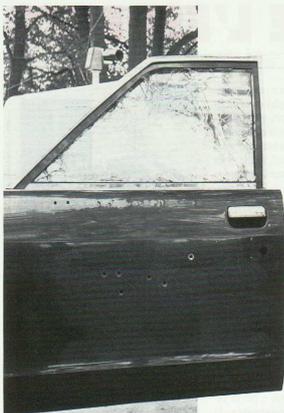


Data: Aprile, Maggio 1988

testata: FORCE Difesa e Sicurezza

FORCE

DIFESA E SICUREZZA



GUIDA ANTISEQUESTRO

PILOTI A RISCHIO

Prendendo spunto dall'episodio di cronaca narrato nel precedente fascicolo accenniamo in questo articolo ad alcune tecniche di guida di difesa o attacco, che potrebbero essere necessarie e quindi adottate da quelle persone cosiddette "a rischio"

Filippo Moscarini

possono essere le problematiche fondamentali, descriviamo due sequenze abbastanza frequenti da considerarsi casi-campione. Nella figura 1 viene mostrata la situazione in cui si trova un veicolo (A) bloccato da un altro veicolo (B) quando non c'è reazione da parte del conducente (A); infatti normalmente il veicolo (A) si ferma e gli occupanti del veicolo (B) possono scendere ed eseguire il sequestro.

Vediamo ora nella figura 2 qual'è la reazione possibile. Deve essere attuata, a rapida frequenza, la guida difesa-attacco. La difesa consiste in un veloce rallentamento in maniera che la parte anteriore sinistra del veicolo (A) si venga a trovare all'altezza del parafrangente posteriore destro del veicolo (B).

Passando subito alla fase di attacco, il

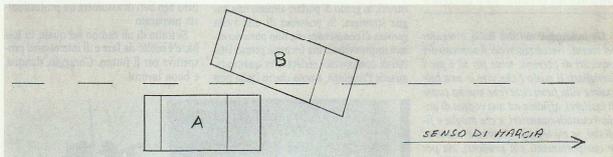


Fig. 1 - Il veicolo B stringe il veicolo A che è costretto a fermarsi sul bordo della strada

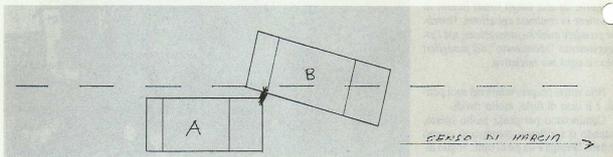


Fig. 2 - Un brusco rallentamento del veicolo A porterebbe il suo paraurti anteriore sinistro all'altezza di quello posteriore destro del veicolo B. A questo punto una violenta sterzata a sinistra del veicolo A manderebbe in testa-coda il veicolo B

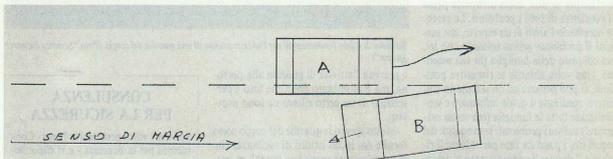


Fig. 3 - Dopo aver "toccato", il veicolo A si allarga sulla sinistra per proseguire la marcia. Il veicolo B, dopo la testa-coda, si trova in contromano e quindi deve ripartire e fare manovra per proseguire

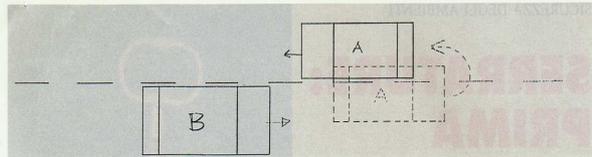


Fig. 4 - Il veicolo A, distanziandosi con una brusca accelerata, esegue un veloce testa-coda e si dirige in direzione opposta al veicolo B

