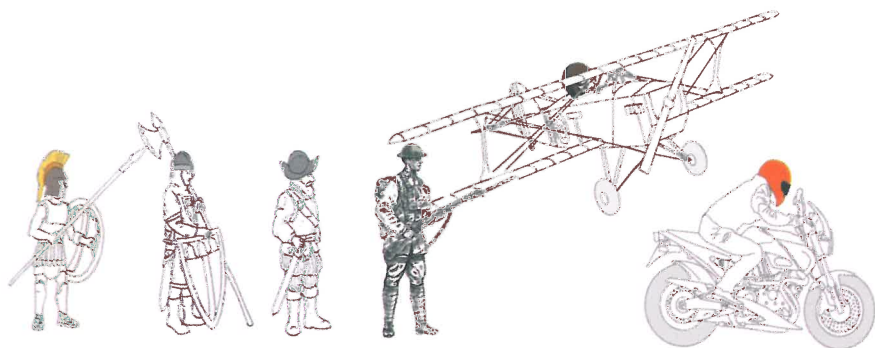




Dall'elmo medievale... al casco integrale

*Piccola storia delle protezioni del capo e consigli
spiccioli su tante buone ragioni per indossare il casco
andando in moto*

a cura di
Luigi Mamone



Amministrazione Comunale di Praia a Mare

LUIGI MAMONE

Dall'elmo medievale.... al casco integrale

*Piccola storia delle protezioni del capo e consigli spiccioli su
tante buone ragioni per indossare il casco andando in moto*



Amministrazione Comunale di Praia a Mare

2017 © Luigi Mamone

Progetto grafico e impaginazione
Mario Riente e Moto Club Praia a Mare



Stampa La Poligrafica – Scalea

PRESENTAZIONE

L'Amministrazione comunale, ogni anno, con il concorso della Polizia Municipale organizza presso l'Istituto Comprensivo statale una serie di incontri con i ragazzi, per sensibilizzarli a comportamenti corretti sulla strada, da pedoni o da utilizzatori delle due ruote (bici o motorini) e soprattutto all'utilizzo del casco al fine di evitare danni alla propria persona, che, in alcuni casi, portano a mutilazioni irreversibili.

Ogni anno, purtroppo, molti adolescenti sono vittime di incidenti che portano lo sconforto nella famiglia e provocano depressione in quei ragazzi, che si sono mostrati poco avveduti e poco attenti al rispetto delle regole e, soprattutto, per non aver indossato il casco o per averlo usato in modo scorretto.

L'uso del casco è previsto, tra l'altro, da una specifica legge dello Stato. Di qui la necessità di darne la massima pubblicizzazione con qualsiasi mezzo al fine di addottrinare i più giovani.

Sulla scorta di tali considerazioni l'Amministrazione comunale dà alle stampe con motivato piacere questo opuscolo del dott. Luigi Mamone, Presidente del Comitato Regionale FMI della Calabria, dal 2001 fino al marzo del 2017, che ringrazio per la sua disponibilità. È un testo che, oltre a ripercorrere le tappe attraverso le quali si è giunti alla realizzazione dei moderni caschi, offre utili consigli e preziose indicazioni non solo ai giovani ma anche ai tanti adulti che usano le due ruote, insistendo sulla necessità di pensare alla propria salute psicofisica.

Nel ringraziare il Moto Club "Praia a Mare", che ha caldeggiato questa pubblicazione, invito i nostri ragazzi a leggere questo opuscolo con attenzione e a far tesoro del suo contenuto per vivere una vita serena e tranquilla sulla strada e sulle due ruote.

*Il Sindaco
Antonio Praticò*

DALL'ELMO AL CASCO. VERSO UNA NUOVA CULTURA DEL MOTOCICLISMO

Chiunque oggi vada in moto deve indossare il casco. Questo dice il Nuovo Codice della Strada. Ma per la Federazione Motociclistica Italiana il casco non può essere assimilato ad una delle tante regole che, si sa, molto spesso i giovani sono portati a contravvenire. Per noi il casco è una filosofia, imprescindibile companatico dell'audacia del motociclista. E la scommessa di FMI è quella di convincere l'esercito di persone che utilizza la moto per sport, per necessità, per lavoro, ad indossarlo con la stessa costanza e lo stesso amore con la quale lo indossano gli appassionati. E' una missione che svolgiamo ogni giorno attraverso le nostre lezioni di educazione stradale rivolte a bambini, giovani e adulti, in cui predichiamo la sicurezza attiva e passiva.

Tracciare la storia del casco partendo dall'elmo medievale, come fa Luigi Mamone, è un modo nobile per onorare questo tema, fornendo riferimenti storici che lo valorizzano.

Ci aiuta a comprendere come il casco sia molto utile in caso di incidente, ma non solo.... Protegge dal freddo, dalla luce, dagli agenti atmosferici. Ha protetto i guerrieri dai propri nemici, ha accompagnato i primi aviatori che hanno sfidato il cielo. E' un valore, è bisogno atavico dell'uomo di proteggere il proprio capo. Questo vuol dire fare cultura, quella cultura della moto che gli uomini della Federazione sono impegnati a diffondere quotidianamente.

Avv. Giovanni Copioli
Presidente
Federazione Motociclistica Italiana

LA FORZA DI IDEE SEMPLICI E VERE

Leggendo l'interessante libro di Luigi Mamone si è condotti per mano a percorrere la storia dell'umanità.

Ma l'indiscusso pregio dell'opera, oltre al contenuto culturalmente apprezzabile, è la leggerezza e la piacevolezza con la quale l'argomento è trattato, mai disgiunto dalla profondità e dalla storicità delle notizie fornite, elementi a cui deve la sua validità.

Io penso che è la maniera più intelligente per destare l'interesse di giovani e adulti su un argomento tanto serio e socialmente tanto importante, com'è quello di vedere l'obbligo di indossare il casco, non come una imposizione dettata dall'alto, ma come una esigenza connaturata all'uomo.

Mamone, fa vedere, com'è giusto che sia, che l'obbligatorietà di indossare il casco è una naturale forma di autodifesa che ciascuno di noi deve sentire, a prescindere dalla norma che l'impone, come esigenza virtuale.

Ricordo la campagna che a suo tempo facemmo, con l'aiuto e la trascinante forza della passione e della professionalità del Dott. Claudio Costa, l'angelo dei motociclisti, affinché venisse sancita l'obbligatorietà del casco.

