

Manuale del Giovane Motociclista



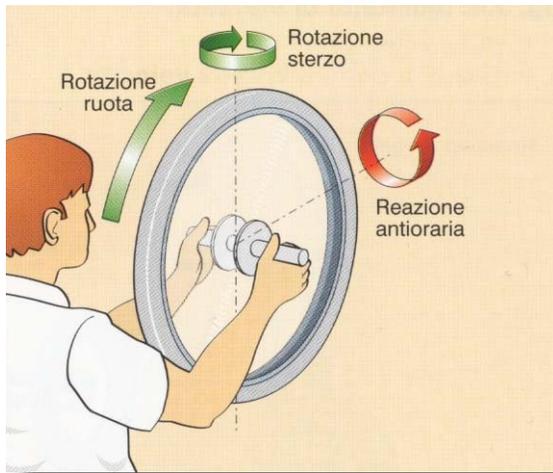
21 Maggio 2005

PER GUIDARE LA MOTO IN SICUREZZA

I principi fondamentali si basano su tre concetti:

- spingere sul manubrio
- peso sulle pedane
- spostamento del corpo

In queste poche pagine non si approfondisce la tecnica di guida, ma si danno solo alcuni cenni per poi poter migliorare il proprio stile di guida.



SPINGERE SUL MANUBRIO

L'equilibrio della moto è dato dall'effetto giroscopico sulle ruote in movimento. La legge fisica dice che una pressione sull'asse di rotazione fa inclinare la ruota stessa dalla parte della pressione. Tradotto in pratica, se spingiamo il manubrio con la mano destra la moto gira a destra. Sembra assurdo ma è così ed è il metodo più rapido e gestibile per far curvare una moto. Per utilizzarlo è necessario superare almeno i 40 km/h, a velocità troppo bassa la reazione non sarà

infatti la stessa. In sostanza, tanto più rapidamente la ruota è in rotazione, tanto più evidente sarà l'effetto e inclinando l'asse con maggiore o minore velocità, l'intensità della reazione sarà molto diversa. Ecco spiegato come i piloti e chi guida molto bene, riesce a inserire la moto in curva tanto rapidamente.

(Immagine da Dinamica e Tecnica della Motocicletta – Giorgio Nada Editore)

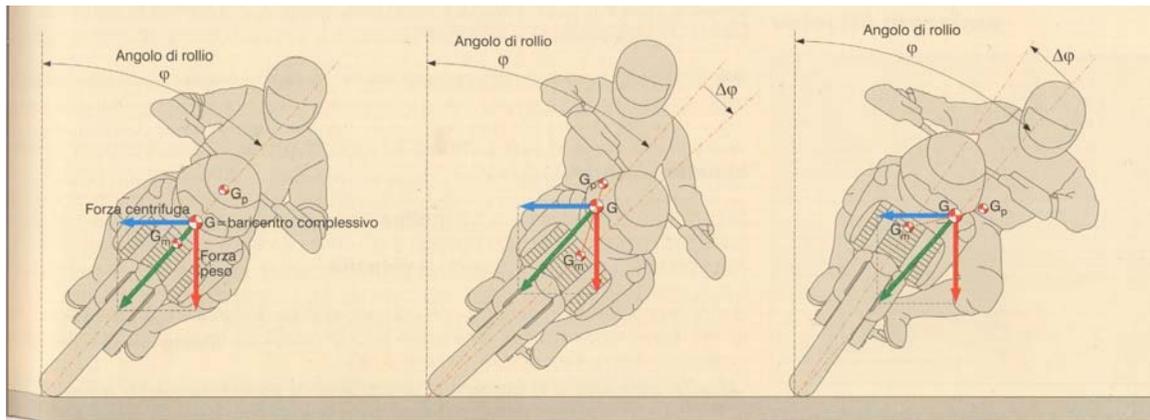
PESO SULLA PEDANA

Al contrario dell'auto, la moto subisce ogni piccolo spostamento del nostro corpo, indispensabile per curvare e per gestire il mezzo. La posizione giusta prevede che la punta del piede sia sulla pedana, si sposta in avanti per cambiare o frenare, e si riposiziona più indietro. Questo per poter gestire il peso da distribuire sulla pedana nella fase di curva. Ovviamente in autostrada si può tenere il piede come si preferisce, ma sempre con le punte rivolte verso l'interno. In ingresso di curva e in percorrenza il peso sta sulla pedana interna, in uscita di curva, quando si deve risollevarla la moto, il peso si sposta sulla pedana esterna. Se teniamo il piede sulla pedana all'altezza del tacco non saremo in grado di dosare il peso.

