

Nebbia e oscurità sono i nemici maggiori degli automobilisti. Per combatterli basta la prudenza, ma anche una sana alimentazione può aiutare a guidare bene

Il menu dell'oculista

Gli oculisti hanno idee piuttosto precise su come si dovrebbe fare per migliorare le proprie prestazioni nella guida «N/AW», cioè di notte e/o in condizioni di maltempo. Quindi si affannano a prescrivere lenti, a dare consigli (pulite il parabrezza anche all'interno, ogni tanto!), a cercare di convincere la gente che il cruscotto non è un videogioco e meno luce emette, meglio è (non a caso c'è un reato apposta, su quasi tutte le macchine degne di questo nome). Naturalmente, tutto ciò non serve a molto per chi si mette in autostrada alle due di notte dopo essersi ingurgitato tre etti di tagliatelle, mezzo zampone e una bottiglia di Sangiovese. Quindi, prima ovvia raccomandazione per guidare meglio di notte: evitare gli stravizi. Mangiare molto richiama poi inevitabilmente molto sangue in parti basse, in competizione col cervello, e questo crea qualche intuibile scopenso. Inoltre l'alcol, che è parimenti inevitabile in caso di grandi abbuffate è però un farmaco il cui effetto principale sul sistema visivo è quello di turbare le delicate sequenze dell'adattamento retinico, elevando la soglia di sensibilità luminosa e quindi, in pratica, rendendo l'occhio meno sensibile alla luce. Inoltre esso rallenta di molto la velocità di risposta agli stimoli: un'alcemia di 1,21% (che è bassa, badate!) aumenta ad esempio il tempo di reazione da 220 a 330 millesimi di secondo.

A parte ciò che si deve evi-

tare, parliamo anche di cosa può aiutare a vedere meglio di notte. I primi e più importanti farmaci che agiscono in questo senso sono gli antocianosidi, reperibili sotto forma di svariate preparazioni commerciali che sono fondamentalmente estratti di mirtillo; li scoprirono accidentalmente gli aviatori inglesi di uno stormo di cac-

cia notturna, durante la seconda guerra mondiale a cui venivano somministrate copiose dosi di marmellata di mirtillo. Gli antocianosidi aiutano l'occhio ad adattarsi ai bassi livelli di luminanza. Se volete crearvi un'alibi medico per mangiarvi una torta di panna e mirtilli tutti i giorni (anche lo zucchero infatti aiuta i metabolismi cerebrali e se non siete diabetici ne potete approfittare) sapete come fare; ma una sola capsula dei preparati commerciali equivale ad una quantità di mirtilli tale da stomacare dopo due giorni anche il più sfasciato dei ghiottoni. Ergo, non è il caso. Caso mai, impiantate una terapia di sostegno con delle

pastefrolle.

Un altro grande classico, fra i cibi che possono aiutare la vista, è la carota. La considerazione che essa deve far bene alla vista perché non si è mai visto un coniglio con gli occhiali lascia un minimo di buco nero nella comprensione del motivo per il quale il carotene faccia tanto bene agli occhi. Ma fidatevi: fa bene almeno quanto è cattiva la carota stessa, cioè molto. Quindi, vanno bene anche le carote, preferibilmente crude.

Qui si dovrebbe aprire una parentesi caritatevole nei confronti di chi ama la buona tavola, e che giustamente considera carote e mirtilli una combinazione tremenda.

E adesso c'è anche il Visual Training

Edi Orioli, Parigi-Dakar, un binomio inseparabile, un esempio di successo sportivo. Edi Orioli, per la sua preparazione atletica ha utilizzato anche tecniche di Sports Vision Training. Di che cosa si tratta? È presto detto. Sports Vision, è un programma interdisciplinare di Visual Training che porta il sistema visivo a funzionare al massimo livello di rendimento, rispetto all'attività svolta, sia essa sportiva, lavorativa o scolastica. Negli Stati Uniti Sports Vision è utilizzato da decine di anni in ambito civile e militare e dal 1989, è applicato anche in Italia in sedi qualificate (Milano, tel. 02-6070927; fax 02-6070745; Varese, tel. 0331-281028; fax 0331-280908; Cervia (Ra) tel. 0544-972301; Imola tel. 0542-34847). Maurizio Giannelli, direttore dello Sports Vision Milano, presso l'Istituto scientifico Intervision, spiega ad *AutoCapital* le affascinanti applicazioni in campo automobilistico. «Lo Sports

Vision Training è utile per la valutazione e il miglioramento delle capacità di guida in tutte le situazioni. Si potenziano: l'acutezza visiva dinamica (capacità di rilevare oggetti in movimento), la velocità di percezione centrale e periferica (distinguere sia di giorno sia di notte oggetti e persone ai lati della strada o di un incrocio), la sensibilità alla luce (abbagliamento, contrasto con nebbia), la velocità di reazione occhio-piede/occhio-mano (la prontezza di riflessi in sterzo, in frenata, utile per sé e per gli altri), la possibilità di mettere a fuoco con rapidità e precisione oggetti vicini e lontani (il cruscotto o il bordo della strada), i tempi di recupero dell'efficienza percettiva in stato di affaticamento. In tutte le nostre attività», prosegue Giannelli, «e in particolare nella guida, la visione organizza e guida il movimento del corpo. Ottimizzare le prestazioni visive



