



SUPER CROSS

(da mal di testa)

di Jan Witteveen / Images Monster Energy

Justin Barcia perde il controllo della sua Yamaha. Il pilota del New Jersey, infortunatosi alla mano destra durante la gara di Arlington, ha sostituito Dave Millsaps che di recente ha annunciato il suo addio alle corse. Anche Eli Tomac ha fatto i conti sin da subito quest'anno con gli infortuni.

L'aspirina non basta più. Qui l'emicrania è diventata un problema pesante. Forse bisognerebbe chiamarlo trauma. È un dubbio che abbiamo da parecchio tempo prima dei sospetti che aleggiano sugli infortuni di Tomac (spalla), Millsaps (gomito), Bogle (due incidenti duri)



A

ndiamo con ordine. James Stewart di botte ne ha prese tante. Una carriera eccezionale, qualità di guida indiscusse, ma col rischietto spesso in zona rossa ha collezionato tante vittorie e altrettante ca-

dute. Dài oggi e dái domani, sappiamo che si crepano anche i cementi armati, si spezza il fil di ferro, e figuriamoci se non ne risente il cervello di un pugile, di un wrestler e... di un crossista no?

Ma forse i caschi sono abbastanza protettivi, le cialottine interne di polistirolo son lì per quello. O forse no, perché l'omologazione è per il casco, ma nessuno ha omologato il cranio. Cioè, nessuno sa quanti pugni in faccia può prendere un pugile e quante craniate per terra può prendere un crossista. Ma qualche conseguenza devono aver avuto se un fuoriclasse, un talento ancora (apparentemente) integro,

relativamente giovane, all'apice della carriera, viene "pizzicato" dall'antidoping per assunzione di farmaci proibiti.

Le solite porcherie da ciclista dopato o culturista bombato? Naaa, neanche un po'. Farmaci per deficit di attenzione che, tradotto in soldoni, è: difficoltà di concentrazione. Che roba è? La prima volta che si sentiva qualcosa del genere.

AMA però non ha fatto giustamente sconti e Stewart s'è... scontato la sua squalifica. Per un anno è rimasto a riposo e quand'è tornato, spiace dirlo, non è stato più lo stesso e oggi è praticamente un pilota a riposo. Non si è mai ritirato ufficialmente ma nessuno l'ha più cercato. E tantomeno il padre ha tentato di organizzare un team, investimento che per quanto ha capitalizzato nella sua carriera, gli sarebbe costato meno di quanto speso per le sue piste private.

Caso sporadico? Forse, è quanto si spera. C'è già abbastanza lavoro per gli ortopedici nel cross. Ora è

iniziata la stagione 2018 e già nel precampionato arrivano le prime cronache dal pronto soccorso. Bogle si fa male. Una prima caduta, poi una seconda, senza spiegare nulla il team annuncia che per l'apertura ad Anaheim il suo pilota non corre. Si è fatto male, è evidente, ma nessun dettaglio. Fratture? Lussazioni? Legamenti? Boh, quel genere d'infortuni di solito si raccontano. Rientra a Glensdale, quarta prova.

A Millsaps sembra andare peggio. Ad Anaheim1 non c'è neanche lui, non corre perché s'è rotto il gomito prima della MillionDollar di LasVegas. Metà ottobre. Almeno questo dice il team che ingaggia per sei gare Barcia. Sei gare?? Uhm, va bene che il gomito è un'articolazione stronza e rognosa da far "manutenzione", però i conti non tornano. Infatti, le indiscrezioni son ben diverse, ben più gravi nella sostanza e ad Anaheim Millsaps ha raccontato la verità: sì, il gomito è rotto ma ha picchiato la testa, emorragia/commozione cerebrale, perdita di coscienza per 8



minuti (e per un medico sono tanti!), e a distanza di mesi ancora nessuno sapeva quando e se sarebbe tornato in gara. Il 2018 nei programmi di Millsaps doveva essere l'ultima stagione, ma non sarà così, perché nel frattempo è arrivato l'annuncio ufficiale: David Millsaps si ritira.

Dopo tanti piccoli misteri, lo stesso pilota ha scritto quanto il suo neurologo di fiducia gli aveva spiegato: un nuovo trauma cranico poteva compromettergli una vita normale, se non addirittura essergli fatale. Prima abbiamo assistito alla "comica" di Eli Tomac ad Anaheim1. Che oggi comica non sembra affatto. Abbiamo riguardato il video almeno cinque volte, forse dieci. Non ci sono dubbi che l'impatto sia stato relativamente a bassa velocità, e la spalla colpita non si sia lussata. Una bella botta invece la deve aver presa la testa, perché Tomac si rialza lento, non la solita reazione rabbiosa di chi – in testa alla gara, favoritissimo per il titolo – vuole subito riprendere la moto. Barcolla, si tira su le braghe, monta in sella, riparte piano. Si ferma, per allacciare un pantalone da cross ci impiega 11 secondi. Coi guanti forse non è pratico, fase concitata di gara, nervosismo, adrenalina a mille, ma 11 secondi per un'operazione che un pilota professionista fa dai tempi del minicross... non sono tantini?!

Vabbè, ci sarà stata della terra, ma per mettere in moto la sua Kawa (l'ha fatta spegnere!?! Molto strano per un campione concentrato) al primo tentativo

perde l'equilibrio. Al secondo si accende, riparte e poco dopo torna ai box. Non si tiene la spalla, non sembra proprio quello il problema. Silenzio. Una settimana dopo qualche giro al rallentatore, il team annuncia che non corre. La spalla dà problemi eppure non si è lussata. Dovrebbe essere solo una botta, ma tanto basta. Un'altra settimana, crioterapia, fisioterapia, magari anche un po' di vecchio cortisone e antinfiammatori, in conferenza cerca di convincere tutti, e non ci crede nessuno. Infatti, nuovo miracolo: Tomac torna un pilota veloce e vincente nonostante la spalla malmessa.

