

MOTOCLUB BRIGATA BONNISTI

Since 2016



Alcuni consigli sulla guida della moto.

Inutile ribadire il concetto che la strada non è la pista, e quindi piena di pericoli e priva di vie di fuga, ma spesso noi motociclisti con l'esperienza, le cadute o corsi di guida, ci accorgiamo che una volta conseguito la patente c'è ancora molto da imparare, e da tirar fuori dalla nostra moto, per divertirsi maggiormente ed essere più sicuri.

La moto va guidata con tutto il corpo: grazie a leggi della fisica è facile mantenere in posizione dritta il nostro mezzo, la difficoltà avviene nel caso in cui dobbiamo affrontare delle curve o evitare ostacoli improvvisi. Quando siamo fermi, spingendo sul manubrio, lo stesso ruota a destra o sinistra, ma le cose cambiano sensibilmente con il mezzo in movimento.

Se applichiamo una leggera spinta sui manubri, questo non ruoterà ma tenderà invece a far scendere in piega la moto ed aumentarne l'inclinazione dalla sua perpendicolarità, permettendoci di percorrere le curve. Maggiore è la velocità, maggiore dovrà essere la pressione esercitata dalla mano sul manubrio per avere una migliore reattività della moto stessa, viceversa ci accorgiamo che al di sotto di una certa velocità ci è difficile applicare delle pressioni al manubrio, in quanto abbiamo la sensazione che la moto cada. Da tenere presente che le braccia non devono essere troppo piegate, e quindi caricare tutto il peso sul manubrio, e neppure troppo allungate, il che determinerebbe un "aggrapparsi" allo stesso, con conseguente perdita di padronanza, sensibilità e guidabilità.

Certi movimenti dell'avantreno, comunemente chiamati "sbacchettamenti", sono infatti dovuti al fatto che il pilota è aggrappato al manubrio e lo tira a sè. In caso di frenata invece, la pressione degli arti superiori sul manubrio è necessaria per mantenere il resto del corpo in linea con la moto e non scomporre l'assetto. Per una maggior padronanza del mezzo infine si consiglia di regolare la posizione e distanza delle leve frizione e freno al fine di renderli facilmente accessibili e evitare movimenti innaturali degli arti o tempi di reazione maggiori per "trovare" i comandi, in caso di emergenza.

Anche le gambe svolgono la loro parte nel conseguire maggior padronanza del mezzo. Prima di spiegarne il motivo si consiglia però anche qui di regolare (ove possibile) le distanze dei comandi. La pressione degli arti sulle pedane aumenta la facilità di manovra del mezzo. La pressione dell'arto sulla direzione della curva serve a velocizzare la discesa in piega, mentre in uscita dalla stessa, la pressione dalla parte opposta aumenta la velocità di raddrizzamento dell'assetto della moto secondo il suo asse. In caso di frenata inoltre è importante stringere il serbatoio con la parte superiore degli arti ed il serbatoio con la parte inferiore (quest'ultima a volte si fa, a volte no). Queste pressioni, unitamente a quelle esercitate sul manubrio, consentono al corpo di non spostarsi eccessivamente in avanti in caso di staccate o frenate di emergenza, evitando di scomporre l'assetto del mezzo e, conseguentemente, permettendo con maggior rapidità e sicurezza la manovra successiva alla frenata, sia essa un inserimento in curva, evitare un ostacolo o la fermata stessa del veicolo.

Prima abbiamo accennato la percorrenza in curva. Un piccolo "trucchetto" per percorrere fluidamente le curve sta nel tenere presente alcune informazioni.

- **Accelerazione:** all'aumentare della stessa, il mezzo tende ad allargare
- **Frenata:** (posteriore) all'aumentare dello stesso, il mezzo tende a chiudere
- **Giri motore:** all'aumentare degli stessi il mezzo tende a chiudere.

Da quanto detto si evince che a seconda della tipologia di curva da percorrere dobbiamo dosare o meno il gas, o percorrerla ad un determinato numero di giri piuttosto che un altro. La "pecora nera" dei motociclisti sono le curve con stretto raggio. Ricordando quanto detto sopra, per dare maggior fluidità alla piega in curve strette è preferibile dosare l'accelerazione, tenendo premuto il freno posteriore e aumentando o diminuendo la pressione dello stesso per modificare la traiettoria.

Partecipazione ai giri.

Un piccolo vademecum per la sicurezza di guida durante i giri organizzati.

Innanzitutto vanno ricordate le figure presenti all'interno di un team che organizza un giro:

Capitano: è il motociclista che, in testa alla colonna, procedendo a velocità moderata conduce tutto il gruppo e che quindi deve conoscere per bene il percorso da fare;

Staffette: sono i motociclisti che indossano un gilet giallo e lungo tutto il percorso del giro "anticipano" il percorso del gruppo per andare ad indicare la direzione di prosecuzione del giro ed a presidiare gli svincoli, incroci, rotatorie, ecc. che, per via del traffico, causerebbero lo "spezzamento" del gruppo stesso.

