



scarpe e guanti **strumenti di guida**

Se la scelta della tuta è opera ardua, acquistare guanti e scarpe non è da meno... fortunatamente grazie agli ottimi prodotti disponibili sul mercato e alla varietà della scelta. Continuiamo l'indagine sull'abbigliamento da pista esaminando scarpe e guanti nei dettagli, talvolta veri "strumenti" di guida.

Testo D. Leone - Foto M. Angiolella, E. Di Stefano, archivio Vroom

Ultime notizie per tutti i kartisti folli che alla guida ricercano la perfezione nei minimi dettagli. State tranquilli, non siete gli unici!

Piloti e non solo, il 3,9% delle persone intervistate durante un sondaggio del quotidiano "La Stampa" rivela di togliersi o cambiarsi le scarpe anche durante la normale guida in città! Con grande soddisfazione per le aziende di abbigliamento sportivo, pare proprio che in molti in Italia abbiano il piede sensibile. Sebbene dal 1992 il Codice Stradale non impedisca più la guida a piedi scalzi, le tipiche scarpe da pilota sono rinomate per offrire un'eccellente sensibilità: tomaia leggera, suola sottile e pelle scamosciata. Sono queste le caratteristiche che

ogni pilota cerca nelle calzature che indossa in pista.

Eppure dai calzaturifici si tiene a sottolinearlo: ogni scarpa è realizzata secondo le attività in cui verrà impiegata. Eleganza, design, materiali e confort sono caratteristiche totalmente soggette a variazioni, secondo modelli ed esigenze. Nel caso delle scarpe da pilota, pelle di pitone e fibbie d'oro sono fortunatamente escluse, così come i loghi tanto cari a Gucci e Prada o i cuscinetti d'aria necessari per i canestri di Michael Jordan. Insomma, ancora liberi dalle regole del consumismo, i kartisti possono dirsi utenti della "scarpa allo stato puro".

Le scarpe nella storia

Nel 1940 gli archeologi scoprirono le più antiche scarpe: fatte di corteccia, risalgono a circa diecimila anni fa. Successivamente fu con gli egiziani che si sviluppò il primo concetto di scarpa, concetto tramandato quasi invariato fino ad oggi. La calzatura degli egiziani è il sandalo, realizzato prima con fibre vegetali poi con cuoio, sia colorate che decorate con oro. Ai Sumeri di deve invece la creazione dei primi modelli chiusi, che proteggevano l'antico popolo dal clima spesso piovoso. Le calzature artisticamente più pregiate furono probabilmente quelle realizzate dai famosi artigiani conciatori



<http://www.vroom.it>







Assiri, particolarmente abili nell'impiego della pelle. Infine furono i Greci ad imporre le forme che utilizziamo ancora, producendo inoltre una notevole varietà di modelli, impiegati persino nelle prime edizioni delle Olimpiadi: oltre al sandalo realizzato sia in legno che in sughero, indossavano la crepida - scarpe aperte con suola alta - l'embas - stivaletto con i lacci - l'embates - stivale di cuoio per cavalieri - l'edromis - stivale da viaggio - ed il coturno - scarpe chiuse con suola molto alta. Durante l'esplorazione della foresta amazzonica, avvenuta a partire dal 1736, i colonizzatori europei scoprirono che le tribù di indios ricoprivano i propri piedi con una linfa di caucciù che, solidificata al fuoco, diventava gomma. Nel 1832 fu brevettata da Wait Webster la prima suola di gomma, presto perfezionata con il meto-



Strappo? No, grazie

Sebbene molto alla moda, l'allacciatura a strappo viene accuratamente evitata per le scarpe dei piloti. Questo perché i lacci tendono a stringere il piede in maniera più accurata, permettendo di calzare a dovere. Lo strappo è invece impiegato nella parte alta dello stivaletto, laddove è necessaria l'aderenza con il collo del piede ma è altresì importante la flessibilità per permettere i movimenti necessari a spingere sul freno e sull'acceleratore.

do rivoluzionario di Charles Goodyear che nel 1839 aumentò la resistenza della gomma attraverso la "vulcanizzazione". Dieci anni dopo iniziarono a diffondersi in Inghilterra le prime scarpe moderne, con la suola di gomma e la tomaia in tela.

La struttura della scarpa

La scarpa è composta dalla tomaia, dalla

conchiglia posteriore, dall'intersuola e dalla suola, distribuita dal tacco al battistrada anteriore. La tomaia è la struttura portante: nelle scarpe da pilota generalmente è più alta del malleolo, cioè forma uno stivaletto. La conchiglia posteriore avvolge il tallone per supportare le sollecitazioni subite dal piede durante l'appoggio. L'intersuola separa la suola dalla tomaia. Di recente introduzione, è realizzata con lo scopo di ammortizzare l'impatto del piede al suolo e la risposta del terreno. Nelle scarpe da corsa (running) vengono impiegati numerosi sistemi e materiali: l'Air delle Nike, il Gel delle Asics, il Pump delle Reebok, sono gli esempi più famosi. In ambito automobilistico non sono necessari questi sistemi, poiché notoriamente il pilota utilizza le scarpe rimanendo seduto, o - ve lo auguriamo



Il metodo rivoluzionario di Charles Goodyear nel 1839 aumentò la resistenza della gomma attraverso



- al massimo brindando sul podio! Dunque, la parte più tecnologica delle moderne calzature sportive non interessa i piloti quanto invece fa la suola, cioè la parte a contatto con il terreno, generalmente composta da gomma dura molto sottile.

