



In pista come in strada: la sicurezza dipende dalle regole

Contrariamente a quanto qualcuno potrebbe credere, i circuiti non sono luoghi senza regole. Al contrario, se oggi gli incidenti gravi sono eventi rari è proprio grazie a un complesso sistema di regole comprese, condivise e rispettate

Il mese scorso vi ho parlato dell'odore della paura. Quella consapevolezza del pericolo che dovrebbe renderci più attenti alla guida. Una coscienza scontata per i piloti.

Il pilota sa cosa rischia. Ma sa anche che si fa il massimo per evitare incidenti gravi. Non a caso, la quasi totalità delle migliaia di appassionati e professionisti che corrono tutti i fine settimana, tornano regolarmente a casa alla domenica sera.

Alla base di questo risultato ci sono la consapevolezza e lo studio delle situazioni di pericolo; dalle quali discende un sistema di regole continuamente riviste e migliorate. Regole rispettate, perché comprese e condivise.

L'intento di questo articolo è di tracciare un parallelo fra la situazione delle competizioni e quella della strada. Per capire se si può imparare qualcosa dal sistema di gestione del rischio nelle piste.

La prevenzione inizia dall'organizzazione

I furgoni dei piloti che vanno a correre, di solito sono zeppi fino al tetto. Dentro ci trovate la moto, l'abbigliamento, i ricambi e gli attrezzi. Ma anche il gazebo, il tavolo con le sedie, un paio di sdraio e molte casse d'acqua.

Ogni pilota sa che l'attenzione al relax e al riposo è fondamentale. Così come lo sono la giusta alimentazione e l'idratazione. Prima di andare forte, il pilota cura il benessere psicofisico.

Cure maniacali per la moto

Prima di scendere in pista le moto debbono passare le verifiche dei commissari tecnici. Dadi e bulloni principali debbono essere legati con un sottile fil di ferro, per evitare che si allentino inavvertitamente. Sotto la coppa dell'olio in molti casi è prescritta una vasca per raccogliere eventuali perdite oleose. Sul manubrio deve essere previsto un bracciale a strappo



che spenga il motore in caso di caduta. E sono sempre più diffuse le protezioni della leva del freno anteriore, per evitare che nelle prime fasi di gara, il contatto fortuito con altre moto causi incidenti di gruppo. In sede di verifica viene anche controllato l'abbigliamento del pilota.

I meccanici del team, dal canto loro, operano metodicamente continui controlli, secondo una procedura codificata. Ed anche il pilota, quando sale in sella prima di partire prova la posizione e i comandi, strizza il freno anteriore per assicurarsi che funzioni.

Al primo ingresso in pista i piloti e le moto sono di nuovo controllati dai commissari tecnici, uno per uno. Si consegna il foglio che attesta la regolarità delle verifiche tecniche e della visita medica. Quindi i commissari controllano il corretto serraggio del cinturino del casco e la chiusura della tuta.

Alla sera è la volta dei meccanici, che smontano le moto per controllarle a fondo. L'ultimo lavoro è una pulizia meticolosa della moto con un pennellino o uno straccetto, pezzo per pezzo. Perché questo è l'unico modo per scoprire sul nascere eventuali rotture.

Dunque: ogni mezzo meccanico è soggetto a rotture, e il pericolo si combatte eseguendo scrupolosamente la manutenzione programmata.

In pista: guai a chi sgarra

Potrà sembrarvi strano, ma in circuito il vero pericolo è nascosto nel non rispetto delle regole, a cominciare da quelle di

buon senso.

La prima cosa che si impara è il concetto di differenziale di velocità. Se in strada è opportuno viaggiare a una velocità omogenea con quella degli altri veicoli, in pista chi va piano si mette fuori traiettoria. Per non dare fastidio e non creare pericolo.

Quando sale la velocità è fondamentale comportarsi sempre in maniera prevedibile per gli altri. Si frena dove tutti frenano, mai in mezzo a un rettilineo. E in uscita di curva si accelera sempre. Chi ha problemi lo segnala, alzando un braccio, o allungando una gamba di lato per mettere "la freccia". Perché tutte le manovre inaspettate vanno comunicate preventivamente.

Velocità, gruppi a stretto contatto e punti ciechi. Una situazione pericolosissima, se non ci fossero i commissari di percorso con le loro bandiere.

C'è un codice. Ogni bandiera può essere tenuta ferma o agitata. Nel primo caso il punto dove c'è il problema è ancora lontano, nel secondo si è "sul" problema.

Cosa si segnala? Con la bandiera gialla gli incidenti. E in regime di bandiera gialla sono vietati i sorpassi. Perché quando si passa in un punto dove c'è un incidente i piloti debbono poter rallentare, commisurando la velocità alla presenza di feriti, soccorritori ed eventuali rottami. Chi supera viene fermato, sia in gara che in prova.

Poi si segnala la pista sporca, la presenza di ambulanza, l'arrivo alle spalle di piloti molto più veloci, l'interruzione

immediata del turno o della gara per problemi gravi. E in quest'ultimo caso si finisce il giro per rientrare ai box a bassa velocità.

Tutte segnalazioni sempre osservate e rispettate. E il non rispetto è punito severamente.

E se si cade? Ci si toglie dalla pista prima possibile e si aspetta la fine del turno per rientrare ai box. Ma anche a turno finito, si rientra guidando solo se la moto è in buone condizioni e non sporca o perde pezzi. Facendo il giro nel normale senso di marcia, mai contromano.

I box: anche qui regole ferree. Tanto per cominciare velocità limitata. Poi c'è una corsia dove scorrono i veicoli e una davanti al box dove i meccanici lavorano; una sorta di area pedonale. In quella dove scorrono i veicoli le persone non possono stare. Possono attraversare rapidamente per andare al muretto sulla pista. Ma debbono prestare attenzione alla sirena che avvisa quando c'è un veicolo che rientra. E ai marshall lungo il muretto, che possono bloccare l'attraversamento se si accorgono che qualche pilota sta per ripartire. La persona a piedi che non rispetta la segnalazione degli steward, viene cacciata e privata del pass. Anche i pedoni rispettano le regole.

Quello che vi abbiamo presentato è un piccolo estratto delle più comuni pratiche e regole che vigono nel settore delle corse in circuito.

Come vedete, spesso si tratta delle stesse regole di comportamento, o anche solo di buon senso, che vigono sulla strada. Perché, nonostante la differenza importante fra i due ambiti, quando in gioco ci sono veicoli, ostacoli e velocità, i problemi sono simili fra loro.

La differenza fondamentale con quanto succede in strada è che le regole della pista sono comprese, accettate e condivise. E sono gli stessi piloti o addetti ai lavori a isolare chi si comporta in maniera pericolosa. Cosa che crea anche un altro presupposto fondamentale perché una norma sia rispettata: la certezza della pena.

Forse la strada per migliorare la sicurezza stradale è proprio qui: far comprendere l'importanza di certe regole e, parallelamente, aumentare i controlli, per instillare nelle menti dei pirati il concetto di certezza della pena. ■

***Presidente dell'Associazione senza fine di lucro GuidaSicuraMoto e giornalista esperto di assicurazioni**