Scope: uno o più motociclisti posti al termine della colonna con il compito di controllare che nessun motociclista rimanga indietro rispetto al gruppo.

E' ovvio che il Capitano, le staffette e le scope devono per forza di cose operare in simbiosi facendo in modo di mantenere sempre il gruppo compatto e rispettoso del Codice della Strada.

Va ricordato che il ruolo delle staffette che, attendendo il gruppo ai vari svincoli, incroci, rotatorie, ecc., si trovano poi costretti a risalire l'intero gruppo per andare a presidiare i punti nodali successivi e che per questo hanno bisogno di trovare meno "traffico possibile" sulla corsia di marcia.

E' qui che si rivolge l'attenzione ai partecipanti dei giri: sebbene a qualcuno possa risultare antipatico o scontato, durante il movimento si procede in fila indiana (o alternata a seconda dei casi) e bisogna evitare nel modo più assoluto di spostarsi a centro strada senza un motivo valido, affiancarsi ad un altro centauro per parlare. Questi spostamenti improvvisi, potrebbero essere causa di incidenti in quanto le staffette, sorpassando a velocità sostenuta, si troverebbero davanti un improvviso ostacolo, difficilmente evitabile o peggio, evitabile invadendo la corsia di marcia opposta con tutti i rischi del caso...

Inoltre, durante i giri, bisogna nel modo più assoluto **evitare di accelerare o frenare all'improvviso, sorpassare o peggio fermarsi** nel bel mezzo della colonna... una distrazione di chi ci segue potrebbe risultare rischiosissima per il resto del gruppo creando "ammucchiate" stile ciclistico "tour de France"...

Viaggiare in formazione

Una delle prime cose che occorre sapere per viaggiare in gruppo è come tenere la giusta formazione. Viaggiare gli uni accanto agli altri non è mai consigliabile, perché limita lo spazio di manovra di entrambi i motociclisti. Al contrario, è consigliato viaggiare nella classica “formazione sfalsata” nella maggior parte delle circostanze. In tale formazione il capofila viaggia sul terzo sinistro della corsia, mentre il motociclista successivo si pone ad almeno un secondo di distanza sul terzo destro della corsia. Idealmente ciascun motociclista dovrebbe essere a due secondi di distanza da chi lo precede (ma solo a un secondo in caso di formazione sfalsata)

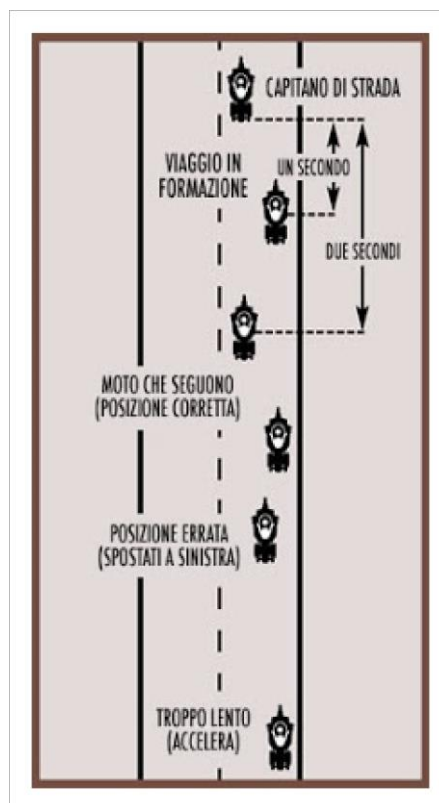
Fra i vantaggi della formazione sfalsata troviamo - In autostrada occupa meno spazio di una fila indiana.

- Consente un'adeguata distanza di sicurezza fra le moto. - È più facile da vedere per chi percorre la strada ed è meno probabile che venga separata da altri veicoli.

Incroci

I gruppi di moto hanno un vantaggio di visibilità rispetto alle moto singole, ma gli incroci sono comunque il punto più rischioso. Tutti gli incroci devono essere avvicinati con cautela e attraversati solo in condizioni di sicurezza e rispetto della legge. **Bloccare un incrocio senza una precedente autorizzazione e una scorta adeguata è quasi sempre illegale.**

E ricorda: la sicurezza personale viene sempre prima della coesione del gruppo.



Autostrade e superstrade

In **autostrada e superstrada è fondamentale mantenere la formazione sfalsata**. Bisogna accedere in fila indiana e disporsi in formazione solo a immissione avvenuta. Il capogruppo deve mantenere una velocità di immissione che dia la possibilità a chi lo segue di immettersi in sicurezza. È necessario prestare attenzione alle auto che si immettono o escono, poiché potrebbero passare attraverso la formazione se il gruppo viaggia nella corsia di destra; si può pensare di spostarsi a sinistra di una corsia quando ci si avvicina alle intersezioni.