Ci sarebbe stato utile allora il libro di Mamone. Ma anche oggi è utile. Forse di più.

Si legge con interesse e, se ce ne fosse bisogno, convincerebbe con la forza delle idee semplici e vere, a considerare il casco, non come un ingombrante accessorio, ma come un indispensabile elemento di sicurezza, indispensabile e naturale.

*Francesco Zerbi
(Presidente Onorario della F.M.I e della F.M.L)*

PREMESSA

Le disposizioni di legge che hanno riformato, innovandolo profondamente, il Codice della Strada hanno sancito in maniera perentoria l'obbligo di indossare il casco di protezione per il capo per tutti coloro che utilizzino veicoli a motore a due ruote, anche di cilindrata non superiore ai 50cc.

L'utilizzo obbligatorio del casco era stato previsto e attuato in precedenza con riferimento all'uso dei soli motocicli: ovvero dei motoveicoli di cilindrata superiore a 50cc e muniti di targa di immatricolazione e non del solo contrassegno identificativo (la targa dei motorini).

L'obbligo del casco sui motorini era stato inizialmente sancito solo per i minorenni mentre per i maggiorenni era stata lasciata una possibilità di scegliere se utilizzare oppure no la protezione del capo. Nell'ultima stesura invece l'uso del casco protettivo è stato reso obbligatorio per tutti i motociclisti utenti della strada.

Obbligo questo, che finalmente - sia pur tardivamente - adegua gli standard italiani alle normative in vigore negli altri paesi della comunità europea e giunge a mettere fine a discussioni di ogni tipo, infarcite di se e di ma e che nulla, alla fine, apportavano in tema di decisivi contributi nella battaglia per la sicurezza dei motociclisti.

Purtroppo, bisogna evidenziare, che non tutti hanno ottemperato o spontaneamente ottemperino all'obbligo di indossare il casco e ancora moltissimi utenti della moto (non motociclisti, perché il vero motociclista il casco lo indossa sempre), nonostante il rischio dei controlli e delle sanzioni, tendano ad eludere la norma viaggiando, quando possono, spesso anche dove prudenza e cautela giustificerebbero un appropriato e prudente utilizzo del casco, senza alcuna protezione per il capo.

Questo breve scritto, indirizzato a tutti coloro che utilizzano le moto, ma pensato e strutturato per rivolgersi principalmente ad

un pubblico di lettori giovanissimi e giovani prende le mosse dalla necessità di offrire ai neofiti delle due ruote, centauri alle soglie dei quattordici anni e oltre, e anche agli altri motociclisti o aspiranti tali, una serie di riflessioni e di osservazioni tese a incentivare una valutazione critica e un giudizio razionale verso l'opportunità: ovvero, l'utilità, ovvero l'interesse, e, dunque, la convenienza a indossare un casco viaggiando in moto.

Necessità di informazione evidenziatasi durante il ciclo di conferenze svoltesi in numerose scuole calabresi nell'arco dell'anno scolastico 2001/2002 per iniziativa del Rotaract Distretto 2100, nell'ambito del premio Francesco Andrisani, e alle quali il Comitato Regionale Calabria della Federazione Motociclistica Italiana - che ho avuto l'onore di presiedere per ben 16 anni e che mi sforzo di rappresentare ancor oggi, in ogni contesto e soprattutto in quelli che evidenziano il dato della capillare presenza della realtà motociclistica in ogni ceto e tessuto sociale e urbano - su invito della Dott.ssa Anna Maria Sodano, alla quale va un cordiale e sentito ringraziamento per aver allora creato una serie di happening di grande importanza promozionale e divulgativa e che, a buon titolo può essere considerata la musa ispiratrice dell'idea di questo breve scritto - ha prestato un contributo di esperienza dei propri istruttori di sicurezza stradale, partecipando agli incontri e offrendo spunti di informazione e di provocazione, che i ragazzi hanno mostrato di ben recepire e di accettare nel corso della conferenza e, soprattutto, dopo la fine delle relazioni, con decine e decine di domande, attente, puntigliose, mature che hanno dato la conferma di quanto i giovani necessitino di stimoli, per recepire e divenire araldi di messaggi di civiltà.

L'iniziativa - sviluppata su basi discorsive non prive di cenni storici e d'esperienza e di suggerimenti di primo intervento e primo soccorso (porti questi ultimi da personale delle Croce Rossa) - mirava al contempo a evidenziare tutta una serie di ragioni che, senza prevedere cadute o incidenti, spiegavano l'opportunità se non la

necessità di utilizzo del casco.

Ragione questa, che contribuì a registrare subito il gradimento delle platee studentesche, confermando quanto i ragazzi siano nelle loro generalità propensi ad accettare l'uso del casco a condizione che lo stesso non appaia più solo ed esclusivamente un obbligo immotivato.

Da questa esigenza deriva la decisione di questo breve opuscolo, poco più di un breve inserto ad uso didattico, che, offrendo spunti, consigli e informazioni, contribuisca a sensibilizzare i giovani a difendere nel miglior modo possibile l'incolumità della propria testa da traumi che altrimenti possono avere conseguenze letali.

Luigi Mamone

CHE COS'È IL CASCO? UNA BREVE PREMESSA STORICA

Fin da quando l'uomo cominciò a confrontarsi con l'ambiente esterno, sentì la naturale esigenza di proteggere il proprio corpo dalle conseguenze dolorose o più spesso letali dell'urto contro agenti esterni: traumi che si verificavano talvolta per fatti naturali e, molto più spesso in sede di contesa, contro gli animali quando si andava a caccia o contro altri uomini quando si combatteva.

La protezione per la testa fu, fin dalle più remote età dell'umanità, costituita da copricapo particolarmente duri, di cuoio o di metallo, modellati intorno alla forma del cranio e muniti di rozze protezioni per il setto nasale, gli occhi o le mandibole, detti elmi. La loro origine era dunque prettamente militare e si legava alle contese, belliche e non, che comunque vedevano uomini confrontarsi in armi e con ampio uso della forza fisica.



GLI ELMI: UN'ORIGINE GUERRIERA E CAVALLERESCA.

IL MITO DEI CENTAURI



Tralasciando i reperti arcaici, ci soffermeremo brevemente su quelli che furono gli elmi (non a caso, in lingua inglese ancor oggi casco si traduce in Helmet) dei greci all'epoca della guerra di Troia o degli antichi romani nell'arco della millenaria storia della città eterna.

