

Il Principe Brutto

Ride Safe

suggerimenti per una guida sicura

edizione PDF in download su:

www.motoclubravenna.it

Moto Club Ravenna



Motoclub fondato nel 1903

Via S. Alberto, 237
48100 Ravenna RA
C.P. 294
Tel. 0544.453893

www.motoclubravenna.it



Copiare va bene, plagiare no.

Potete copiare, distribuire, diffondere copie totali o parziali di questo testo a vostro piacimento e con i mezzi che preferite.

Quello che non potete fare è appropriarvi di quanto scritto e farlo passare come opera vostra. Quindi, per favore, ogni volta che fate una copia totale o parziale includete sempre questa pagina. È l'unica condizione che vi si chiede di rispettare sempre.

Se ne avete voglia, mandate una mail all'autore. Commenti positivi o negativi, domande, richieste di autografo o insulti, si accetta di tutto (per le proposte di matrimonio includere una foto in costume da rana).

L'indirizzo e-mail è: principe@fastmail.fm

Sicuri si diventa, Ride Safe.

IPB

Il Principe Brutto e' un genovese trapiantato da anni nel Regno Unito. Nel tempo libero divide la sua passione motociclistica tra una giapponesina nuda ed una grossa bicilindrica tedesca raffreddata a liquido.

Istruzioni per l'uso

Questo è un testo impegnativo, per almeno due motivi. I primi due capitoli sono piuttosto **pesanti e noiosi** ma il loro contenuto è fondamentale. Arrivati più o meno al paragrafo "Anticipare il percorso" vi chiederete se vale la pena continuare. La risposta è sì. Dal capitolo quattro si comincia a parlare di curve e la narrativa diventa un po' più coinvolgente. Quindi non scoraggiatevi e perseverate.

Inoltre, questo testo non dà risultati immediati e leggendolo da cima a fondo non si acquista automaticamente una guida sicura. I suggerimenti e le tecniche di queste pagine vanno provate a lungo e richiedono tempo per diventare naturali. Guidare una moto in maniera sicura è una attività complessa e come tale richiede un certo periodo di addestramento e di prove prima di essere padroneggiata.

L'esperienza suggerisce che la maniera migliore per usare questo testo è la seguente:

- Leggetelo una volta, da cima a fondo, senza fermarvi troppo sui dettagli. Fatevi una idea generale del contenuto, valutate se l'argomento è di vostro interesse.
- Ora rileggete le parti che vi hanno colpito di più. Estraiete un paio di suggerimenti alla volta e cominciate a metterli in pratica durante la vostra guida.
- Reiterate il processo, tornando periodicamente a rivedere i capitoli che vi interessano e integrando gradualmente le tecniche descritte nella vostra guida quotidiana.

In questo modo assimilerete il testo in maniera graduale e gestibile. Chiaramente, alla base di tutto sta il vostro interesse specifico verso la materia; si spera che queste pagine sapranno stimolare questo interesse e tenerlo vivo fino alla fine.

Introduzione

Andare in moto è un modo di viaggiare gratificante nonché un' esperienza unica. La moto regala emozioni che pochi mezzi di trasporto possono eguagliare, se non a costi ben superiori. Una moto coinvolge in maniera diretta, totale ed immediata, non ci sono servomeccanismi o aiuti elettronici tra l'uomo e la macchina. Nell'osservare un motociclista esperto mentre affronta in scioltezza una serie di curve non si può fare a meno di ammirarne la perizia e riconoscere che tale guida arriva molto vicina ad essere una forma d'arte. Ma come dietro il sorriso di un artista sul palcoscenico si nascondono anni di prove estenuanti, dietro la leggerezza di un motociclista provetto si cela una realtà altrettanto irta di difficoltà. Per guidare bene una moto ci vuole mestiere e condurla con competenza richiede molta pratica ed esperienza. Dulcis in fundo, andare in moto può **NUOCERE** gravemente alla salute, una diretta conseguenza di quella leggerezza ed essenzialità che ne fanno un mezzo così emozionante.

Per chi oggi si avvicina al mondo delle due ruote le fonti di ispirazione e consiglio non mancano. Dal bar sotto casa ad internet l'offerta di suggerimenti su come si impara ad andare in moto è enorme ed in continuo aumento. Si potrebbe forse sostenere che l'informazione sia addirittura troppa, così vasta da disorientare il neofita invece di aiutarlo. Da qui nasce l'idea di scrivere queste pagine. **Non** troverete la risposta definitiva ad ogni domanda relativa alla guida in moto (obiettivo che richiede anche molta pratica diretta), quanto un tentativo di selezionare, riassumere e sistematizzare la grande mole di informazioni utili disponibili in materia. In particolare, queste pagine si concentrano sugli aspetti principali della guida sicura **su strada**. Argomenti quali la pista o il tuning del proprio mezzo sono stati appositamente ignorati. Per motivi di spazio si è anche omesso di trattare la guida di notte e sul bagnato, nonché di come si può migliorare la propria tecnica di frenata.