La guida del gruppo e l'ultimo del gruppo dovrebbero restare, rispetto agli altri, più vicini alla riga bianca di delimitazione della corsia.

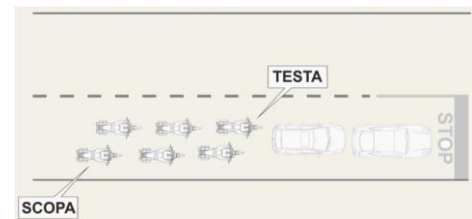
Sorpassi In autostrada e in superstrada vanno effettuati in blocco. Quando sono presenti condizioni di sicurezza e rispetto della legge, il capogruppo deve segnalare il cambio di corsia e lo sweep rider si sposta in posizione di sorpasso per primo per evitare che un veicolo si immetta nella corsia,

quando il capo gruppo, una volta appurato che sia possibile effettuarlo inizierà il sorpasso e tutto il gruppo, possibilmente all'unisono, dovrà eseguire la stessa manovra.

Una volta completato il sorpasso il capogruppo dovrà tornare nella posizione di sinistra della corsia e proseguire alla velocità del sorpasso per lasciare spazio a chi lo segue. Il secondo dovrà spostarsi sulla sinistra e aspettare la possibilità di sorpassare, poi rimettersi a destra lasciando spazio a chi lo segue. Il resto del gruppo dovrà seguire la medesima procedura. L'ultimo a rientrare deve sempre essere lo sweep rider per assicurare che nessun veicolo si immetta durante il rientro del gruppo.

Fermarsi in gruppo agli incroci

Quando il gruppo si ferma ad un incrocio, si passa dalla guida alternata ad una formazione doppia. Questo permette di ridurre il gruppo della metà in lunghezza. Restate in questa formazione fino al passaggio dell'incrocio perché il gruppo in metà lunghezza impiega metà tempo a passare. Se non riuscite a passare l'incrocio con il gruppo, non preoccupatevi. Non passate con il rosso.



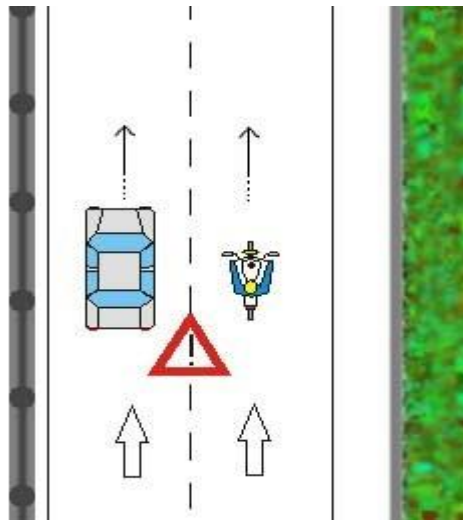
Alcuni consigli per la guida in città

Le automobili

Di solito chi guida un'automobile è portato a fare più attenzione ai mezzi a quattro ruote o comunque dotati di una certa mole, mentre purtroppo ne dedica meno ai mezzi circolanti su due ruote. Non è questione di disinteresse, scarsa sensibilità o mancanza di riguardo nei confronti del mondo a due ruote, sono abitudini mentali, tempi di reazione diversi, attenzione agli spazi occupati, visibilità, riflessi ecc...

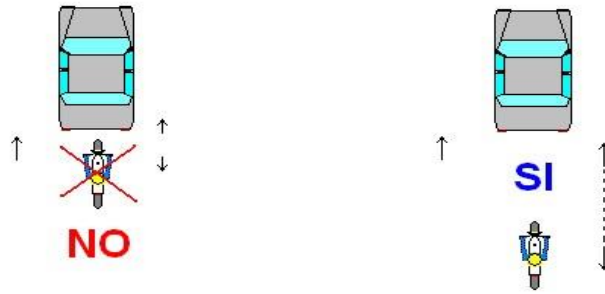
Da parte nostra dovremmo cercare di immedesimarci maggiormente nei panni di chi si trova a bordo di un mezzo a quattro ruote. Spesso effettuiamo manovre troppo rapide e repentine, tanto da non dare modo agli autisti di reagire in tempi accettabili.

Bisogna sempre fare attenzione e possibilmente evitare, di sorpassare sulla destra i veicoli in movimento. Assolutamente da evitare invece, l'abitudine di viaggiare affiancati alle auto, magari posizionati nei punti non visibili all'autista.