Gli elmi greci e romani, abbastanza simili come impostazione, proteggevano il cranio e il rachide e sul davanti presentavano una rozza celata a feritoie e sui lati due bandelle incernierate garantivano una minima protezione alle guance e al viso.

Le diversificazioni, che gli studiosi hanno individuato, a parte tipologie particolari e tecniche di realizzazione dei manufatti dell'uno

o dell'altro esercito della varie Città-Stato, nelle caratteristiche che diversificavano gli elmi dei soldati rispetto a quelli dei condottieri, erano dettate da valutazioni di carattere esclusivamente militare. Gli elmi di coloro che si trovavano a combattere sulla corta distanza, in duello, con le spade, presentavano caratteristiche diverse da coloro i quali dovevano proteggersi da proiettili (pietre, frecce) lanciati con le fionde dai frombolieri o con gli archi dagli arcieri. L'elmo dei guerrieri, che combattevano a cavallo e che già da allora costituivano l'élite della "societas militare", era inoltre riccamente addobbati con piume o criniere, che miravano a riproporre nel guerriero a cavallo l'immagine del centauro, la figura mitologica del guerriero metà cavallo e metà uomo, sintesi figurativa estrema della simbiosi che già allora esisteva fra l'uomo e il cavallo e che nei frangenti più accesi delle battaglie o nel travolgente impeto del galoppo facevano sembrare un unicum fra il guerriero e il destriero, uniti tra loro da un affiatamento prossimo alla simbiosi: quello stesso tipo di feeling che lega, oggi, i moderni motociclisti alle moto e che non casualmente sono chiamati "Centauri".

GLI ELMI DELLE ORDE BARBARICHE



Dopo la fine dell'età romana, e con le invasioni barbariche vi fu una involuzione dettata dal rigore spartano delle armature usate dai condottieri barbari e che si limitavano ad una mera calotta che lasciava scoperta la nuca e il rachide raramente protetto da qualche lamina metallica modellata sulla parte posteriore a protezione della nuca.

L'apparente involuzione, espressione, se si vuole di una società molto più primitiva, tribale e comunque nomade come quelle dei

Barbari, non deve trarre in inganno.

Gli elmi e tutto l'abbigliamento dei soldati barbari, milizie composte da uomini provenienti da ceppi celtici e mitteleuropei, rispondevano a crismi di funzionalità connaturati al loro "modus pugnandi": tattiche militari, che certamente ricordavano più da vicino la guerriglia, con orde di cavalieri capaci di imboscate e brevi fulminei attacchi che non le rigorose strategie tattiche campali delle imponenti legioni Romane, all'epoca delle guerre contro i Galli della odierna Francia battuti da Giulio Cesare.

Nella loro elementare semplicità gli elmi dei barbari miravano a garantire la protezione della testa senza ulteriori particolari accorgimenti. A volerli paragonare ai caschi dei motociclisti ricordavano quelli a scodella usati fino agli anni '50/60.

GLI ELMI DELL'EPOCA MEDIEVALE



Nel medioevo la protezione del capo ritornò ad essere estremamente sofisticata. Il viso e il capo furono completamente nascosti da una struttura, che oggi diremmo "integrale", dotata di una visiera metallica traforata per consentire una sufficiente visione e aerazione, detta celata. In verità questo tipo di elmo, elemento integrante di armature pesantissime oggi in mostra nei musei o dentro antichi castelli con tanto di alabarde, finì ben presto per diventare un'esclusiva prerogativa dei cavalieri in torneo, i quali - così come accade oggi per i piloti da Gran Premio, sia di auto sia di moto, che utilizzano delle speciali protezioni (tute ignifughe gli

automobilisti, protezioni per la colonna vertebrale e le articolazioni i centauri) - miravano a proteggere al massimo l'incolumità dei cavalieri nei duelli equestri che andavano ad affrontare. In qualche caso il peso dell'armatura era tale da paralizzare la libera possibilità di movimento del cavaliere che, come l'imperatore Carlo V, per montare a cavallo veniva issato sul destriero con un'apposita imbracatura.

L'elmo medievale continuò ad essere utilizzato in forma autonoma dalle armature per secoli e, più di ogni altro accessorio, veniva personalizzato dal suo utilizzatore, che lo decorava con le insegne del proprio rango e del proprio casato (riportate altresì sullo scudo) e contribuiva ad identificare il cavaliere che lo indossava o la bandiera sotto la quale quel cavaliere combatteva.

GLI ELMI DEI CAVALIERI CROCIATI



L'epopea delle crociate - il movimento bellico di maggiore importanza assoluta di quel lungo periodo storico - evidenziò esigenze di protezioni leggere ed efficaci e, al posto delle corazze metalliche pesanti e tendenti a surriscaldarsi sotto il sole della Palestina, furono mutuate soluzioni leggere, come cotte in maglie di rete metallica già utilizzate dai velocissimi cavalieri arabi del Saladino e subito adottate anche dai Crociati, inizialmente in grande difficoltà di manovra nel territorio desertico.

Caratteristiche, che, indipendentemente, possono essere riscontrate anche nelle milizie delle armate mongole di Gengis Khan, nelle orde dei cavalieri Berberi del Nord Africa e in altre popolazioni dell'Est europeo.

L'EPOCA PRERIVOLUZIONARIA E IL POST RISORGIMENTO



Nei secoli successivi, fino agli anni che precedettero la Rivoluzione Francese mutarono le impostazioni belliche e le armi; gli attacchi degli arcieri e i duelli all'arma bianca furono soppiantati dalle fucilerie e dall'artiglieria.

Le protezioni dei soldati si modificarono rapidamente e, in luogo degli elmi, fino a tutta l'epoca delle battaglie risorgimentali troviamo i cappelli a tricorno, le feluche, le lucerne o altri simili capi di vestiario privi di alcuna vera capacità protettiva e che per molti aspetti finivano per adempiere maggiormente a funzioni decorative e di contraddistinzione militare con eccezione degli eserciti prussiani che furono i primi a utilizzare elmi metallici per le proprie milizie.

Unici elmi metallici furono quelli delle milizie mercenarie, lanzichenecchi e in genere germanici e mitteleuropei che utilizzavano elmi di foggia simile a quelli ancor oggi usati dalle Guardie Svizzere in Vaticano.