Il Visual Training della Intervision di Milano. Qui sopra i pannelli luminosi per i test sui riflessi degli occhi.

e percettive determina quindi un comportamento rapido, utile a compensare le situazioni di affaticamento psicofisico e di disagio ambientale. Infatti avere i 10/10 non significa poter svolgere le proprie attività in modo pieno. È necessario che tutte le abilità visive funzionino al meglio per evitare di stancarsi alla guida e non essere in grado di percepire un ostacolo. Se consideriamo che circa l'80% delle informazioni sono visive, riattivarne al meglio le abilità è di primaria importanza. In ambito



F. Carrer

Mirtilli e carote migliorano l'efficienza degli occhi. Si possono mangiare crudi oppure sostituire con delle medicine che ne contengono gli estratti.

Senz'altro il nostro occhio, essendo un pezzo di cervello, si dovrebbe avvantaggiare della somministrazione di fosfolipidi e altre sostanze contenute, per esempio, nel fritto di cervella. Però poi le arterie diventano come tubi di piombo, e completamente pietrificate all'interno; quindi, andateci sempre piano col fritto, e mica si può mangiare la cervella cruda, no? Una raccomandazione inevitabile è quella di sottoporsi a periodici controlli oculistici per farsi aiutare nel mantenimento della migliore efficienza complessiva dell'apparato visivo: ricordando che, soprattutto nel passaggio alla visione crepuscolare, l'adattamento è una fase molto delicata e che, se turbata (ad esempio per via del sopraggiungere in senso opposto d'una automobile con gli abbaglianti accesi) richiede tempo per ricostituirsi. Un piccolo trucco per i casi d'emergenza consiste nel chiudere un occhio quando ci si accorge che sta arrivando un incivile abbagliante: in questo caso si perde un poco di stereopsi, e si deve usare cautela, ma quando questa auto è passata si può riutilizzare questo occhio che, essendo stato chiuso, avrà mantenuto una buona efficienza supplendo alla difficoltà di quello abbagliato ed evitando di ritrovarci al buio per quei preziosi secondi post-abbagliamento. Ma se ci si trova veramente abbagliati è bene rallentare con cautela fissando il margine destro della strada, sperando che l'Anas abbia tracciato la riga di demarcazione, e fermarsi subito se ci si trova veramente in difficoltà.

Stefano Pasini

afferma Italo Cantèra, oculista chirurgo della clinica Villa Claudia di Roma, via Flaminia nuova 280 (tel. 06-3271200), che è anche campione italiano di autostoriche-Turismo. Cantèra ha spiegato ad *AutoCapital* cosa succede in particolare nella guida notturna. «Nella guida diurna», sottolinea Cantèra, «il campo visivo è di 60/70° da ambo i lati e quindi è più facile valutare la distanza, ad esempio dall'auto che precede. Di notte invece, lo spazio è dato dai fari e il continuo abbaglio provoca ovviamente un affaticamento maggiore a carico dei muscoli dell'accomodazione che devono mettere a fuoco l'immagine, come lo zoom di una macchina fotografica. L'immediata conseguenza di una guida notturna protratta è la cefalea frontale. Un altro aspetto», prosegue Cantèra, «spesso sottovalutato è quello del passaggio dal buio di una galleria alla luce e viceversa. Qui l'adattometria, ossia la misura del tempo di adattamento dal buio alla luce, soprattutto per i miopi, è molto più lenta e quindi bisognerebbe evitare di andare a tavoletta».

Ivana Fugazza

riuscire a non chiudere gli occhi quando incontra un ostacolo o è abbagliato da una fonte luminosa. I costi, di conseguenza, vanno di pari passo. Si parte per un corso medio di 20 sedute a 1.600.000 lire, fino ai 15/16 milioni nel caso occorra la presenza di una équipe di esperti al seguito di un team sportivo. In più, proprio perché gli occhi non hanno mai uguali caratteristiche, ci si può trovare di fronte a problemi di miopia, asimmetria e astigmatismo che sommati alle caratteristiche psicologiche dell'individuo possono rallentare i ritmi di apprendimento richiedendo un maggior numero di sedute di quelle previste normalmente. Se il training visivo si ferma di fronte a problemi visivi e oculari più gravi, la moderna oftalmologia offre tecniche all'avanguardia. Una di queste è quella praticata con il laser a eccimeri. Lo

prettamente sportivo i ricercatori e gli specialisti di Sports Vision seguono atleti e piloti sui campi di gara». Tra i tanti, la selezione, sul circuito di Monza, per individuare tra 400 candidati una quindicina di soggetti con effettive capacità e idoneità per diventare piloti nella Formula Ford. Molti test, ripetuti e mirati, consentono oltre a riattivare le capacità visive anche di abbattere lo stress, grazie alla raggiunta padronanza di sé in ogni situazione. Che, visti i ritmi di oggi, non è davvero poco. I corsi variano a seconda delle esigenze individuali. C'è chi vuole aumentare le proprie capacità di lettura o chi, come nel caso di uno sportivo, deve