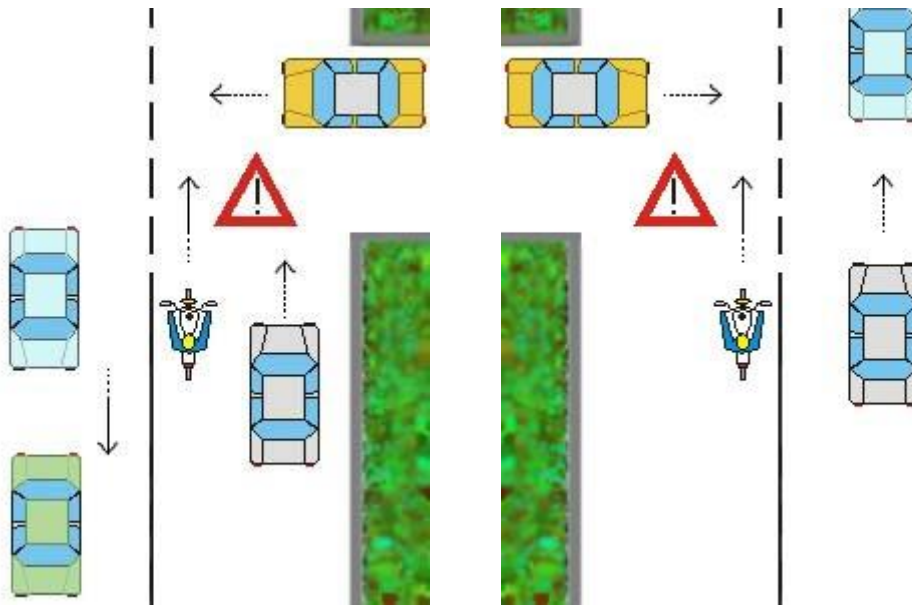
Evitare il sorpasso a destra e mai viaggiare affiancati agli altri veicoli

Per questo è sempre bene posizionarsi davanti o dietro le automobili e mantenere una ragionevole distanza di sicurezza.

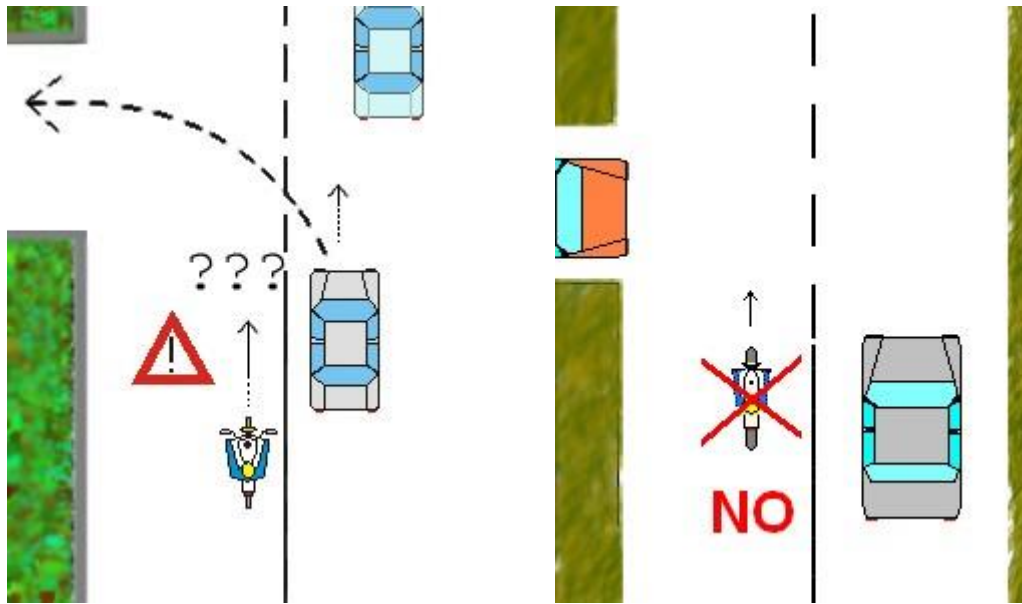


Mantenere le giuste distanze di sicurezza

Non effettuiamo mai sorpassi nei pressi di incroci, immissioni, svincoli o semafori e cerchiamo di prevedere il più possibile, comportamenti e intenzioni degli altri.