Materiali leggeri

Le omologazioni karting non richiedono materiali ignifughi per i guanti, né per le scarpe.

Nella tomaia, usualmente vengono utilizzate le pelli naturali, spesso scamosciate. Le aziende stanno indirizzando la produzione verso materiali tecnologici come il



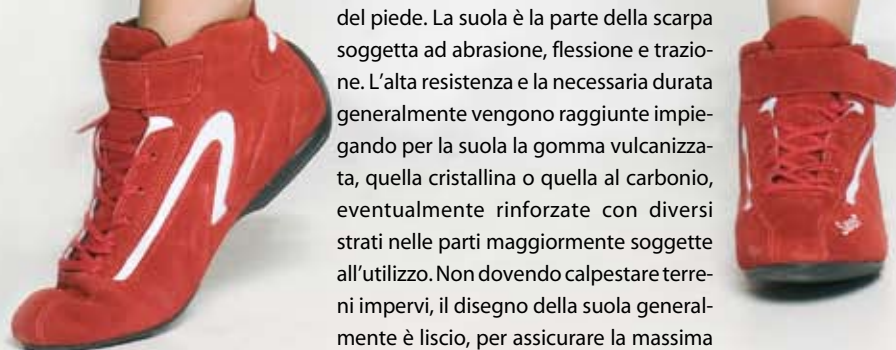
Poiché la suola deve essere necessariamente molto sottile per consentire la massima sensibilità di guida, attenzione a non indossare le scarpe al di fuori delle attività in pista, o rischierete di consumarle in un batter d'occhio



la "vulcanizzazione"...



nylon e le micro-fibre, che permettono ottime prestazioni non solo in termini di resistenza, ma anche di leggerezza e traspirazione. Le ultime tendenze vedono comporre la tomaia con inserti diversi secondo le parti della scarpa. Come le normali scarpe da ginnastica, l'intersuola è generalmente prodotta in etilene-vinilacetato oppure in poliuretano. Essendo la zona maggiormente soggetta ad innovazione, in ambito extra-automobilistico troveremo inoltre molti sistemi di ammortizzazione supplementare destinati a supportare la biomeccanica del piede. La suola è la parte della scarpa soggetta ad abrasione, flessione e trazione. L'alta resistenza e la necessaria durata generalmente vengono raggiunte impiegando per la suola la gomma vulcanizzata, quella cristallina o quella al carbonio, eventualmente rinforzate con diversi strati nelle parti maggiormente soggette all'utilizzo. Non dovendo calpestare terreni impervi, il disegno della suola generalmente è liscio, per assicurare la massima sensibilità di guida.





sentire la massima sensibilità di guida, attenzione a non indossare le scarpe al di fuori delle attività in pista, o rischierete di consumarle in un batter d'occhio!

Occhio alle calze

Per non vanificare il lavoro di chi ha concepito le scarpe per la massima sensibilità, è opportuno prestare attenzione anche alle calze. Sul mercato esistono numerose tipologie di calze sportive, in filati naturali oppure sintetici, più sottili o meno. Occhio alle cuciture! Così come per mani e guanti, anche i piedi sono sensibili al frequente sfregamento e reagiscono arrecando vesciche.



Consigli di... piede

Scegliendo le vostre scarpe fate attenzione alla cura del prodotto che scegliete: ogni pilota culla in sé un fondo di scarmanza, e soprattutto in caso di vittoria, si separa difficilmente dagli indumenti indossati. State certi che acquistando un prodotto realizzato accuratamente - e fortunatamente l'offerta è davvero abbondante - ne beneficerà certamente la durata. Preferibilmente i modelli di buona fattura impiegano anche una sagoma di gomma rinforzata sulla parte anteriore della scarpa, al fine di ottimizzare l'aderenza con i pedali. Per consentire la massima flessibilità dello stivale, in genere all'altezza del tallone la tomaia viene sostituita da inserti in materiale elastico. Infine, poiché la suola deve essere necessariamente molto sottile per con-



I GUANTI

Ebbene sì, quel magnifico "strumento" che portate alle mani, non è un semplice guanto: è, ribadiamo, un vero "strumento" di guida. Sebbene possano sembrare dei semplici pezzi di stoffa e pelle, i guanti sono invece il risultato di una ricerca lunga quanto la storia dell'automobilismo. Chi non ha mai visto delle fotografie in cui Nuvolari, Fangio e Ascari impugnavano gli enormi volanti delle proprie vetture attraverso degli ingombranti "guantoni" di pelle oppure con indosso quelli "senza dita"? Da allora, in pochi riflettono sull'evoluzione che anche i guanti hanno



subito, evoluzione ad opera dei massimi esperti del settore: i piloti di Formula 1 ed ovviamente le principali aziende di abbigliamento automobilistico.