A San Diego si fa male nuovamente Ken Roczen, questa volta nessun rischio di trauma cranico, ma poteva finir molto peggio. Ma tutta questa omertà per non dare vantaggi agli avversari non aiuta e forse non è la spiegazione.

Semmai è la paura delle verifiche, che AMA ha giustamente introdotto per monitorare la salute e il problema dei traumi cranici con il "Concussion Program & Protocol". Perché la terra ha più o meno lo stesso coefficiente di assorbimento di 20/30 anni fa, lo scheletro e il cranio umano sono più o meno gli stessi da qualche migliaio d'anni, i caschi non si sono evoluti molto e più o meno devono rispettare le stesse normative d'omologazione, mentre le velocità in pista e d'impatto sugli ostacoli sono tremendamente aumentate. Ed erano già critiche prima... prima di Stewart un altro grandissimo talento del

La partenza è uno dei momenti più critici in una gara di Supercross.



cross americano è stato fermato da un grave trauma cranico. 1982, Donnie Hansen è al top della carriera, ha appena vinto in 250 Supercross e National e convocato per il Motocross della Nazioni, si allena in Germania sulla pista di Rolf Dieffenbach. Cade, picchia duro, sbatte la testa, è grave ma si salva. E tornerà a una vita normale, però non abbastanza per tornare a correre.

È evidente, abbiamo superato il limite. Dello scheletro umano e del cervello di chi governa questo sport. Siamo oltre il buon senso e per una logica molto semplice. Ma prima di arrivare alla conclusione bisogna valutare i fattori di rischio e la sicurezza passiva di uno sport – il Motocross – che denuncia una frequenza di infortuni gravi talmente elevata da allontanare invece di avvicinare i praticanti e le loro famiglie. È una questione di sicurezza ovviamente. Di sicurezza passiva. Punto 1: le Piste. Punto 2: le Partenze. Punto 3: lo Svolgimento gara. Punto 4: Moto e cilindrate. Punto 5: Piloti e la loro condizione psico-fisica. Punto 6: Abbigliamento protettivo.

Sui primi punti le problematiche sono abbastanza intuitive. Piste, partenze e svolgimento gara dovrebbero essere riconsiderate. Su moto e cilindrate mi sono già espresso e non sono il solo a considerare le moto attuali eccessive. Ma tra i motivi da inserire alla voce sicurezza c'è un fattore stress. I piloti oggi girano e si allenano moltissimo, in caso di caduta e infortunio hanno una grandissima fretta di tornare in

moto il prima possibile. A volte quando ancora non hanno recuperato al 100%, con un rischio ancora più elevato di cadere nuovamente rimediando spesso danni fisici ancor più gravi. I piloti e le persone che li circondano dovrebbero avere consapevolezza dei propri limiti, perché il comando del gas è nelle mani di chi guida. Il pilota dovrebbe essere "allenato" a un rischio "consapevole", importante per reggere la pressione, non voler andare costantemente oltre. Ciò che, secondo me, accade troppo spesso.

Sull'abbigliamento tecnico protettivo, caschi-paraschiena-protezioni torace, c'è da lavorare altrettanto. Prima di tutto per il casco, che è la principale protezione per concussioni e traumi cranici.

Quale sia l'omologazione più efficace per il Motocross neppure m'interessa. Che sia DOT, Snell o quella giapponese/europea ECE non importa. Da tecnico credo serva una normativa specifica per il Motocross, con criteri più restrittivi rispetto a quelli in vigore per costringere l'industria a fare ricerca. E migliorare dei prodotti che oggi per alcuni marchi (più di uno) sono certamente sviluppati all'insegna del massimo risparmio e della pura estetica, in grado di superare appena le prove di omologazione e NON di eccellere nella sicurezza.

Tempo fa SHOEI collaborando con Mitsubishi aveva sviluppato un materiale innovativo per sostituire il polistirolo. Ma poi non mi sono più aggiornato sulla sperimentazione. Che deve sempre rispettare e non

superare dei limiti oggettivi di peso e ingombro.

Una omologazione severa per il Motocross costringerebbe a migliori progettazioni di nuovi caschi più sicuri. In ogni caso il "Concussion Program & Protocol" dovrebbe essere adottato e reso operativo anche per la MXGP, perché i piloti del Mondiale affrontano le stesse problematiche dei colleghi americani. Con questo procedimento si evita che un pilota dopo un trauma cranico possa ritornare in pista finché non è totalmente guarito. Ecco perché la FIM dovrebbe organizzare una commissione sulla sicurezza più efficace di quanto si lavori oggi, spinta magari dalle Case che dovrebbero essere le prime interessate a proteggere i loro investimenti.

Nel Motocross come in tutti gli altri sport a motore, qualsiasi Casa investe budget enormi per ingaggiare i migliori piloti sulla piazza. Personaggi sempre molto giovani, motivatissimi e combattivi come le loro famiglie e relativi team nell'inseguire il massimo risultato, ma non sempre lucidi nel comprendere un rischio crescente. Quello che per loro sono le occasioni di una carriera, per le Case sono la normale routine della partecipazione ai campionati più importanti. Per quanto impegno e denaro serva per assicurarsi i campioni del momento, non vedo la stessa lucidità a tutelare la salute e l'investimento, a verificare che le protezioni sponsorizzate ai loro piloti siano le migliori disponibili, e spingere le federazioni a lavorare meglio per la sicurezza. Sicuramente servirebbe molta più collegialità.