A dare consigli non richiesti si rischiano figure barbine, ma in questo caso si spera che la natura compilativa dell'opera funga da attenuante. Lo scopo di queste pagine non è quello di insegnare una guida miracolosa, ma soltanto di mettere ordine in una materia molto vasta. Per il principiante, si spera che queste pagine possano rappresentare un utile compendio, per il motociclista già esperto l'auspicio è che siano di stimolo per approfondire aspetti a volte poco considerati. Per tutti la preghiera è quella di giudicare il contenuto in base alla sua utilità, non alla velocità su strada dell'autore (velocità invero piuttosto patetica).

Per sommi capi, i contenuti sono divisi come segue:

- principi di base
- osservazione della strada ed anticipazione dei pericoli
- posizione su strada
- curve
- il sorpasso
- velocità

Il materiale parte da considerazioni molto generali per poi affrontare situazioni specifiche. È stato fatto uno sforzo per realizzare ogni capitolo in maniera indipendente, anche se il consiglio è comunque quello di leggere gli argomenti nell'ordine in cui appaiono (vedi Istruzioni per l'uso). Come già detto non c'è nulla di miracoloso in queste pagine e sta a ciascun lettore decidere quale sia la loro utilità.

È doveroso citare chi ha dato un contributo, diretto o meno, alla stesura di queste pagine. La fonte principale è il "Motorcycle Roadcraft: Police Rider's handbook to better motorcycling", ovvero il manuale di guida della polizia motociclistica inglese. È disponibile su Amazon e fornisce la spina dorsale di queste pagine. Alle informazioni del manuale si aggiungono rielaborazioni degli articoli di alcune riviste specializzate, tra le quali vanno citate le inglesi RiDE, BIKE e Motorcycle News (per la sezione "sporgersi in moto" nel capitolo cinque). Altro materiale è stato preso da alcuni forum web, tra i quali vanno ricordati *motonline.com* (menzione speciale per Zeljko), *motociclismo.it* e *motopub.it*. Alle persone che frequentano questi forum va un grosso ringraziamento, perché pur involontariamente hanno contribuito alla stesura del testo.

Un grosso e sentito grazie a Marchino di Motopub.it, Federico Gamba e Fabio Galetti, che hanno corretto le bozze e suggerito molte modifiche per aumentare la chiarezza dell'esposizione. È chiaro che errori ed omissioni residue sono di responsabilità dell'autore.

Uno: Principi di Base

Quelle illustrate qui di seguito sono le linee guida lungo le quali si svilupperanno i capitoli successivi. Le nozioni, semplici e concise come assiomi geometrici, verranno ripetute più volte nel testo, ma qui si è preferito isolarle e dare loro l'enfasi che meritano.

Sicurezza

La vostra sicurezza viene **prima** di tutto. Arrivare sani e salvi alla fine di un viaggio deve essere sempre il vostro obiettivo principale, ed ogni vostra decisione o azione di guida deve essere finalizzata a minimizzare i rischi per la vostra incolumità. Lo scopo del testo è quello di fornire gli strumenti per anticipare ed affrontare situazioni di pericolo su strada.

Posizione sulla strada

La traiettoria migliore è quella che vi consente in ogni momento la più **ampia** visuale possibile della strada, **senza compromettere** la vostra sicurezza. Con una visuale ampia siete in grado di assorbire informazioni sulla presenza di pericoli ed avete più tempo per modificare la vostra traiettoria. Ricordate però: **mai** sacrificare la vostra sicurezza in cambio di una posizione con visuale migliore (vedi Cap. 3)

La moto va dove si guarda.

Tenete a mente questa semplice regola fondamentale: la moto va **sempre** nella direzione in cui è rivolto il vostro sguardo. Una interessante conseguenza di questo fatto è che il miglior modo per centrare un ostacolo è quello di guardarlo fisso 😊.

Priorità ai pericoli più grandi.

