sua fortuna solo un paio di mesi a riposo.



CHE, TRA INDIVIDUALI E COSTRUTTORI, HANNO **VINTO 40 TITOLI MONDIALI**