SPOSTAMENTO DEL CORPO

Si sposta il corpo verso l'interno della curva per spostare il baricentro, avere la moto meno piegata, quindi con maggiore aderenza e quindi maggiore velocità di percorrenza. Su strada il concetto si traduce in maggiore sicurezza. Su strada non è necessario spostare l'intero corpo sulla moto, ma è sufficiente spostare il

sedere e le spalle verso l'interno, mantenendo le gambe vicine al serbatoio per modificare notevolmente l'assetto della moto.



Il pilota di sinistra non si sposta rispetto al telaio, il baricentro del sistema moto+pilota rimane sul piano della moto; il pilota al centro rimane più verticale ed è la moto che si inclina di più (non va bene su strada), il terzo pilota si sposta verso l'interno della curva piegando la moto di un angolo minore rispetto a quello dei casi precedenti.

A parità di velocità con il primo pilota, la moto sarà meno inclinata = maggior sicurezza. A parità di inclinazione della moto, la velocità sarà maggiore.

(Immagine da Dinamica e Tecnica della Motocicletta – Giorgio Nada Editore)

LA FRENATA

Durante la frenata il peso della moto si sposta sull'avantreno, questo è il motivo per cui il freno anteriore, unico vero artefice del rallentamento, è così potente rispetto a quello posteriore. Il retrotreno, che durante la frenata, risulta scarico e "leggero", non ha azione preponderante sull'arresto della moto. Il freno posteriore serve solo come complemento durante la frenata e durante le curve lente.

La frenata si svolge in due momenti: dapprima si tira la leva per mettere il circuito in pressione (una frazione di secondo), poi si agisce per la frenata, con la forza misurata secondo la circostanza.

IN CASO DI EMERGENZA

In caso di emergenza, sia che ci vogliamo fermare, sia che vogliamo evitare un ostacolo è necessario tirare la leva della frizione per lasciare il motore libero, e togliere la forza motrice alla moto. Spesso infatti, durante un'operazione di emergenza, non abbiamo il tempo di chiudere il gas e cercare di fermarsi tirando i freni a più non posso con la moto accelerata allunga di molto gli spazi di frenata. Commisuriamo sempre l'andatura alle condizioni del traffico, ricordandoci sono solo dei tempi effettivi di manovra, ma anche di quelli di reazione, ricordando un pratico esempio: a 40 km/h si viaggia a 11 metri al secondo. In caso di panic-stop, ci vuole un secondo per la reazione (11 metri) e altri 11 metri per fermarsi... totale 22 metri. Quando mai stiamo a 22 metri dal veicolo che ci precede?

LA TRAIETTORIA GIUSTA

Senza voler entrare nella guida sportiva, ma solo per tenere un comportamento corretto su strada iniziamo con il dire che la moto ha la fortuna di poter usare gran parte della strada, pur stando nella sua carreggiata. Non limitiamoci quindi ad andare a caso, ma usiamo la strada con cognizione di causa.

IL RETTILINEO

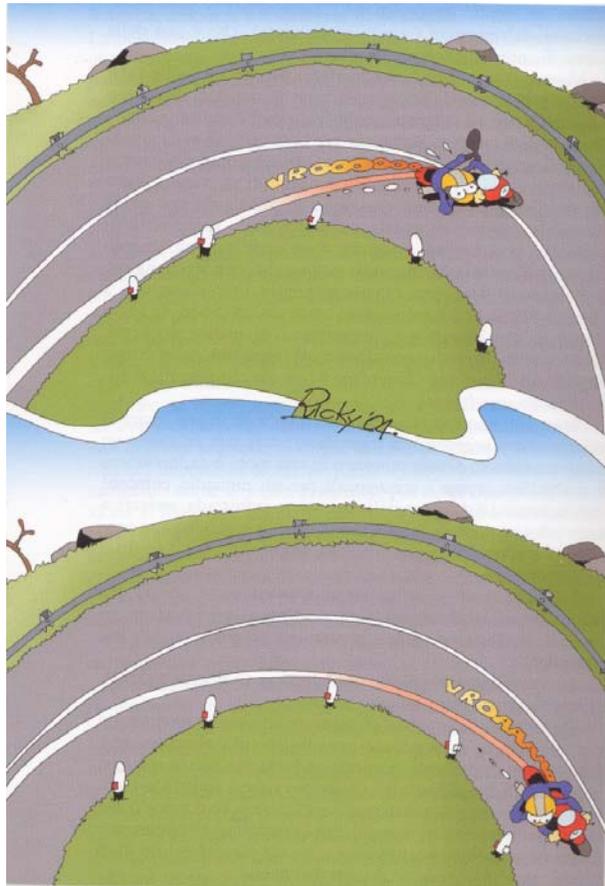
Nei rettilinei viaggiamo al centro della nostra carreggiata, in modo da poter evitare un improvviso ostacolo da destra (la vecchia che attraversa, il cane, il pallone, l'auto che esce dal passo carraio) e da non essere in linea di collisione nel caso un'auto che viene nel senso opposto debba fare uno scarto per evitare a sua volta un ostacolo.