Tutto il XIX secolo, periodo contraddistinto da grandi episodi

bellici, in tutta Europa e in Italia, dalle guerre risorgimentali per l'Indipendenza e l'Unità, fu segnato da conflitti continentali con battaglie campali e movimenti imponenti di truppe appiedate e a cavallo. Una lunga epopea, dunque, destinata a disegnare l'assetto geopolitico dell'Europa, ma durante la quale non si riscontrò soverchia attenzione verso la sicurezza né esistevano altre attività non belliche che giustificassero l'utilizzo di particolari protezioni per il capo.

LA GUERRA DI CRIMEA



La innovazione profonda cominciò ad aversi con la guerra di Crimea e, poi, con l'inizio della colonizzazione europea in Africa, India ed Estremo Oriente. Sia i bersaglieri di Lamarmora in Crimea che i militari inglesi, olandesi tedeschi e italiani delle guerre coloniali, la milizia multinazionale europea giunta in Cina per sedare la rivolta dei Boxer o gli esploratori alla conquista di nuove frontiere cominciarono a utilizzare copricapo rigidi, molto leggeri e idonei a proteggere in qualche misura il capo dall'azione di rovi e erbe della savana. Nasceva il casco coloniale (molto simile per forma a quello utilizzato ancor oggi dai vigili urbani di molte grandi città) e, al contempo, mutavano le tecniche militari e gli armamenti e, di conseguenza, anche gli eserciti.

La fanteria cominciò a sentire la necessità di proteggere le teste dei fanti, in battaglia e in trincea, dal tiro dei fucili dei tiratori scelti (cecchini) che era divenuto sempre più preciso e micidiale, dotando i militari di copricapo metallici di varia configurazione che, comunque, lasciavano scoperto il viso.

LA NASCITA DELL'AVIAZIONE



Il progresso, intanto, cominciava a compiere passi da gigante e l'uomo, dopo aver scoperto il motore a scoppio, l'automobile e i bicli a motore, sul finire del secolo XIX con i Fratelli Wright e poi, all'alba del nuovo secolo, con altri loro emuli europei riusciva a far volare macchine munite di ali e spinte da una o più eliche, spingenti o trainanti collegate ad un motore: nasceva l'aviazione. Le prime guerre coloniali e, subito dopo, il primo conflitto mondiale avrebbero impresso all'aviazione un ritmo di sviluppo incredibile. L'utilizzo bellico accentuò subito la necessità di sviluppare e perfezionare soluzioni sempre più ardite e macchine sempre più veloci e potenti, capaci di volare sempre più in alto oltre la potenziale portata dei fucili dei fantaccini e delle artiglierie e di librarsi in aria con agilità, per sfuggire alle raffiche delle temibili mitragliatrici MG o Spandau montate sugli aerei e che, grazie ad una efficace sincronizzazione, ben presto furono messi in condizione di sparare attraverso un disco fra le pale dell'elica. Insieme a queste imprese la svolta decisiva alla realizzazione di quelli che sono i prototipi dei primi veri caschi utilizzati dai piloti di auto e di moto.

PROTEGGIAMOCI DAL FREDDO



In questa situazione di guerra guerreggiata ad alta quota e in climi gelidi subito emerse nuovamente la necessità degli aviatori di proteggersi dal freddo e dal ghiaccio, oltre che dai colpi del nemico.

Furono creati così copricapo di cuoio rigido, imbottiti all'interno di pelliccia. Gli occhi erano protetti da occhiali di vetro, incorniciati all'interno di una fascia di pelle di vitello modellata, per restare aderente alle arcate orbitarie, mentre il resto del viso veniva protetto da un grosso bavaglio di pelle che si stendeva, spesso, in basso a proteggere in qualche modo il corpo del pilota.

Alla fine del conflitto, oltre al ricordo delle gesta di Francesco Baracca (il cui emblema di battaglia era il cavallino che, oggi, usa la Ferrari) di Manfred Von Richthofen, il leggendario Barone Rosso, vincitore sul suo Fokker triplano di ben 81 duelli aerei e poi ucciso da una fucilata sparata da terra da un anonimo fantaccino; l'acrobatico asso statunitense Eddie Rickenbacker, il non meno spericolato suo omologo tedesco Max Immelmann, altri meno noti come

Oswald Boeckle o Fulco Ruffo di Calabria, antenato della Regina del Belgio, Paola Ruffo di Calabria, residuò un patrimonio tecnico e di esperienza che venne immediatamente riportato a terra sulla auto e sulle moto. Fra le componenti di questo bagaglio più di ogni altra cosa immediatamente venne mutuato l'utilizzo dei caschi protettivi che gli aviatori avevano sviluppato per proteggersi dal freddo e per volare in condizioni di maggiore sicurezza, relativamente all'epoca e ai velivoli, tutti con gli abitacoli aperti e con il pilota e il mitragliere esposti all'aria, al vento e alle intemperie e, dato non secondario, alle pallottole degli avversari.

AVIATORI RASOTERRA



I piloti di auto e moto di quegli anni pionieristici, audaci e spericolati quanto e più dei loro colleghi aviatori, misero così da parte i cappelli con visiera e i baschi fino ad allora utilizzati e mutuarono a piè pari dagli aviatori i loro caschi di protezione. Fino a tutti gli anni che precedettero lo scoppio della seconda guerra mondiale, sia pur raffinato e perfezionato nella forma, il casco rimase abbastanza simile per aviatori, piloti motociclisti e d'auto.

Lo testimoniano le foto di quel periodo nel quale, oltre che sui circuiti, erano in voga le lunghe gare stradali, come la Mille Miglia, o la massacrante Parigi-Pechino in auto, o la Milano-Taranto o il Giro d'Italia in moto: gare alle quali prendevano parte centinaia di equipaggi.

AUDACIA INNANZITUTTO



In quegli anni la sicurezza del pilota in gara, in circuito e sulle strade era una componente quasi secondaria e comunque sottovalutata rispetto agli anni attuali: i roll bars di protezione e gli estintori ancora non esistevano sulle auto e le moto erano veri laboratori viaggianti, dove il genio dei progettisti affidava a collaudatori audaci la sperimentazione di soluzioni motoristiche e telaistiche destinate non solo ad un uso agonistico, ma che dall'esasperazione agonistica derivavano proprio le scelte produttive di serie.