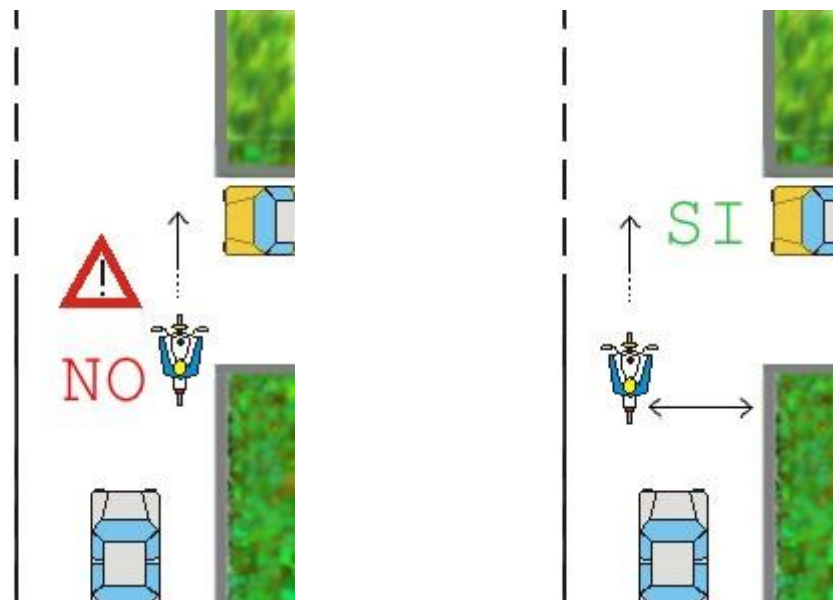


Evitare i sorpassi nei pressi di incroci, immissioni, svincoli ecc..



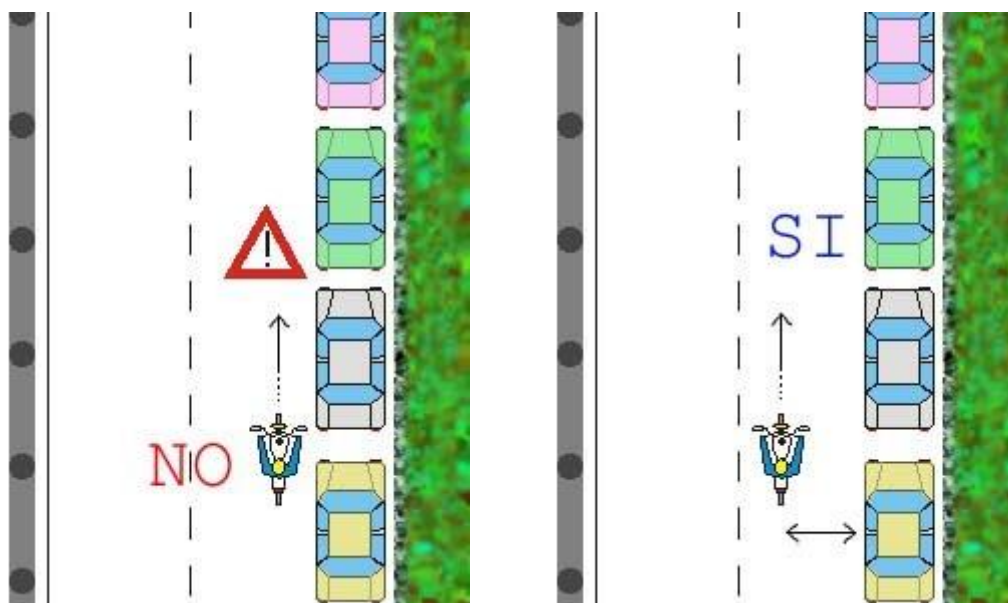
Evitare i sorpassi azzardati e mai nei pressi di incroci, semafori ecc..

Quando ci si appresta a percorrere incroci, semafori o semplici immissioni, anche se abbiamo diritto di precedenza, rallentare sempre e guardare con molta attenzione se un eventuale veicolo ci ha visto oppure, essendo distratto, non accenna a rallentare. Anche quando il veicolo è fermo o si appresta a fermarsi, non diamo per scontato il fatto che ci abbia notato. Non passiamogli mai davanti troppo vicino, prendiamoci sempre un ampio margine di sicurezza di almeno un paio di metri.



Mantenere sempre distanza dalle auto pronte a ripartire

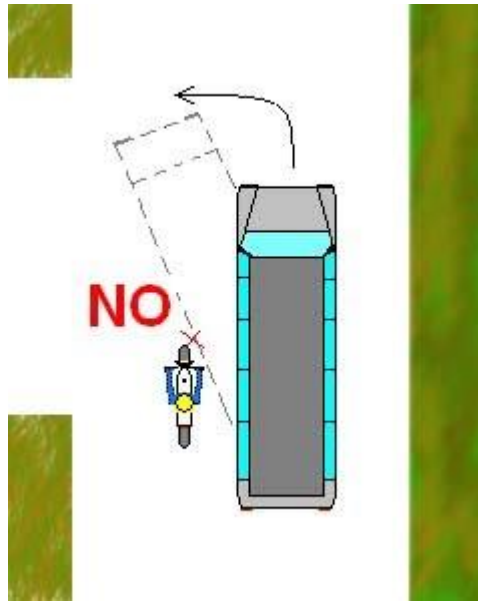
Altra abitudine molto pericolosa da evitare è quella di camminare troppo radenti alle automobili parcheggiate ai bordi della strada, chi apre gli sportelli infatti non sempre lo fa stando bene attento a chi sopraggiunge.



