Motocross: passione pericolosa?

L'articolo sul numero di giugno a firma di Zep Gori (pag. 108), in cui si parla della pericolosità attuale del motocross anche tra i professionisti, mi ha fatto tornare in mente un vecchio pezzo pubblicato sulla rubrica "Cross sano in corpore sano". Forse i giovani lettori non ricorderanno la rubrica che vide la luce nel 1983 da una brillante intuizione dell'allora direttore Ruggero Upiglio!
"Cross sano" in quel pezzo si rivolgeva a tutti coloro che organizzano, governano o praticano il motocross con un appello a riflettere sull'aumento di pericolosità dello sport e sul fatto che l'equazione maggior spettacolo = più incidenti alla fine determinava meno piloti!

Meno rischi, più piloti

Stiamo parlando di circa 20 anni fa, però ora leggo sull'ultimo numero della rivista: "l'infortunio è una questione statistica e oggi ci si rompe molto più di ieri e dell'altro ieri… forse è solo più urgente cominciare a pensarci, per salvaguardare i protagonisti, e pure gli amatori per salvare il patrimonio di questo sport".
Già, stiamo parlando di salvare uno sport ma anche una, molte vite di ragazzi magari costretti a lunghi mesi in ospedale o in istituti di riabilitazione, quando non va peggio! Che immagine vogliamo dare di questo sport? A chi giova alla fine?
La velocità in pista ha saputo crescere, eppure non possiamo dire che le gare attuali siano meno divertenti e combattute rispetto a quelle di alcuni decenni fa quando morirono Pasolini e Saarineen in una curva e molti altri ancora poiché non c'erano gli spazi di fuga e tutti gli accorgimenti messi in atto oggi.
Rileggendo il pezzo di "cross sano" balza agli occhi una parte scritta a commento proprio dall'allora direttore circa la distinzione del motocross "gara di velocità su di un circuito fuoristrada con ostacoli naturali che non deve permettere il superamento di 55 km orari" e il cosiddetto stadiumcross, ovvero "pista costruita temporaneamente con ostacoli artificiali".
Ma oggi quali piste non consentono il superamento di 55 km orari alle attuali moto? Nessuno si è mai preso la briga di calcolare la velocità che raggiunge una 250 4 tempi in fondo al rettilineo delle piste in cui corrono ogni domenica i nostri ragazzi? Ho un figlio di 15 anni, lo scorso anno correva nel minicross con una 85, oggi secondo le regole dovrebbe correre con una 250: è un passaggio logico? Mi sono rifiutato e ho imposto una 125 2 tempi memore del fatto che alla sua età facevamo la categoria Cadetti con il cinquantino, poi dopo un paio di stagioni la 125 e infine dopo molti anni ci si accostava alle cilindrate maggiori. Perché sono scomparse le fasce d'età? Nessuno ha mai pensato di calcolare la differenza di prestazioni tra una 250 di oggi e una di 20 anni fa? Non parlo solo di potenza, ma di un insieme di fattori quali l'erogazione, la ciclistica, le sospensioni, la trazione etc..
A inizio giugno ad Asti si è svolta una gara di minicross, trofeo 2 tempi, concomitante il campionato moto d'epoca; ho voluto calcolare la velocità di percorrenza in alcuni tratti della pista confrontando ex campioni esperti in sella alle moto 250 e 500 cc di un tempo con i giovanissimi in sella alle cross attuali di 85 cc.
Confronto senza senso? Forse, però è curioso notare che alcuni salti che i ragazzini con le 85 effettuavano senza apparente difficoltà, i partecipanti adulti con le cross d'epoca riuscivano a farli solo con moto costruite dopo il 1980 (monoammortizzatore) e la velocità in salita nei tratti molto bucati delle 85 e 125 era più elevata delle 500 ante 1980!
Quindi, le moto attuali hanno avuto incredibili cambiamenti ma le piste solo in parte, e stiamo parlando di uno dei migliori circuiti in Italia. Zep Gori ci parla di motocross di altissimo livello, la MX1, però la lista degli infortunati a metà stagione è imbarazzante! Si lamenta giustamente che non c'è neppure una Clinica Mobile che segue il Mondiale o un'infermeria sulle piste dei gran premi.
A questo punto vorrei raccontargli di come un giovane ortopedico 25 anni fa seguiva le gare del Mondiale in Europa con il suo furgone attrezzato a "Centro Medico Mobile" per aiutare i piloti prima, durante e dopo la gara!
Quando un pilota professionista subisce un grave infortunio la stampa specializzata diffonde la notizia che crea più o meno scalpore, quindi si discute di indoor americani, di cilindrata e di campionati decisi più dagli infortuni che dalle prestazioni vere.
Purtroppo pochi sanno degli infortuni che accadono ogni fine settimana ai piloti dilettanti. Il numero di incidenti gravi negli ultimi anni è esponenzialmente aumentato, al contrario del numero dei praticanti che, anzi, a mio giudizio diminuiscono tra i giovanissimi perché i genitori sono terrorizzati dai rischi della pratica del fuoristrada.

> Mi chiedo se le istituzioni si siano poste il problema. Molte soluzioni sono state proposte: creare le fasce d'età e il passaggio per meriti alle categorie superiori, reintrodurre le moto a 2 tempi per i più giovani, omologare e rendere obbligatorie determinate protezioni, ridurre le cilindrate, il rumore! Non mi sembra che manchino le soluzioni quanto la volontà di metterle in pratica.