L'utilizzo sportivo però aveva cominciato a imporre modifiche agli originari caschi degli aviatori, che vennero alleggeriti e caratterizzati da soluzioni diverse anche perché, spesso, il pilota di moto non aveva la necessità principale di proteggersi dal freddo ma soprattutto dalla polvere e da agenti irritanti per gli occhi e le vie respiratorie.

Oltre a ciò l'industria scoprì l'aerodinamica e le moto cominciarono ad essere, almeno per i tentativi di record in pista, dotate di rudimentali carenature, imponendo anche la realizzazione di caschi dal profilo pulito e quanto più possibile privo di protuberanze e di tute di pelle sempre più aderenti al corpo del pilota.

IL SECONDO CONFLITTO MONDIALE



Si avvicinava, intanto, a grandi passi la fine degli anni '30 e, con essa, l'invasione della Polonia da parte delle truppe naziste. Con lo scoppio della guerra, l'attività agonistica di auto e moto subì un rallentamento, mentre contemporaneamente iniziava l'esaltante stagione dell'aviazione che, nel giro di sei anni grazie al colossale sforzo bellico di ricerca, passava dai biplani con cellula in legno e tela a velivoli sempre più potenti e veloci, a carlinghe metalliche e struttura alare a sbalzo fino a culminare nella propulsione a reazione con il Messerschmitt MB1: il primo caccia a reazione della storia. La battaglia d'Inghilterra, la guerra sul Pacifico e l'epopea degli aerei imbarcati sulle portaerei furono solo le tappe più appariscenti di uno sviluppo che da lì a pochi anni avrebbe aperto le porte alla conquista dello spazio.

Alla fine della guerra, ancora una volta, la tecnologia bellica venne travasata nello sport. Le prestazioni degli aerei dell'ultima generazione e, poco tempo dopo, all'epoca della guerra in Corea, il salto prestazionale degli aviogetti aveva imposto la realizzazione di caschi particolari per gli aviatori: leggeri, resistentissimi, dotati di visiere particolari concepite per resistere alle accelerazioni senza rompersi e danneggiare gli occhi del pilota, per poter agganciare la mascherina del respiratore attraverso il quale, alle alte quote, il pilota respirava, compensando la carenza d'ossigeno.

I caschi così concepiti erano simili a quelli aperti che oggi si utilizzano in moto e che, non casualmente, vengono chiamati "tipo Jet" a ricordo della loro origine aviatoria.

IL DOPOGUERRA, LA MOTORIZZAZIONE DI MASSA



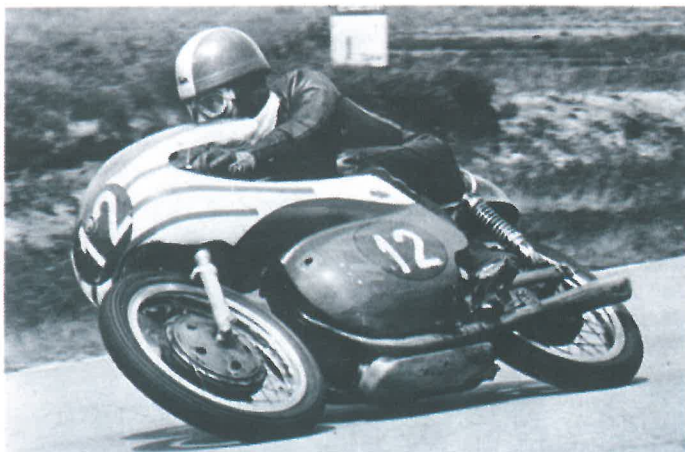
Intanto, dopo la fine del conflitto e dopo gli anni difficili della ricostruzione, in Italia vennero gli anni della rinascita e della crescita economica e, poi, del Boom industriale e del correlativo benessere. Floridità che però ancora in molte regioni d'Italia non consentiva a larghe componenti del tessuto sociale di poter acquistare o mantenere un'automobile.

Il sogno degli italiani, oltre a quello di poter avere le famosissime "mille lire al mese" di cui in una celeberrima melodia, fu quello di avere una moto, anzi, molto più spesso una Vespa: lo scooter della Piaggio, costruito intorno ad un motore di avviamento per motori d'aereo che divenne il simbolo della libertà, della crescita del benessere che si affacciava nelle case degli Italiani.

In quegli anni andare in moto fu, dunque, scelta utilitaria per i tanti che non potevano permettersi la macchina. L'agonismo puro era una componente marginale e abbastanza elitaria, invece era molto diffuso l'uso quotidiano della moto e non solo per svago. Il casco in quegli anni, sulle strade non era sentito come una necessità.

Per molti - e il pregiudizio non è ancora estinto - un buon paio di occhiali era più che sufficiente. Soprattutto il popolo dei vespisti, spesso con fidanzate o mogli al seguito sul seggiolino posteriore con entrambe le gambe dallo stesso lato e velocità di percorrenza non eccessivamente elevate, non evidenziava questa necessità.

IL CASCO E L'AGONISMO



Tornando a terra o meglio sulle piste, dagli anni '50 in avanti, anche purtroppo a causa di gravi incidenti automobilistici (dai fratelli Rodriguez a Giunti, Bandini, Rindt fino al rogo del Nurburgring, che nel 1976 segnò il volto di Niki Lauda) o in moto che costarono la vita a Renzo Pasolini, Jarno Saarinen e ad altri ancora, senza contare la lunga schiera di vittime dimenticate, cadute sul circuito dell'Isola di Man. Una tra queste, il famoso centauro italiano Tarquinio Provini - oggi costruttore di modellini in scala di auto e moto - perse l'uso delle gambe per non aver avuto una valida protezione contro l'abbagliamento del sole: pericolo segnalato sul tracciato dalla semplice scritta in lingua inglese "beware the sun" - "attenti al sole", che il pilota non aveva saputo tradurre. Solo allora venne scoperta l'emergenza sicurezza.

Nel motociclismo, intanto, si perfezionano le tute di pelle e anti-strappo, sempre più resistenti e dotate di protezioni, atte a smorzare gli effetti traumatici delle cadute sulle articolazioni e sulla colonna vertebrale, oggi ampiamente protetta da una protezione spinale (quella protuberanza che si nota dietro le spalle di Rossi, Capirossi e degli altri protagonisti del Campionato del Mondo).

