

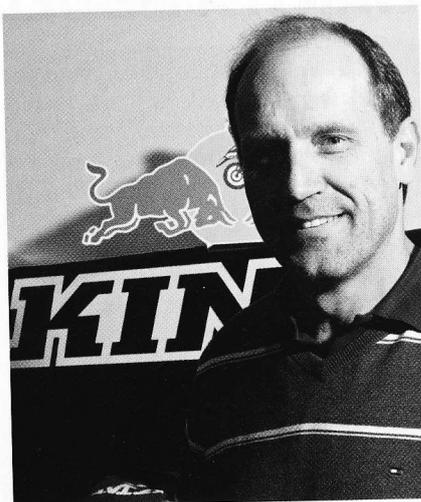
**L'HA FONDATA HEINZ KINIGADNER A SUPPORTO DELLA RICERCA SULLE LESIONI SPINALI. DOPO CHE UN TRAGICO GIORNO IL FIGLIO HANNES HA DOVUTO SEDERSI SU "QUELLA" SEDIA**

## Wings for Life

# IL DOVERE di curare

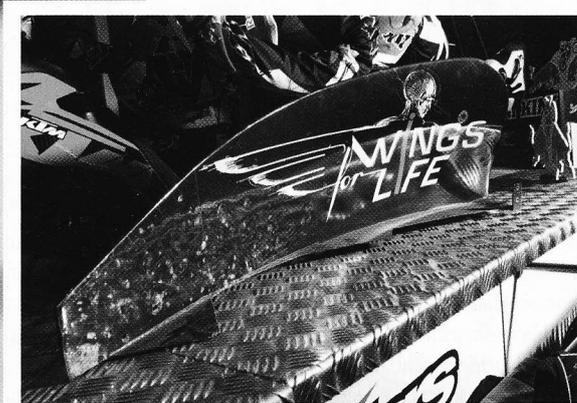


"Kini" era uno dei miei idoli. Lo era davvero, perché era anche un pennellone alto come me, ma uno dei pochi a dimostrare che si potesse andar forte anche con una statura da pivot. Io ero solo pennellone, ma lui mi piaceva, al punto da comprare la KTM 250 che nell'85 replicava quella ufficiale del suo secondo Mondiale nello stesso anno. Una vera motaccia, spesso rotta e per niente facile da guidare, molto lontana dalle giapponesi e accidenti a me che... ma la simpatia per Kinigadner non si poteva perdere. Perché Kinigadner è sempre stata una persona rispettabile. Oggi, a 53 anni appena compiuti (28 gennaio), oltre al suo tradizionale impegno come concessionario KTM vicino Innsbruck (in



Austria), alla realizzazione di abbigliamento tecnico Kini e consulente KTM, continua a essere coinvolto e impegnatissimo nel supportare ricerca e progetti a favore dei tetraplegici. C'è qualche capello in meno, ma ha una forma invidiabile, soprattutto per la determinazione che ha sempre mostrato nei suoi obiettivi. Prima nel motocross, poi nei rally fino al brutto incidente alla Dakar del 2000, quando a terra per qualche momento aveva perso la sensibilità alle mani.

A lui è andata bene, agli altri Kinigadner della famiglia molto meno. Suo fratello Hansi, crossista di buon livello e due volte Campione Austriaco (1978 e 1980), rimase paralizzato nel 1984 per una brutta caduta poche settimane do-



po i festeggiamenti del primo titolo Mondiale di Heinz. Ma l'ironia della sorte fu ben peggiore il 26 luglio 2003 quando il figlio Hannes rimase paralizzato durante una gara di beneficenza per aiutare una casa di disabili. Hannes Kinigadner aveva solo 19 anni, e fu la molla per far scattare una volta di più la caparbieta di papà Heinz. Che insieme al suo geniale amico miliardario Dietrich Mateschitz - mister Red Bull - aprì la fondazione Wings for Life. Con uno slogan semplicissimo: "gli infortuni al midollo spinale DEVONO diventare curabili"! Un "campionato" difficile, difficilissimo, che ancora non ha vinto nessuno, ma Kinigadner non è tipo da mollare facilmente. Per informazioni basta chiedere ai suoi

avversari, soprattutto in caso di pioggia e piste infangatissime Heinz diventava una vera bestia. D'altronde se non eri uno tosto per davvero, non si vincevano due titoli consecutivamente, con una KTM a metà degli anni '80!