LA CURVA

Per affrontare una curva nella maniera più sicura è necessario passare dall'esterno carreggiata (sempre nella nostra metà strada), alla corda e di nuovo all'esterno. Nelle curve a destra ci avvicineremo alla linea di mezzieria per poi chiudere la curva vicino al bordo destro della strada e di nuovo lasciando correre la moto ci avvicineremo alla linea di mezzieria. Evitiamo, soprattutto nelle curve a destra, di arrivare stando a destra vicino alla linea bianca, il rischio di uscire troppo larghi è alto e vediamo troppo tardi l'ampiezza della curva. Inoltre se ci fosse qualche ostacolo dopo la curva, lo vedremmo solo all'ultimo momento. Nelle curve a sinistra, al contrario, stiamo vicino al bordo destro in avvicinamento, ci avviciniamo alla linea di mezzieria in percorrenza e di nuovo verso il bordo destro in accelerazione.

Ricordiamoci sempre che l'ingombro di una moto in piega non è come quando è verticale e teniamone conto durante le curve a sinistra.

(Immagine da "Una guida per chi guida" – Motociclisti Incolumi)

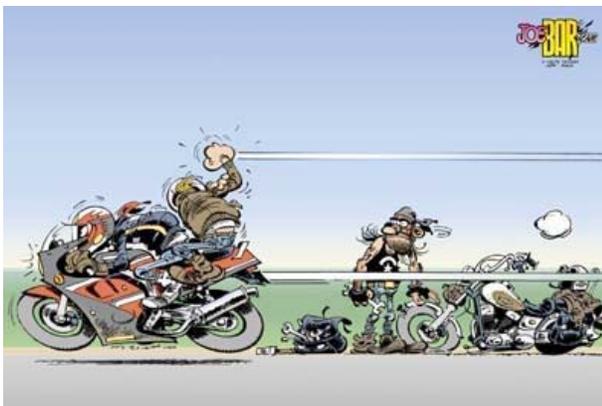


REGOLA UNICA E VALIDA IN OGNI SITUAZIONE

SE VEDETE UNA MACCHINA E PENSATE “MICA FARA’ QUESTA MANOVRA DA PAZZI!?!”... E’ SICURO CHE IL GUIDATORE FARA’ QUELLA MANOVRA

NOZIONI GENERALI

- assicuriamoci sempre che chi ci precede ci abbia visti, mediante il suo specchio possiamo capire se sta guidando attentamente, se sta leggendo, telefonando ecc...
- noi dobbiamo sempre vedere nello specchio il viso di chi ci precede, se non lo vediamo vuol dire che lui non vede noi, siamo in un punto non coperto dalla zona riflessa nello specchio
- quando si è stanchi, conviene fermarsi per una pausa, una distrazione può essere fatale, questo soprattutto quando si è in gruppo
- se si trova un motociclista in panne, qualunque sia il tipo di moto che guida, ci si ferma e gli si dà una mano!!!!