Evitare di camminare radenti alle auto in sosta

Gli autobus e i camion

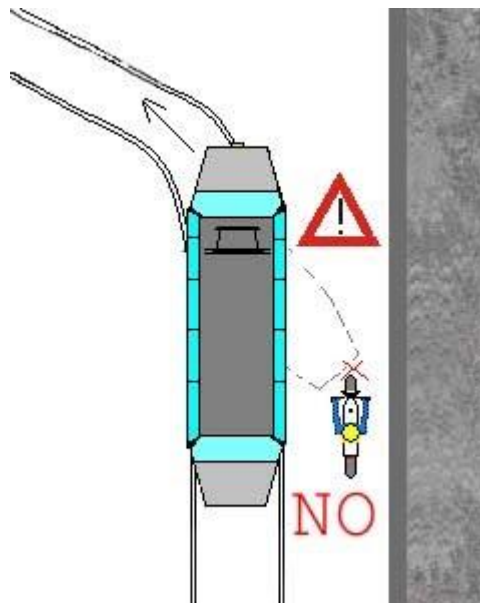
Per i motociclisti rappresentano una vera e propria seccatura. Velocità ridottissime, visuale davanti compromessa, fumi inquinanti che ci avvolgono come nuvole nere. Insomma... il nostro più grande desiderio è lasciarceli alle spalle quanto prima. Come nel caso delle automobili però non azzardiamo mai e sorpassiamo solo se sicuri di avere spazio libero a sufficienza. Sono veicoli lenti, ma sono anche pericolosamente lunghi. Consideriamo poi che quando manovrano, compiono delle traiettorie molto particolari, spesso imprevedibili e che possono mettere in serio pericolo un motociclista che non prevedendole rimane incautamente nel loro spazio di manovra.



Attenzione alle manovre inaspettate e agli ingombri dei grandi mezzi

I tram

Come per gli autobus e i camion il tram rappresenta un mezzo da cui stare a debita distanza ed evitare di sorpassare. Sono mezzi silenziosi, non compiono manovre impreviste, tranne quando effettuano le curve strette. In quel caso il tram è pericolosissimo perché la parte posteriore effettua una traiettoria insolita e repentina nella direzione opposta a quella intrapresa dal resto della carrozza, spostandosi e allargandosi in maniera accentuata.

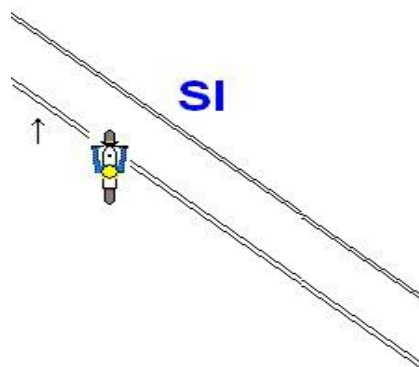


Transitare lontano dai Tram e attenzione agli ingombri quando curvano

Le rotaie

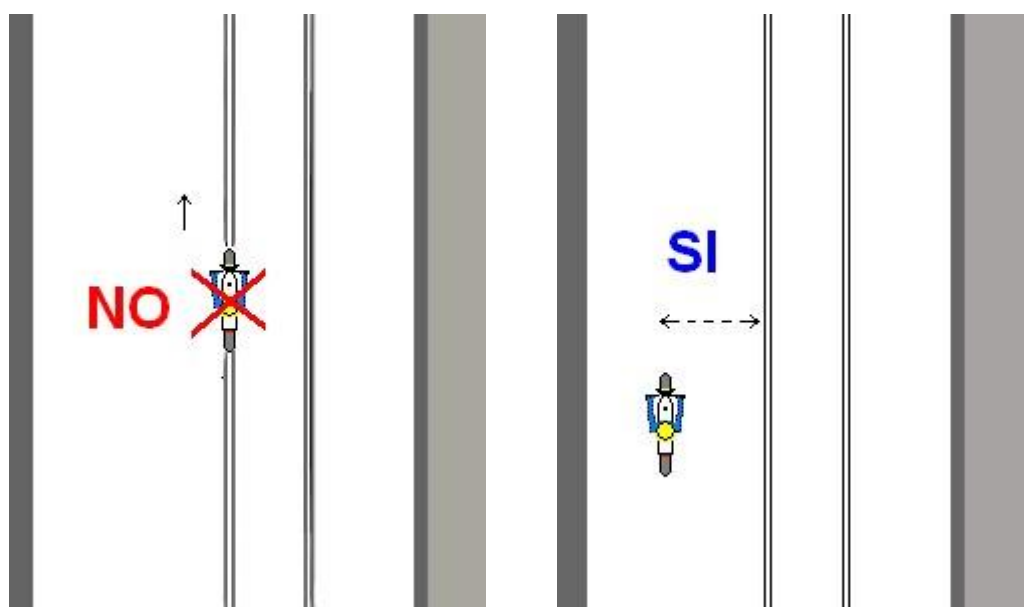
I binari della sede tranviaria per il motociclista sono un pericolo continuo.