"Sì, tre settimane dopo la vittoria del mio primo titolo Mondiale, mio fratello è rimasto paralizzato per un incidente in una pista austriaca. Era l'84. Ma Wings for Life è nata nel 2004, dopo l'incidente di mio figlio. Ho subito chiamato il mio amico Dietrich Mateschitz, se conosceva un buon dottore perché in ospedale di sabato non è facile trovare i migliori specialisti. Il giorno dopo non potevo accettare quello che era successo. Ho chiamato tutti i miei amici, in tutto il mondo, per sapere se qualcuno potesse aiutare mio figlio. Ho saputo che al Weizmann Spinal Cord Institute in Israele fanno molta ricerca, c'è un altro centro universitario a Miami, e altri progetti interessanti. Così ho chiamato, ho chiesto "Bene! Vengo subito con mio figlio..." ma tutti mi hanno risposto di no. Che erano ricerche condotte in laboratorio, o al massimo sugli animali. Quando ho chiesto perché non venissero condotti anche su esseri umani, fra i motivi principali c'era la mancanza di denaro. Non c'è molto interesse, è questo il problema principale. Si calcolano 3 milioni di persone colpite da infortuni al midollo spinale: per le industrie farmaceutiche di tutto il mondo non sono abbastanza per fare soldi... non sono un mercato abbastanza 'grande'. E i Governi non credono abbastanza nel supporto a queste ricerche. Così ho deciso di impegnarmi concretamente per dare supporto ai progetti più interessanti. Questa è stata l'idea principale, e continua ad essere l'obiettivo di Wings for Life".

**In questi anni hai lavorato molto e speso anche molto denaro di tasca tua per la fondazione. Siete riusciti a raggiungere qualche risultato?**

"E' quello che ci domandano tutti quelli che ci aiutano e ci hanno aiutato. È quello che tutti vorrebbero sentirsi dire, che io per primo ogni giorno spero di ricevere come notizia. Invece no. Credo che la ricerca abbia bisogno ancora

di molto tempo per trovare qualcosa di valido, di solido ed efficace. Faccio un esempio: tre anni fa si è parlato molto delle cellule staminali, e qualche esperimento era sembrato incoraggiante. E io spero ancora molto in queste ricerche, ma... in questo momento queste tecnologie non sono sotto controllo. In alcune situazioni le cellule staminali aumentano moltissimo le probabilità di un tumore. Al momento non sono una soluzione. La ricerca si sta muovendo in più direzioni. Alcuni studi stanno cercando una soluzione per contenere i danni alle cellule nervose immediatamente dopo l'incidente. Nelle lesioni di midollo spinale non tutti i nervi vengono danneggiati, ma c'è una degenerazione importante nelle ore successive. Altri studi invece stanno cercando una soluzione per lesioni croniche, per le persone paraplegiche da tempo. Le cellule staminali continuano ad essere una grande speranza".

**Non c'è nessuna ricerca in qualche supporto "esterno"? In qualche meccanismo che possa almeno in parte restituire mobilità?**

"Non credo sia quella la strada. Tempo fa abbiamo sostenuto un esperimento che riguardava un ragazzo paralizzato anche alle braccia. Con una macchina collegata agli impulsi del suo cervello, ma dopo un anno e mezzo di ricerche questo era l'unico movimento che riusciva a fare col braccio... e senza alcuna sensibilità. Per lui forse è stato un grande successo, ma non è abbastanza. Serve il movimento e serve ritrovare anche la sensibilità. Perché oggi mio figlio come tanti altri paraplegici, potrebbe muovere un arto... e metterlo sul fuoco. Probabilmente si accorgerebbe che sta bruciando la sua carne per l'odore! La mancanza di sensibilità è uno dei problemi maggiori. Non parlo solo di sentire quand'è il momento di dover andare al bagno, o di non essere completamente immobili sulla sedia a rotelle, perché ci sono moltissime complicazioni per la circolazione sanguigna e per altri problemi indotti. Sto facendo una sintesi estrema, ma molti di questi problemi hanno conseguenze ancora peggiori. David Bailey è stato costretto due anni a letto, e altri sono morti precocemente".

**Wings for Life si occupa anche di sensibilizzare gli ambienti sportivi per una maggior attenzione durante gli incidenti di gara? Avete contatti con le varie federazioni e le loro strutture mediche? Purtroppo continuano a esserci molte lacune e manchevolezze nei soccorsi agli atleti caduti.**

“Assolutamente. Al momento non ci sono rimedi per gli infortuni, ma c'è una finestra di tempo dopo l'incidente durante la quale si ha una chance che non accada l'irre-

parabile. Il primo rischio è quando si viene soccorsi e raccolti dalla pista. I primi movimenti prima di essere 'fissati' e immobilizzati sono fondamentali. Non dico tutti, ma credo che il 60, forse anche l'80% degli infortuni terminati su una sedia a rotelle dipendono dall'incompetenza di chi soccorre, dai primi spostamenti, dai primi trasporti in ambulanza. Tutto questo è orribile, lo so, ma ci sono pagine e pagine di testimonianza di persone che ricordano esattamente il momento di quando... zack!... si è 'spento l'interruttore', ed è successo durante gli spostamenti nei soccorsi. Tutte persone che avevano ancora sensibilità e movimento agli arti, e venendo mossi malamente ricordano bene il momento in cui un movimento sbagliato ha fatto il danno per sempre. È una questione di fortuna e competenza, è terribile ma è così. Il mio amico Gerhard Berger fece un incidente stradale nell'84 con la sua BMW, all'una di notte, ma ebbe la grande fortuna di esser soccorso da due medici tedeschi che capirono la situazione e fecero estrema attenzione nel soccorrerlo. Fosse andata male, la sua vita e la sua carriera sarebbero state molto diverse da quelle di un famoso pilota di F1”.