Durante la guida le situazioni di pericolo (potenziale o reale) vanno valutate insieme ed affrontate partendo dalla più importante. Il pericolo più importante non è sempre quello più vicino a voi o quello più visibile. Per esempio, se state arrivando ad una curva cieca a destra e dietro di voi avete un motociclista che sembra intenzionato a passare ad ogni costo, il pericolo più grande è dietro di voi (spostatevi a destra, rallentate e fatelo passare. Sacrificherete una buona posizione in approccio di curva, ma sarete più sicuri. La sicurezza vale sempre di più di una buona posizione in strada).

Fluidità

È facile, specie agli inizi, considerare la velocità come unica misura della propria abilità. L'enfasi sul "quanto" andare a scapito del "come" porta a trascurare i fondamentali della guida. Il risultato è una condotta stradale nervosa, fatta di grandi velocità in rettilineo ma palesi imbarazzi in altre situazioni. L'approccio alternativo è costituito da una guida fluida, fatta di input misurati e traiettorie rotonde. Una guida fluida non è un vezzo da motociclisti d'epoca ma il segno distintivo di un motociclista competente e con un ottimo controllo del proprio mezzo. Per arrivare ad una buona scioltezza serve un certo investimento in termini di tempo, ma i dividendi sono generosi. E ricordate: è più **facile** aggiungere velocità ad una guida fluida, che fluidità ad una guida veloce.

Le sorprese non esistono.

La frase, volutamente provocatoria, sottolinea la necessità di un adeguato atteggiamento mentale. Per molti incidenti le condizioni della strada o le manovre di altri veicoli sono spesso indicate come circostanze al di fuori del proprio controllo, e considerate come tali senza alcuna critica. È invece importante accettare che, tranne in casi eccezionali, le cause scatenanti di un incidente sono **sempre** sotto il proprio controllo, e che le occorrenze liquidate come "imprevisti" sono spesso frutto di errori di valutazione. Tra gli obiettivi di un sistema di guida sicura c'è quello di fornire gli strumenti per minimizzare le sorprese ed arrivare alle proprie decisioni di guida in maniera affidabile e non casuale. Accettare il fatto che in (quasi) ogni incidente si ha una porzione di responsabilità è difficile, ma costituisce un passo importante per usare al meglio questi strumenti.

Non avete nulla da perdere, solo i vostri pregiudizi.

In queste pagine, come già detto, **NON** ci sono soluzioni miracolose. Ci sono però molte idee, alcune delle quali potrebbero farvi esclamare "però, non ci avevo mai pensato, vediamo se funziona". Se trovate qualcosa che vi porta ad un personale ed entusiastico "momento Eureka!", l'esortazione è quella di salire sulla moto e provare a mettere in pratica quello che avete letto. Provare non costa nulla e può portare benefici inaspettati. Onde evitare docce fredde al vostro entusiasmo armatevi di pazienza e ricordate di provare non più un paio di suggerimenti alla volta. Quando si imparano nuove abitudini di guida le prime volte si va più piano ed i risultati non si vedono prima di alcune centinaia di chilometri. Per finire, la qualità è meglio della quantità. Se durante le vostre prove vi accorgete che state perdendo la concentrazione fermatevi e fate una pausa.

Detto questo, è ora (finalmente!) di montare in sella e cominciare a parlare di guida.

Due: Spirito di Osservazione

Senza voler fare del terrorismo psicologico, non si può fare a meno di notare che per un motociclista ci sono molti modi di farsi male: la lista include curve pericolose, zone di scarsa visibilità, asfalto scivoloso e condizioni meteo avverse, per non parlare delle manovre azzardate degli altri veicoli.

Salvaguardare la propria incolumità non è uno scherzo. Uno dei modi più efficaci per aumentare le probabilità di arrivare a casa senza danni è quello di **prevenire** per quanto possibile le situazioni di pericolo. Ciò richiede uno **sforzo** mentale continuo durante la guida: occorre osservare la strada, selezionare quegli indizi visivi che preannunciano una situazione di pericolo e modificare di conseguenza la propria traiettoria/velocità, arrivando fino ad anticipare e **compensare** gli errori altrui, anche se dolosi (è meglio ingoiare un rospo che finire in ospedale con la ragione dalla propria). La base di una guida sicura è l'osservazione attenta ed **attiva** (parola chiave) della strada e del movimento degli altri veicoli ed è proprio di questo che si occupa il capitolo.

Dove guardare?