Chi ha il manico... lo dimostra

I grandi piloti si sono sempre distinti per la cura dei dettagli: chi per le traiettorie millimetriche, chi per gli assetti studiati alla perfezione. Se Davide Foré è sempre stato un maniaco del controllo dei valori di pressione degli pneumatici, Ayrton Senna era un perfezionista persino nella cura dei propri guanti: alla OMP Racing ci hanno rivelato che il brasiliano della McLaren è stato il primo a richiedere che le cuciture dei guanti fossero realizzate esternamente, per evitare vesciche alle dita e privilegiare la sensibilità. Mentre a Michael Schumacher va il merito di aver proposto - sempre alla OMP - di eliminare anche il più piccolo filo presente all'interno del guanto. Roba da matti, penserà qualcuno. Ma tra noi piloti, professionisti e non, c'è qualcuno che può dirsi davvero normale? Vi basti pensare al ferrarista Jackie Ickx, che richiedendo una modifica al famoso calzaturificio siciliano di Ciccio Liberto, fornitore Ferrari nella Formula 1

degli anni '70, volle allargare una scarpa di un millimetro e mezzo...

La carezza in un pugno

Partiamo dalle ultime notizie: seppur recentemente introdotte dall'Alpinestars, in verità le protezioni per le nocche erano già presenti sui guanti confezionati dalla MIR per i kartisti anni '80. Il dibattito sull'efficienza di queste protezioni è ancora aperto: c'è chi preferisce evitarle favorendo la comodità e chi, ritenendole un sistema di sicurezza, le consiglia vivamente. Assolutamente al di fuori di ogni discussione sono invece le cuciture esterne, in cui ormai ogni guanto da pilota viene - a piena ragione, parola di chi ha provato - realizzato. Inoltre alla Mir sottolineano anche l'importanza della cucitura del pollice e di parte dell'indice, che sono invece di normale fattura - cioè interne - per permettere di muovere con più precisione le viti dei carburatori a membrana (ah, cari vecchi 100cc!). Ricordiamo che i guanti karting non devono necessariamente essere ignifughi, per cui i materiali possono essere più leggeri. Alla Free Minds offrono un tessuto elasticizzato estremamente confortevole che garantisce una



Ayrton Senna è stato il primo a richiedere che le cuciture dei guanti fossero realizzate esternamente, per evitare vesciche alle dita e privilegiare la sensibilità



Nel caso delle scarpe da pilota, pelle di pitone e fibbie d'oro sono fortunatamente escluse, così come i loghi tanto cari a Gucci e Prada o i cuscinetti d'aria necessari per i canestri di Michael Jordan

presa sul volante ed un'aderenza di altissimo livello, parola di Davide Foré! Inoltre sono dotati di uno speciale materiale ultra aderente che sostituisce la normale pelle e non crea difficoltà neanche sotto la pioggia. Anche alla MIR hanno prestato molta attenzione al palmo della mano, che ovviamente rappresenta il vero fulcro della progettazione, grazie alla speciale pelle in Digit - usata anche dalla Sabelt - che garantisce un grip mai offerto prima d'ora. Alla Sparco hanno studiato il sistema HTX, che applicato in 3D genera una innovativa sagoma a vulcano, cioè vuota all'interno, che ammortizza le vibrazioni durante la guida. La dimensione dei vulcani è inoltre progettata per essere prevalente nelle aree di maggiore usura. Infine un ultimo dettaglio da tenere in considerazione: per agevolare l'ergonomia, la gran parte delle aziende ha seguito il modello OMP di pre-curvatura del guanto. Il che vuol dire che il tessuto viene trattato per formare, già prima di essere calzato, un'impugnatura.

Ticket to ride

Un piccolo limite viene per ora rappresentato dalla carenza di guanti idrorepellenti, certamente molto utili in caso di pioggia. Succede raramente, ma quando succede torniamo ai box con mani (e guanti) in pessime condizioni! Il palmo del guanto è la parte di maggior usura ed ovviamente più importante, per cui osservatela attentamente prima di effettuare l'acquisto: attenzione ai tagli effettuati sugli inserti in pelle all'interno del palmo, che devono garantire il massimo grado di naturalezza per i movimenti delle dita, evitando la sovrapposizione di più strati di materiale con la conseguente dannosa creazione di vesciche! Un ultimo suggerimento: se lavorate da soli sul vostro kart e siete piloti-meccanici, vi suggeriamo di controllare che i tessuti siano antisporcio ed oleorepellenti. Anche se in genere ogni pilota dovrebbe tenere ai propri guanti come al proprio casco...