GUIDA IN CITTA’

- superare le code a sinistra è pericoloso, teniamo aperti mille occhi per vedere che non ci sia qualcuno che attraversa, che sta cercando parcheggio, che ha deciso di buttare un mattone dal finestrino, ma soprattutto qualcuno che decide di girare a sinistra.
- prevenire le mosse degli automobilisti è l’unico modo per vivere. Non ce ne sono altri, perché le velocità e le condizioni delle strade non permettono di evitare un ostacolo improvviso in tempo utile dal momento di percezione del pericolo
- se chi ci precede dà segni di indecisione, aspettiamo a sorpassarlo
- se sorpassiamo un bus, un furgone o un camion fermi, rallentiamo per vedere che non ci sia qualcuno che attraversa

GUIDA EXTRAURBANO, CURVE, MONTAGNA

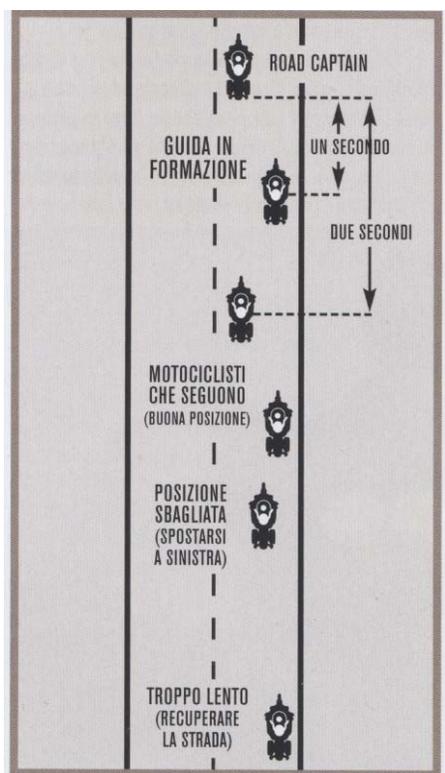
- non cerchiamo di andare a prendere quello davanti a tutti i costi, non sappiamo come guida, che percezione ha della strada e spesso ci fidiamo di lui, anche se non lo conosciamo
- prendiamo i nostri punti di riferimento, in base ai nostri limiti
- se non riusciamo a superare sui rettilinei per via del traffico, aspettiamo l’uscita dei tornanti in salita, la visibilità di solito è buona e le auto non hanno lo spunto di una moto
- in montagna diamo sempre un’occhiata verso l’alto, sapremo in anticipo se c’è qualche mezzo pesante (camion, bus, ecc...) che sta scendendo
- quando incrociamo un mezzo pesante, quasi sicuramente dietro si sarà formata la coda di automobilisti stressati che si spostano da una parte

- all'altra della carreggiata per vedere uno spiraglio per un sorpasso, facciamo attenzione
- quando la corriera si ferma alla fermata, sicuramente c'è un pedone o una macchina che ne approfittano per attraversare la strada o per fare inversione, facciamo molta attenzione
 - quando entriamo nei paesini, limitiamo la velocità, oltre ad essere più sicuro è anche apprezzato dalla popolazione locale
 - se vogliamo fare un sorpasso (visto che la linea continua non la rispettiamo troppo) verifichiamo che non ci siano, dal lato opposto, stazioni di servizio o parcheggi. Le auto che escono guardano solo chi viene da sinistra.
 - I ciclisti, visto che non possiamo sterminarli, facciamo attenzione. Se l'auto che vogliamo sorpassare ha davanti dei ciclisti è sicuro che inizierà il sorpasso mentre lo stiamo facendo noi, situazione pericolosissima.
 - Nei luoghi particolarmente belli o di villeggiatura aspettiamoci di trovare macchine che fanno inversione, che cercano posto, che rallentano per fare foto... Spesso questo corrisponde alle strade più belle e curvose, ma limitiamo il nostro impeto.
 - Nelle gallerie non possiamo vedere cosa c'è per terra, rallentare prima di entrarvi e cercare di stare nei punti più illuminati.
 - Se ci sono auto parcheggiate, spostiamoci verso la linea di mezz'ora per evitare di prendere le porte in faccia.
 - Durante il sorpasso allontaniamoci anche lateralmente dal veicolo che stiamo superando, onde evitare spiacevoli contatti, dovuti spesso alla distrazione.
 - Al tramonto facciamo attenzione al sole che abbaglia, quando il sole è dietro alle nostre spalle, darà fastidio ai veicoli che incrociamo che faranno fatica a vederci, quindi prestiamo maggiore attenzione.