**Si può fare molto anche con la prevenzione?**  
 “Mi sono speso molto insieme a Pit Beirer con aziende e piloti per sviluppare delle protezioni utili, e con KTM e BMW abbiamo fatto qualcosa, perché ne è nato il Leatt Brace venduto da entrambe. La KTM è un'azienda più piccola, ma alla BMW presero la questione molto seriamente. La ricerca è stata affidata ad un team di tecnici che hanno indagato la dinamica degli incidenti. Purtroppo un collare per quanto ben fatto non è



una protezione perfetta. Per lesionare le vertebre cervicali bastano impatti a velocità bassissime, anche a soli 16 km/h. Oggi sono impegnate altre aziende, come Ortema che sta facendo un ottimo lavoro, altre ancora come Dainese e Alpinestars stanno studiando gli airbag. Anche questi potrebbero dimostrarsi molto utili. Ma le dinamiche degli incidenti sono moltissime, e mi rendo conto che i neck-brace in alcuni casi non servono o sono addirittura controproducenti. Però credo che nell'80% dei casi possano esser utili”.

**Trovo incredibile che una Federazione Internazionale non abbia ancora reso obbligatorie certe protezioni, esattamente come accade per il casco o gli occhiali.**

**Parliamo di caschi. Meglio il jet con mentoniera smontabile oppure l'integrale? La Federazione su questi argomenti è sempre in colpevole ritardo.**

“Ho parlato con alcuni responsabili della Federazione. Mi è sempre stato detto che non è possibile. Anche sui caschi ci sarebbero valutazioni da fare, trovo pericolose le mentoniere molto sporgenti e lunghe. C'è ancora da studiare. Noi condividiamo le nostre informazioni con un'università canadese, e cerchiamo di renderle disponibili a tutte le aziende interessate”.

**Mi parli del Minocycline?**

“Bisogna esser chiari, non c'è nessuno studio ufficiale che abbia dimostrato qualcosa sull'efficacia di questo antibiotico studiato per l'acne della pelle. Ma potrebbe rivelarsi molto utile assumerlo nelle prime ore dopo un incidente. Non è una medicina per casi cronici, ma il medico canadese che conosco mi ha detto semplicemente 'Prova!'. E lo sto somministrando a mio figlio, perché almeno i medici sono concordi sul fatto che non ci siano rischi e controindicazioni pericolose”.

**Allora... perché no?**

“Infatti, noi di Wings for Life consigliamo di assumerlo, perché in alcuni casi potrebbe aver aiutato come neuroprotettore subito dopo l'incidente. Quando Jobé ebbe il suo infortunio, non muoveva le gambe. Disse ad un suo amico di telefonarmi e il medico non gli impedì di prendere

il Minocycline: dopo l'incidente aveva recuperato abbastanza e camminava ancora. Un altro pilota del Team Martens forse è stato aiutato e ci sono altri infortuni che si sono risolti almeno in parte. Ma ci sono anche situazioni nei quali i medici non lo prescrivono, e ogni ora che passa dall'incidente si riduce l'eventuale efficacia del Minocycline”.

**Se non ha controindicazioni, in emergenze tanto gravi dopo un incidente, se non c'è niente da perdere, perché non lo hanno già adottato nei protocolli internazionali?**

“Non lo so, e non capisco neppure perché molti medici non vogliono adottarlo. Io sono solo un ex pilota di motocross, non sono un medico e non posso far altro che dare un consiglio e ricordare che non ci sono controindicazioni”.

**Va bene, allora basta poco. Meglio scriverti subito una email attraverso il sito Wings for Life e correre in una farmacia a comprare del Minocycline. Se qualcosa può fare lo farà. Nel frattempo speriamo che migliori l'attenzione per la sicurezza nel nostro sport e per le piste. Soprattutto quelle amatoriali. A volte non vediamo esempi edificanti.**

“Sì, a volte credo che si stia esagerando. Tempo fa Travis Pastrana e il suo entourage nel freestyle si erano offerti di promuoverci. Ho ringraziato



ma ho preferito di no, perché il loro esempio nel freestyle lo trovo troppo estremo. Nel Supercross invece credo sia stato fatto un passo avanti. Le whoops sono sempre impegnative e vediamo molti piloti fare errori in quei tratti, ma almeno i salti sono stati resi meno pericolosi. Adesso un pilota può sbagliare, se arriva corto o lungo non sempre è un dramma”.

**Per chiudere, ricordiamo il sito dove poter devolvere**

**qualche euro:**

**www.wingsforlife.com**

“Grazie. La nostra missione è prima di tutto devolvere alla ricerca e nei progetti tutto il denaro raccolto. Tutti i costi gestionali di Wings for Life vengono da me e Dietrich (Mateschitz, nda), che con la sua Red Bull non si limita solo a questo. Il suo supporto è stato fondamentale e continua ad essere importantissimo. Abbiamo molti ambasciatori, personaggi dello sport e dello spettacolo, ma la loro pubblicità è gratuita. Nessuno riceve denaro per promuovere Wings for Life”. □

**Wings for Life**  
**IL DOVERE**  
**di curare**