In loro presenza, è bene effettuare sempre manovre nette precise e ragionate. Moderare la velocità e mai procedere con le gomme nelle immediate vicinanze di un binario. Il rischio maggiore è quello di incanalarsi e perdere il controllo, di scivolare frenando o semplicemente curvando. Il binario va sempre "tagliato" lateralmente dalle ruote della moto come un motoscafo fa con le onde, possibilmente nel modo più perpendicolare possibile alla direzione della ruota e sempre nel più breve tempo possibile. Quando non è possibile perpendicolarmente, scegliere sempre angolazioni favorevoli.



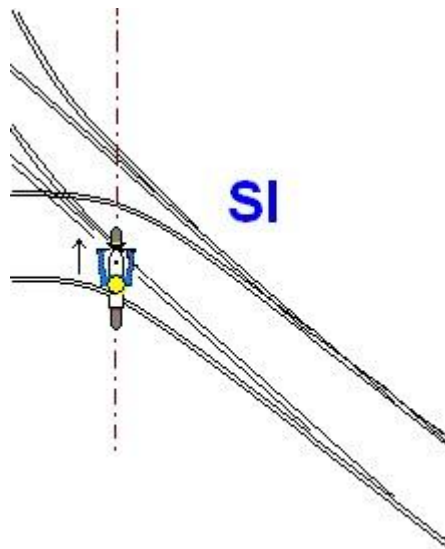
Attraversare le rotaie più perpendicolarmente possibile

Cercate di procedere, se possibile, fuori dalla sede tranviaria e quando dovesse capitare di dover marciare dentro, rimanere sempre al centro dei due binari.



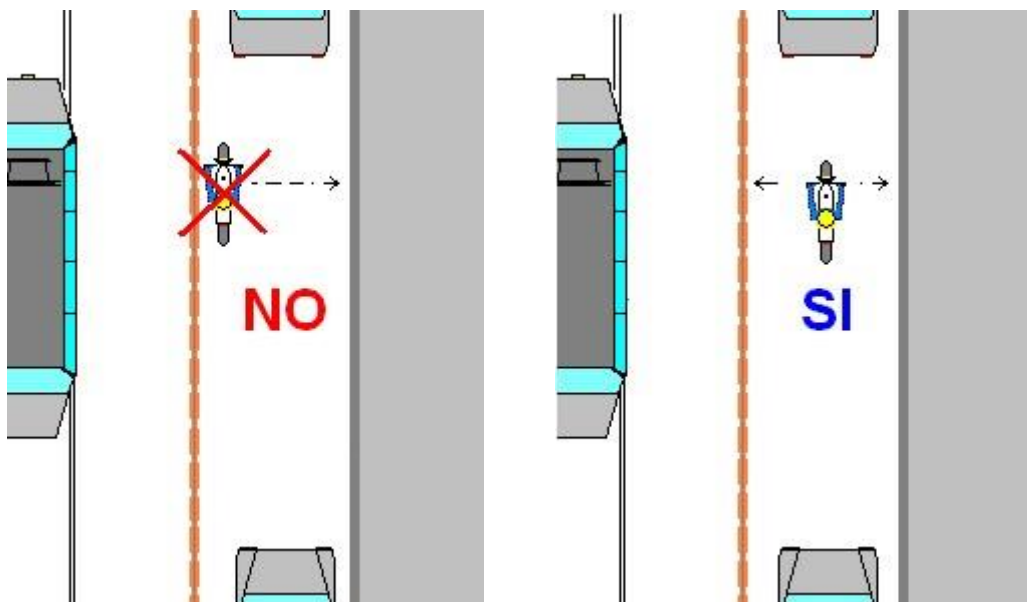
Tenersi a giusta distanza dalle rotaie

In prossimità degli scambi, scegliete sempre il punto in cui il passaggio delle ruote sulle rotaie è il più perpendicolare possibile alla direzione di marcia.



Se la ruota si dovesse incanalare nel binario, mantenete la calma, evitate di frenare bruscamente e condizioni del traffico permettendo, uscirne fuori quanto prima. Se i binari sono bagnati aumentate tutte le precauzioni descritte e possibilmente cambiate strada!