L'EVOLUZIONE DEI MODERNI CASCHI



I caschi in questi anni hanno subito vicende diverse. Nel motociclismo si è proceduto maggiormente a rilento, adottando soluzioni che provenivano dal settore dell'auto. Ritardo, questo, connotato per certi aspetti allo spirito stesso delle competizioni motociclistiche, diverso, intrepido, spartano, rispetto al mondo elitario delle quattro ruote con centauri indomiti e talvolta tradizionalisti, ma che, nonostante ciò, alla lunga accettarono e fecero proprie acquisizioni di sicurezza, quale il casco integrale che debutta nei primi anni '60 sulle monoposto scoperte, le "Formula" in cui i piloti avevano già da tempo adottato il casco Jet di derivazione aeronautica

L'incremento prestazionale delle vetture e delle moto è stupefacente. Si cominciano a pensare soluzioni sempre più efficaci per proteggere i piloti sfruttando anche ritrovati che l'industria andava sperimentando. I materiali arcaici vengono abbandonati e si comincia a lavorare sulle fibre di vetro e su quelle di carbonio, sulle resine facendo investire il viso da un spiffero d'aria. Sono, altresì, dotati di interfono e di collegamento per il cellulare, di

rivestimento interno in materiali pregiati, ipoallergenici e lavabili: un vero e proprio terzo livello di offerta tecnologica adatto a soddisfare ogni esigenza.

Le offerte sul mercato sono ampie e variegata, per ogni tasca, anche se è bene non essere economi o spilorci, quando i soldi che si vanno a spendere servono per comprare un oggetto destinato ad essere fedele compagno della passione per la moto e, talvolta, destinato a salvare la vita di chi lo indossa.

Il casco, inoltre, per la sua strutturazione stessa è soggetto a invecchiamento e pertanto dopo alcuni anni di utilizzo è buona norma cambiarlo.

In ogni caso dopo un urto e anche dopo un'accidentale e apparentemente innocua caduta a terra del solo casco (spesso succede quando lo si poggia sugli specchietti retrovisori o sul serbatoio della moto) sarebbe opportuna norma di sicurezza cambiarlo. In pratica la struttura in policarbonato è studiata per resistere a un urto, anche di notevole entità, smorzando gli effetti dinamici dello stesso contro la testa di chi lo indossa ma, proprio per questa ragione, subendo esso stessi dei danni: micro o macro lesioni che non consentono di ritenere la calotta pacificamente in grado di resistere ad una nuova sollecitazione dinamica.

NON SOLO CADUTE: IL CASCO VA INDOSSATO SEMPRE

Uno degli errori più gravi, in cui i motociclisti indisciplinati incorrono, è quello di sottovalutare l'utilizzo di questo accessorio.

Al di là del possibile incidente stradale e del possibile trauma, esistono moltissime altre buone ragioni per proteggere il viso e la testa quando si va in moto.

Intanto è profondamente sbagliato pensare alla moto come ad un oggetto di puro divertimento da utilizzarsi nei soli mesi estivi.

La moto può essere vissuta - e nelle grandi città ciò già accade - per l'intero anno ed è un veicolo duttile, agile, e facile da parcheggiare e, dunque, in grado di sostituire bene la macchina.

Se negli anni del secondo dopoguerra, con il boom economico e la grande stagione della Vespa e della Lambretta come mezzo di spostamento di massa, le moto potevano sembrare un mezzo utilitaristico per chi non poteva sostenere il costo d'acquisto di una macchina, oggi la prospettiva è profondamente mutata. Chi possiede la moto è, altresì, quasi sempre possessore di auto; la moto è un veicolo di divertimento ritornato ad essere un mezzo di utilità.

Lo conferma il boom degli scooter, mini, midi e maxi: tutti egualmente agili e facili da guidare, seppur lasciano restii i vecchi e incalliti centauri, quelli che in mezzo alle gambe vogliono sentire il serbatoio e che consumano la punta della scarpa con la leva del cambio. Gli scooter sono divenuti il veicolo principale di approccio alle due ruote per i giovanissimi e per tutti quegli adulti che, senza essere motociclisti per vocazione, lo sono divenuti per necessità ma che comunque - piaccia loro o meno - sono centauri a tutti gli effetti.

Il casco contribuisce così a proteggere dalle intemperie e dal freddo. Viaggiare in inverno a capo scoperto può avere conseguenze abbastanza serie a carico dei seni frontali e delle vie respiratorie e degli occhi. Un casco, specie se integrale, protegge adeguata-

mente dall'azione dell'aria gelida e, se il centauro utilizza un sotto casco, una specie di passamontagna leggero, in seta o in fibra acrilica, si cautela anche il collo e la gola.

Il casco è importantissimo - anche a prescindere dall'ipotetico incidente - per proteggere il viso dagli agenti inquinanti che, procedendo a testa scoperta in mezzo al traffico o comunque in ambiti dove è presente un elevato tasso di smog, di polveri combuste o di altro tipo di inquinamento, finiscono per depositarsi sulla pelle e negli occhi.

L'epidermide, vero e proprio filtro del nostro corpo, assorbirà moltissime di queste particelle, altre verranno inalate con la respirazione e, in archi di tempo abbastanza lunghi, l'organismo assorbirà quantità di elementi tossici che possono dar vita a irritazioni, allergie, arrossamenti della cute o, spesso purtroppo, a patologie molto più gravi in qualche caso sfociati in formazioni neoplastiche (tumori).

Gli occhi possono subire arrossamenti e infezioni anche fastidiosissime quando non danni di altro tipo.

Un caso limite - realmente verificatosi - ha visto un motociclista, erroneamente irrorato con anticrittogamico da un elicottero adibito alla disinfestazione dei campi, evitare una grave e forse letale forma di tossicosi, grazie al casco che indossava e che ha protetto la pelle del suo viso dall'azione del veleno che lo ha bagnato, macchiando di larghe e indelebili chiazze verdi e azzurre i suoi vestiti.

L'uso del casco diviene, pertanto, prezioso per porre una barriera fra il viso e l'ambiente esterno.

Quante volte - e questo potrà essere confermato solo da chi è andato in moto usando il casco - al termine di un giro o di una tirata si rende necessario pulire con un panno umido la visiera dal casco per pulirla dalle scorie e dai moscerini che il vento della corsa ha spiacciato contro? Sempre.