GUIDA IN AUTOSTRADA

- ricordarsi sempre dei punti "morti" dove chi ci precede non ci vede, viaggiamo sempre in maniera da essere visti da tutti
- se siamo in più moto, evitiamo di sorpassare uno a destra, uno a sinistra, uno sopra, uno sotto... chi guida non capisce cosa succede e può scartare all'improvviso
- quei simpaticoni che si fessano sulla corsia di sorpasso... beh, alla fine, se non si schiodano, li passeremo a destra, è vietato (ricordiamolo), ma facciamolo con un buon margine e senza passare vicino al simpaticone di turno
- la corsia di emergenza non è la corsia riservata a moto e scooter, anche se a volte, ci salva dall'asfissia di una coda in mezzo ai camion. Usiamola solo se necessario, e ricordiamoci che è piena di detriti e schifezze, bucare una ruota non è così raro.
- Se chi ci precede ha un carico precario, evitiamo di stargli dietro... più di una volta si sono visti volare sdraio, taniche, valigie, ecc...
- I camion a volte sono costretti a manovre un po' azzardate per sorpassare, cerchiamo di prevedere quello che potrebbero fare
- Se siamo stanchi, fermiamoci a riposare, a bere, a fare qualsiasi cosa

- Se c'è una coda e ancora non abbiamo le doppie frecce, alziamo la mano e facciamo capire che c'è un rallentamento
- Se qualche superdotato automobilista ci sta attaccato al fanalino della moto, lasciamolo passare, anche se perdiamo l'orgoglio, ma è davvero troppo rischioso un contatto in autostrada
- Se abbiamo la moto carica, è facile che i nostri fari puntino in alto, dando molto fastidio agli altri utenti. Cerchiamo di regolarli meglio o perlomeno di non fissarci dietro a un'auto con i nostri fari piantati nel suo specchietto.



GUIDA IN GRUPPO

- la concentrazione cala perché non si deve fare attenzione alle indicazioni stradali e alla viabilità
- si sta più vicini del normale, anche se non ci si conosce
- non si deve stare in fila indiana, si deve stare disassati per vedere meglio cosa succede davanti, sia in autostrada che sulle statali
- quando si sorpassa si rientra a destra per fare spazio agli altri che devono sorpassare
- possibilmente si evitano i sorpassi all'interno del gruppo e se si devono fare segnalare prima e farsi notare
- prevedere una "scopa" che conosca bene il percorso
- prevedere una staffetta per le segnalazioni agli eventuali incroci
- quando non è prevista l'organizzazione è indispensabile,

quando si giunge a un bivio, guardare negli specchi se chi ci segue ha preso la direzione, altrimenti bisogna fermarsi e aspettare, se il resto del gruppo è andato avanti, l'ultimo si fermerà al bivio successivo, in questo modo è impossibile perdersi.

(Immagine da Hog Tales)

GUIDA CON PASSEGGERO

- quando si viaggia carichi le frenate si allungano molto e la stabilità risente un po' del maggior carico che ha sicuramente modificato la distribuzione dei pesi sulla moto
- Per rendere il viaggio più piacevole evitare stratonate, accelerate e frenate esagerate a meno di casi di necessità.
- Pensare che il passeggero ha messo la propria vita nelle vostre mani

- Concordate con il passeggero eventuali soste e esigenze prima di partire e decidete alcuni gesti convenzionali per capirvi al volo anche ad alte velocità quando è difficile parlare.
- Fare più soste del solito, soprattutto se si è molto carichi e il passeggero è un po' costretto dagli spazi stretti.
- Rendere il passeggero partecipe del viaggio, non trattarlo come un pacco postale e condividere, magari con una fermata in più, le emozioni e i panorami.

IL PASSEGGERO

Fare da passeggero/a non vuol dire stare seduti sulla moto e lasciarsi trasportare dal mezzo e dal pilota, come si fa in auto. Il comportamento dinamico della moto dipende molto dallo spostamento dei pesi da parte di pilota e passeggero ed è per questo che anche chi siede dietro ha il dovere di conoscere le nozioni base del mezzo e di sapere come comportarsi.

Abbigliamento: andare in moto è un rischio, ma limitare gli eventuali è un nostro dovere. L'abbigliamento tecnico è indispensabile sempre, protezioni, tessuti resistenti, casco, guanti, stivali o scarpe alte riescono nella maggior parte dei casi ad annullare completamente i danni più superficiali.

Accessori: se è vero che si può essere femminili in qualsiasi modo e non solo sfoggiando l'ultimo modello di perizoma, è vero che soprattutto in moto bisogna mettere da parte un po' di vanità e adeguarsi alle circostanze. Orecchini, anelli, bracciali di grosse dimensioni, così come ciondoli appuntiti o rastremati non dovrebbero essere indossati mai. Qualcuno ha subito gravi danni anche dall'orologio...