Un pericolo simile è rappresentato dalle corsie di marcia preferenziali e più precisamente dai cordoli che le delimitano. Basta una distrazione e si cade scivolando sulle pareti di questi divisori, soprattutto quando sono umidi o bagnati.



Transitare lontano dai cordoli delle corsie preferenziali

Frenare in moto

Iniziamo con il dire che la moto ha solo due punti di appoggio sulla strada. Questo dimezza l'efficienza della frenata anche se la massa da rallentare è minore rispetto a un'auto, poiché in curva non è quasi possibile fermarsi. Bisogna tener conto del fatto che durante l'eventuale brusco rallentamento va gestito anche l'equilibrio. I pneumatici rischiano di perdere presto aderenza, soprattutto in piega o sul bagnato, minando seriamente la possibilità di controllare il mezzo, poiché in moto non possiamo fare affidamento su una "sbandata controllata". Possiamo fare tutti i conti che vogliamo, ma il vero e unico sistema per rendersi conto dei limiti è la coscienza, la pratica diretta, graduale e senza osare. Adocchiare le curve cieche e rallentare prima rende tutto più facile.

Dall'esito di una frenata può dipendere la vita.

Siamo tutti coscienti che avere la precedenza non significa possedere la certezza che nessuno s'immetterà illegalmente (e se non lo eravamo, adesso lo siamo).

La decelerazione migliore in assoluto avviene sempre e comunque **con entrambe le ruote:** anteriore e posteriore, ripartita generalmente in **70% davanti e 30% dietro**. In caso di curve o strada sconnessa le percentuali possono anche invertirsi o modificarsi radicalmente. In linea generale, tuttavia, i freni vanno usati sempre entrambi e assieme. L'unica variabile è l'intensità con cui ognuno viene usato.

Comunque, i freni in moto vanno usati in modo possibilmente moderato e facendo attenzione a ***dove*** si frena. L'asfalto, o comunque la strada, che avete sotto le ruote, deve essere sempre tenuta in debita considerazione. Impariamo a farci caso come fosse una parte del nostro corpo: la presenza di sabbia deve ispirare un radicale cambiamento nello stile di guida, istantaneamente.

Utilizziamo tutti e cinque i sensi per diventare profeti della strada: l'odore di bagnato, per esempio, sta a indicare che l'umidità è alta e/o ci stiamo avvicinando a una zona dove ha piovuto; quando sentiamo freddo potremmo incontrare asfalto ghiacciato, etc. Anche il rumore dei battistrada tassellati (e non) cambia in base all'aderenza.

Quando le condizioni della strada non sono ottimali l'aderenza cala di conseguenza. In genere, oltre al consiglio di frenare sempre con entrambe le pinze, intimo tutti a sfruttare il più possibile il freno motore nelle strade in discesa. Ricordo che in quest'ultima i freni funzionano meno (molto meno). In caso di terreno "incerto" è sempre meglio rallentare **prima** con il freno motore e talvolta ripartire un po' più la frenata sul posteriore.

Attenzione in curva, soprattutto se possedete bicilindrico: attenzione a rilasciare bruscamente la frizione dopo aver scalato marcia. La leva della "frix" va rilasciata **sempre gradualmente**, pena la perdita dell'assetto sul posteriore (praticamente si finisce a grattugiarsi le chiappe sull'asfalto). Un buon allenamento "salva vita" sta nell'imparare a rimanere stabili con la ruota posteriore bloccata.

Generalmente, però, **il freno principe è quello anteriore**. Evitate le frenate in curva: se proprio dovete, usate leggermente entrambi i freni (con maggiore importanza a quello posteriore). I più esperti usano "pinzare" dietro per controllare l'accelerazione in curva, ma non è una pratica che s'impara all'istante: eventualmente, deve venire naturale.

Freno sempre a portata di ...dito

Molti motociclisti per abitudine, sicurezza e comodità tengono la mano destra sull'acceleratore con il dito indice sulla leva del freno anteriore. Sappiamo tutti infatti che non serve tutta la mano per agire sulla leva. Fondamentalmente si tratta di una buona questione di abitudine. Con questo sistema **il ritardo di frenata si riduce al minimo**. Si rivela utile soprattutto nelle zone trafficate e in città. Prima che le pinze dei freni facciano presa sui dischi e rallentino il mezzo, infatti, il cervello deve trasmettere l'ordine a mano e piede. Durante questo tempo, si continua a viaggiare senza rallentare. Normalmente a una velocità di 80 Km/h prima di iniziare a frenare si percorrono circa 20 metri, e se il dito è già sul freno i tempi e gli spazi tendono a dimezzarsi.

Mai pinzare, per quanto possibile, con la ruota anteriore in sterzata o in manovra: si rischia di sbilanciarsi e cadere, anche da fermi, anche sull'asfalto in perfette condizioni!