Ebbene, viaggiare senza casco significa esporre la pelle del proprio

viso a questa successione di urti spesso solo, ma non sempre, contro miriadi di insetti di dimensioni minuscole. Talvolta gli ostacoli hanno dimensioni, consistenza e pericolosità maggiori: le api, le vespe, i calabroni, i tafani, le mosche, altri insetti muniti di pungiglione sono spesso trovati sui caschi o nei radiatori o sulle carenature. Che cosa succederebbe su un motociclista che viaggia alla tranquilla velocità di crociera di 80 chilometri l'ora, se venisse colpito in un occhio da uno di questi insetti di grosse dimensioni?

Se l'urto interessasse la pupilla, perderebbe senza dubbio la vista, e se colpito nel bianco dell'occhio, andrebbe incontro a grossi problemi, con il rischio di intervento chirurgico corneale e probabile diminuzione del visus.

Si consideri, dato per fermo nell'aria l'insetto, che l'urto avverrebbe sempre a 80 chilometri orari. Velocità che, in relazione al trauma corneale, è certamente elevatissima.

Identica cosa deve dirsi per la possibilità, tutt'altro che remota, di essere colpiti da sassolini schizzati dalle ruote di veicoli, che ci precedono e che si trasformano in veri e propri proiettili, con il rischio di subire le medesime conseguenze della puntura dell'insetto e altre diverse, di carattere contusivo con possibilità di perdere l'equilibrio e di cadere.

Le ragioni, che giustificano l'uso del casco come, si vede, sono dunque tantissime e prescindono dall'ipotetico incidente, che può capitare, è vero, ma che rappresenta una emergenza estrema.

Il casco deve essere usato, a prescindere dall'incidente, come elemento di protezione e di sicurezza nell'utilizzo quotidiano della moto, per divenire utenti della strada responsabili e maturi, capaci, nel rispetto della propria vita e della propria incolumità personale, di vivere la moto, ogni giorno, con il bel tempo e anche quando il tempo è meno bello.

IL CASCO DEVE ESSERE INDOSSATO CORRETTAMENTE



**Allacciati il casco, 5 secondi per una vita!
(da <http://www.italiaonroad.it>)**

Una regola importantissima, e sulla quale è opportuno spendere qualche riga, è quella di indossare correttamente il casco quando si va in moto.

Capita spesso di vedere centauro che, pur avendo il casco, anziché indossarlo e fermarlo serrando il cinturino sottogola, allentano quest'ultimo fino a renderlo il più lungo possibile e fanno sì che il casco penda sulle loro spalle, fermato dal solo cinturino allacciato intorno alla gola.

In moltissimi casi si tratta di centauro che utilizzano caschi aperti. In altre occasioni sono stati notati ragazzi che poggiano il casco sulla testa senza realmente calzarlo, con la conseguenza che la protezione resta al di fuori e al di sopra della faccia.

Vi sono poi centauri (e in questo caso i caschi sono quasi sempre integrali) che viaggiano con il casco infilato nel braccio.

Orbene, sia pur paradossalmente, deve dirsi che corra minori pericoli un centauro senza casco che non uno dei soggetti che indossino i caschi nelle maniere sopra dette: tutte scorrette e tutte pericolosissime:

In caso di caduta un casco non indossato correttamente o infilato nel braccio del centauro si trasforma in un ulteriore ostacolo contro il quale il corpo del pilota urterà.

PERICOLO DI GARROTTAMENTO

I centauri, con il casco bloccato alla gola dal cinturino e pendente dietro la nuca, oltre al rischio di possibili danni alla gola ed ai tessuti molli della trachea, corrono il serio rischio di un garrottamento: ovvero della rottura traumatica delle vertebre cervicali.

La "Garrote" fu lo strumento usato in Spagna per le esecuzioni capitali fino a quando non venne abolita la pena capitale. Il collo del condannato veniva stretto in un arnese di legno dotato sul retro di una grossa vite, che ruotata creava una morsa via via più dolorosa e asfissiante e che alla fine lesionava le vertebre cervicali provocando la paralisi e la morte del condannato.

In caso di caduta, il bordo inferiore del casco, urtando violentemente contro la colonna vertebrale del pilota all'altezza delle vertebre cervicali potrebbe provocare il medesimo irreversibile danno e alla morte del centauro o una tetraplegia (paralisi di tutti gli arti).

Similmente deve dirsi per coloro i quali poggiano il casco senza realmente calzarlo. In caso di incidente potrebbero subire gravi danni dal contraccolpo del casco contro la nuca.

Infine quei motociclisti che portano il casco sottobraccio corrono il gravissimo pericolo, in caso di caduta, che la visiera del casco, aperta a mo' di lama e pronta a colpire l'avambraccio del centauro, abbiano l'arto tranciato dal casco o subiscano lesioni tendinee con lesioni delle arterie e relative emorragie che, se non prontamente ridotte, possono portare alla morte o comunque ad una mutilazione.

LA PROTEZIONE SPINALE



Una brevissima parentesi, prima della chiosa, deve essere dedicata alle ulteriori protezioni, che, pur non essendo obbligatorie, sono quantomeno consigliabili.

Oltre ai guanti e ai pantaloni dotati di imbottiture e ginocchiere, segnaliamo la protezione per la colonna vertebrale. Si tratta di un corsetto che, indossato sotto il giubbotto, (qualora il giubbotto non ne sia dotato di per sé) protegge dagli urti la colonna vertebrale.

La protezione spinale è in poliuretano o altro materiale in grado di assorbire gli urti. È ormai divenuta obbligatoria in pista (la classica gobba di Valentino Rossi & Co).

È consigliabile per tutti coloro che utilizzano la moto per usi sportivi o in percorsi extraurbani e per turismo.

UNA PROIEZIONE ESTERNA DELLA NOSTRA IMMAGINE INTERIORE



Il casco deve essere considerato come una appendice separabile dal proprio corpo, come un altro da sé, come l'elmo del cavaliere medievale sul quale apporre le proprie insegne. In pratica una proiezione esterna di quella immagine interiore che ogni individuo ha di sé.

Il casco può divenire così l'oggetto sul quale esteriorizzare artisticamente o meno l'espressione genuina della propria personalità, decorandolo, colorandolo, personalizzandolo.

Oggi in commercio esistono già dei gadget in plastica morbida che si possono attaccare sui caschi (i cornetti e alla coda da diavolo, ecc.) Le personalizzazioni più originali sono però talvolta quelle spontanee, che si legano talvolta a fatti scaramantici.