Salire e scendere: concordate sempre con il pilota, di solito si sale da sinistra, c'è chi mette il piede sulla pedana e chi no. In entrambe i casi fare attenzione a non prendere dentro con il piede l'eventuale bauletto o bagaglio. Prima di salire avvisare sempre il pilota, se non è pronto la caduta è facile.

La guida: il passeggero deve essere attivo, conoscere il percorso, magari fare anche da "navigatore" al pilota, per sentirsi partecipe e per la sicurezza. Non c'è niente di peggio che fare il sacco di patate sulla sella posteriore: non ci si diverte e si influisce negativamente sul comportamento dinamico della moto.

Stare vicino al pilota, a contatto con il pilota, aiuta sicuramente a capire i movimenti della moto. Se si diventa un tutt'uno con il pilota il nostro peso sarà quasi impercettibile e la moto non avrà reazioni incontrollate. Se stiamo vicino al pilota possiamo anche permetterci di distrarci, sarà il suo corpo a comunicare al nostro quello che sta succedendo.

Stare lontani dal passeggero (eccezion fatta per le iper-tourer K1200LT, GoldWing e Electra Glide) crea sempre turbolenze, modifica l'equilibrio della moto e la disposizione dei pesi, oltre al fatto che il pilota non sente materialmente il contatto con noi.

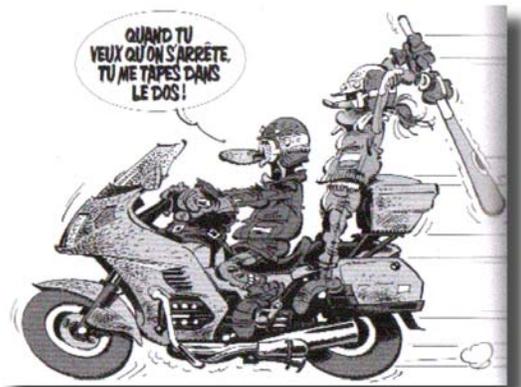
Il passeggero attivo vede quando davanti c'è una coda o un semaforo e sa che dovrà tenersi al maniglione dietro o fare forza sulle proprie gambe per non "cadere" addosso al pilota. Lo stesso vale per l'accelerazione, teniamoci con una mano al maniglione e l'altra al pilota ed eviteremo di rimanere indietro quando il nostro pilota apre il gas. In questo modo eviteremo anche il continuo scontro di caschi, tanto fastidioso quanto deleterio.

Non pensiamo di diventare esperte passeggere al primo giro, ci vogliono km di esperienza e, se il pilota è sempre lo stesso, l'affiatamento si raggiungerà dopo qualche tempo, anche parlando dei problemi/esigenze di ognuno.

Evitare di pesare sul pilota, soprattutto sulle sportive, i muscoli che dobbiamo usare sono i nostri e non i suoi. Oltre a non sentirsi libero di muoversi, alla fine della giornata, maledirà la decisione di portarci in moto.

Se abbiamo bisogno di sgranchire gambe e braccia avvisiamo chi guida, saprà come reagire agli spostamenti di carico sulla moto. Seduti dietro è bene muovere ogni tanto qualche muscolo, raddrizzare la schiena e muovere le spalle per non rimanere atrofizzati.

Concordare con il pilota dei gesti con i relativi significati... ai tempi da passeggera il pilota prendeva la mia mano e la portava ad abbracciarlo quando voleva dire "ok, ci si diverte". Se non si ha l'interfono, mettersi d'accordo anche per quando si vuole mangiare, andare in bagno o per quando si è stanchi. Ecco, soprattutto quando si è stanchi, evitare di proseguire il viaggio. Non solo il pilota, infatti, deve restare concentrato sulla guida.



Quando saliamo sulla sella posteriore ci dobbiamo fidare di chi guida. Niente è più fastidioso di avere un "avvoltoio" sulla spalla che dice come guidare, cosa fare, quando frenare. Se non ci fidiamo di chi guida, evitiamo proprio di salire, saremmo rigide, avremmo paura e il viaggio sarebbe catastrofico.

Qualcuno mette il bauletto con schienale per permettere al passeggero di "pisolare" durante i tragitti più noiosi, niente di più sbagliato. In moto non si dorme. In moto ci si diverte, a guidare, a stare dietro, basta non fare il pacco postale. Rendiamoci utili con una cartina, con la macchina fotografica... dobbiamo essere partecipi del viaggio, non un accessorio della moto.