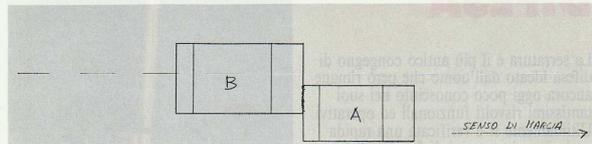


Fig. 5 - Il veicolo B sperona il veicolo A, cercando di mandarlo fuori strada

conducente del veicolo (A) deve dare un colpo secco di sterzo a sinistra, provocando il testa-coda del veicolo (B) ed avendo la strada libera per fuggire (fig.3) con pochi danni di carrozzeria. Un'altra reazione possibile, ma un po' più complicata, è quella di innestare velocemente la retromarcia ed eseguire un testa-coda a marcia indietro (suggerendo in direzione opposta (fig. 4). Passiamo ora ad un'altra situazione, quando cioè gli assaltatori (veicolo B) speronano il veicolo che vogliono

bloccare (fig. 5). Lo speronamento in genere avviene da un lato ed è facile che il conducente del veicolo (A) perda il controllo.

Invece, se il conducente ha una buona preparazione di guida, è perfettamente in grado di attuare una guida di difesa e quindi non solo controllare lo sbandamento del veicolo, ma compiere un perfetto testa-coda e trovarsi quindi pronto a ripartire dalla parte opposta eludendo così il blocco ed il sequestro.

Abbiamo descritto due manovre che un conducente opportunamente addestrato può compiere per sventare un'azione di tentato sequestro, ma la cosa fondamentale in questi casi è la conservazione della freddezza, dovuta anche alla padronanza di guida ed alla esperienza di manovre particolari.

Infatti provocare volontariamente un urto, se non si è mai fatto, da un certo timore e ciò è proprio quello che non ci deve essere in certi frangenti, quando è solo necessaria sicurezza e decisione. □

OPINIONI CONTROCORRENTE

La violenza nel pallone

Gentile Direttore,

il problema della violenza negli stadi prende posto nelle cronache di tutti i giorni con una frequenza sempre più preoccupante se consideriamo il fatto che "chi di dovere" continua a propinarci da ogni pulpito possibile che la situazione si stia normalizzando, che la si tiene bene o male sotto controllo, che ci sono in fase di progetto nuovi studi e via di questo passo. Ora, infatti, credo sia inutile sottolineare l'ipocrisia di tali affermazioni, corroborata ancora di più dalla notizia di fatui incontri al vertice che periodicamente si tengono fra il rappresentante dello Stato, cioè il ministro degli Interni, e quello del pianeta calcio, cioè il presidente della Federazione Italiana Giuoco Calcio, bensì vorrei evidenziare come tutta la situazione andrebbe rivista alla luce della possibilità che si ha in occasione dei mondiali del 1990 di ristrutturare i principali stadi italiani. A mio modesto parere, infatti, le precarie condizioni di tali costruzioni incidono non poco sul problema sicurezza. Quanti stadi possono vantare un anello esterno che prima dell'entrata sulle gradinate permetta alle forze dell'ordine di poter svolgere



accurate perquisizioni o quanto meno di evitare al pubblico di creare pericolosissimi ammassamenti? Pochi, solo Roma forse ha una struttura adatta. Per le rimanenti città la situazione è a dir poco drammatica fino ad arrivare all'assurdità della "Favorita" di Palermo, un semplice palazzone compreso da altri palazzoni al centro di una città che si può definire in tutti i modi ma non certo tranquilla. Da tutto questo si può bene intuire che i morti dell'Heysel non abbiano insegnato nulla.

In quella tragedia erano racchiusi quasi in toto gli aspetti negativi inerenti lo svolgimento di un servizio d'ordine all'interno di uno stadio insufficiente.

Non si è aperta la pur minima inchiesta in Italia per evidenziare la totale preparazione delle forze dell'ordine belghe. Ci si è limitati solo ai "piani di Stato" ordinati da un vecchio copione quanto mai falso.

Girolamo Cecchi de' Rossi
Firenze