Un pilota del Campionato Italiano Supermarecross, Andrea Giglio, nella fasi convulse di una gara cominciò a correre mostrando una lunga traccia nera che spuntava da sotto il casco e che, a fine gara, si scoprì essere una treccia portafortuna fatta con i capelli della sorella.

Una buona norma è, comunque, quella di personalizzare il casco con il proprio nome e con il gruppo sanguigno che - sperando non debba mai servire - è meglio che sia chiaramente indicato a beneficio degli eventuali soccorritori.

Per la decorazione dei caschi esistono oggi in commercio prodotti particolari, pennarelli e vernici (non tutte le vernici e non tutti gli adesivi si possono attaccare sui caschi) ed è bello allora pensare ai nostri ragazzi, neo centauri e novelli cavalieri del nuovo millennio che decorino le proprie insegne sul loro elmo postmoderno in policarbonato, che deve essere il loro, soltanto e sempre il loro, personalizzando il loro casco fino a farne un oggetto unico, irripetibile e, pertanto, prezioso. Oltre a ciò appare opportuno sottolineare che è buona norma non cedere ad alcuno il proprio casco, soprattutto per ragioni igieniche legate alla possibilità di infezioni micotiche. Ideale – ma assai raro nella pratica urbana quotidiana, l'uso di un sottocasco in tessuto elasticizzato, che lasciando libero il viso copra la testa impedendo il contatto della cute con l'imbottitura. V'è da dire che le imbottiture dei moderni caschi sono ormai tutte lavabili e pertanto qualora il casco sia stato usato da un estraneo sarà buona norma provvedere al suo lavaggio o ad una sterilizzazione a freddo staccando il rivestimento e immergendolo per circa 10 minuti in un catino con acqua e bicarbonato di sodio, per poi risciacquarlo e lasciarlo asciugare.

Importante è in quest'ottica, l'iniziativa "**Colora il tuo casco**" lanciata dal Co.Re. FMI della Calabria, negli anni in cui ne fui Presidente e che annualmente vede centinaia di ragazzi indotti a riflettere sull'importanza dell'uso del casco realizzando al contempo su un foglio da disegno che già presenta il profilo neutro di un casco, il "loro Casco", così come lo immaginano e desiderano.

La prima edizione del premio si svolse proprio a Praia Mare grazie alla collaborazione del Motoclub "Praia a Mare".

I vincitori, da sempre, vengono premiati con un casco esattamente uguale a quello da essi stessi graficamente realizzato, lo conservano gelosamente. Il premio, che più di qualsiasi altro possibile trofeo sentono essere proprio.

LA NORMATIVA DEL CODICE DELLA STRADA IN ORDINE ALL'OBBLIGO DI USO DEL CASCO

Articolo 171

Uso del casco protettivo per gli utenti di veicoli a due ruote

1. Durante la marcia, ai conducenti e agli eventuali passeggeri di ciclomotori e motoveicoli è fatto obbligo di indossare e di tenere regolarmente allacciato un casco protettivo conforme ai tipi omologati, in conformità con i regolamenti emanati dall'Ufficio europeo per le Nazioni Unite - Commissione economica per l'Europa e con la normativa comunitaria.

1-bis. Sono esenti dall'obbligo di cui al comma 1 i conducenti e i passeggeri: a) di ciclomotori e motoveicoli a tre o a quattro ruote dotati di carrozzeria chiusa;

b) di ciclomotori e motocicli a due o a tre ruote dotati di cellula di sicurezza a prova di crash, nonché di sistemi di ritenuta e di dispositivi atti a garantire l'utilizzo del veicolo in condizioni di sicurezza, secondo le disposizioni del regolamento.

2. Chiunque viola le presenti norme è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 81 a euro 326. Quando il mancato uso del casco riguarda un minore trasportato, della violazione risponde il conducente.

3. Alla sanzione pecuniaria amministrativa prevista dal comma 2 consegue il fermo amministrativo del veicolo per sessanta giorni ai sensi del capo I, sezione II, del titolo VI. Quando, nel corso di un biennio, con un ciclomotore o un motociclo sia stata commessa, per almeno due volte, una delle violazioni previste dal comma 1, il fermo del veicolo è disposto per novanta giorni. La custodia del veicolo è affidata al proprietario dello stesso.

4. Chiunque importa o produce per la commercializzazione sul territorio nazionale e chi commercializza caschi protettivi per

motocicli, motocarrozette o ciclomotori di tipo non omologato è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 848 a euro 3.393.

5. I caschi di cui al comma 4, ancorché utilizzati, sono soggetti al sequestro ed alla relativa confisca, ai sensi delle norme di cui al capo I, sezione II, del titolo VI.

"Le moderne moto, che oggi corrono nelle gare più famose,
sono gestite da una centralina elettronica.

Nell'uomo la centralina è protetta da una scatola ossea.
Quando sali sul tuo mezzo meccanico proteggi con un buon
casco la tua centralina per giungere sano e salvo alla meta".

Dr. Massimo Corbascio, Resp.le della Clinica Mobile
al Campionato Mondiale Superbike

INDICE

Presentazione	pag.	3
La forza di idee semplici e vere	"	5
Premessa	"	7
Che cos'è il casco? Una breve premessa storica	"	10
Gli elmi: un'origine guerriera e cavalleresca. Il mito dei Centauri	"	11
Gli elmi delle orde barbariche	"	13
Gli elmi dell'epoca medievale	"	15
Gli elmi dei cavalieri crociati	"	17
L'epoca prerivoluzionaria e il post risorgimento	"	18
La guerra di Crimea	"	20
La nascita dell'aviazione	"	21
Proteggiamoci dal freddo	"	22
Aviatori rasoterra	"	24
Audacia innanzitutto	"	25
Il secondo conflitto mondiale	"	27
Il dopoguerra, la motorizzazione di massa	"	29
Il casco e l'agonismo	"	31
L'evoluzione dei moderni caschi	"	32
Non solo cadute: il casco va indossato sempre	"	34
Il casco deve essere indossato correttamente	"	37
Pericolo di garrottamento	"	39
La protezione spinale	"	40
Una proiezione esteriore della nostra immagine interiore	"	41
La normativa del Codice della Strada in ordine all'obbligo di uso del casco	"	43
Il saluto del Dott. Corbascio	"	45