La risposta è facile e concisa: ovunque. Cercate di avere sempre un quadro **completo** ed aggiornato di quello che c'è davanti, ai lati e dietro la moto. Per formare questo quadro completo osservate l'ambiente circostante secondo lo schema che segue (tra parentesi le indicazioni sul tempo da dedicare a ciascuna fase):

- osservazione a lungo raggio (di media durata) - verso il tratto di strada più lontano ed oltre, quando possibile.
- osservazione a medio raggio (di lunga durata) - il tratto di strada che arriva fino alla curva più vicina, incluse le zone a bordo strada
- a fianco (di breve durata) - zone a bordo strada, davanti e a fianco della moto
- dietro (brevissima durata)- mediante specchietti.

In pratica, fate "rimbalzare" lo sguardo come una pallina da flipper, dal punto osservabile più lontano fino a ciò che avete dietro, per poi ricominciare il ciclo di osservazione; il tutto dovrebbe richiedere dai sette ai dieci secondi. Abitatevi a guardare il più lontano possibile. L'abitudine a tenere lo sguardo ben rivolto in **avanti** è in grado da sola di aumentare la

vostra sicurezza, ed è un tratto distintivo dei motociclisti con più esperienza.

Chiaramente, in caso di pericolo (anche solo potenziale) le priorità cambiano. Se da una immissione laterale vedete spuntare un cofano è corretto dedicare più tempo a guardare in quella direzione in modo da valutare le intenzioni dell'auto e prepararsi per ogni evenienza (ma non fissatevi sul cofano! vedi cap. precedente). Una volta superato il pericolo potrete ricominciare il ciclo di osservazione normale.

In maniera analoga, nel traffico sono fondamentali l'osservazione a breve raggio e quella dietro la moto, ma hanno meno importanza quella a medio e lungo raggio. Evitate le **distrazioni**; le pubblicità di abbigliamento intimo sono indiscutibilmente accattivanti, ma fissarle troppo a lungo è il miglior modo per finire sotto un autobus (seppure col sorriso sulle labbra).

Detto quindi del "dove guardare" è il momento di occuparsi del "come interpretare" quello che si osserva. Come discusso poco sopra, la fase di osservazione serve ad **anticipare** le situazioni di pericolo; maggiore è l'anticipo, maggiore è il tempo a disposizione per le opportune contromisure. È quindi importante riconoscere i segnali che indicano la presenza di un pericolo e costruire un quadro mentale che include **non solo** ciò che è presente sulla strada ma **anche** ciò che ha buone probabilità di essere presente, pur non essendo immediatamente visibile. Una delle capacità distintive di un buon motociclista è quella di saper effettuare questa ricostruzione in maniera veloce e accurata, anticipando l'evolversi di una situazione stradale partendo da dettagli che, ad un occhio meno esperto, sembrano insignificanti. Nei paragrafi che seguono vengono elencati alcuni esempi di questo tipo di processo mentale.

Anticipare il percorso.

A meno che non abbiate un'abilità rara, è probabile che affrontare un nuovo percorso vi faccia sentire più esposti e vulnerabili del normale. Conoscere in anticipo la strada aumenta la propria sicurezza (ma può rendere compiacenti - Vedi "guidare a memoria", capitolo 4). Sapere per esempio dove sono le curve più pericolose, quali incroci hanno scarsa visibilità e quali tratti di strada sono scivolosi permette di evitare brutte sorprese. È la mancanza di queste informazioni precostituite che dovrebbe farvi diffidare di una strada che non conoscete e pertanto rappresenta un importante fattore di rischio. Se però osservate la strada con attenzione **potrete** raccogliere un certo numero di indizi utili, tracciare un quadro almeno parziale del tracciato e aumentare la vostra sicurezza. Per esempio:

- Curve pericolose, incroci e rotatorie sono sempre segnalati da cartelli stradali, spesso persino corredati di informazioni distanziometriche. Prestate **sempre** attenzione ai cartelli stradali di pericolo, sono utili e non sono (quasi) mai messi per sbaglio.

- Se percorrete zone collinose, dossi e scollinamenti offrono punti di osservazione rialzati da cui spesso si vedono lunghi tratti di strada (osservazione a lunga distanza). In generale, sfruttate ogni punto **sopraelevato** per guardare bene avanti. Ogni metro di asfalto visto in anticipo è una informazione utile in più.

- Fatevi dare una mano dagli alberi. Non è lo slogan di un nuovo partito ecologista, ma un consiglio utile per ottenere informazioni sul vostro percorso. Osservando la cime degli alberi piantati a bordo strada potrete capire se al di là di un dosso la strada gira o prosegue dritta, mentre in un paesaggio piatto gli alberi sono visibili a grande distanza e delineano con largo anticipo curve ed altre caratteristiche importanti della strada. Per esempio, la presenza di tagli netti in un fronte alberato in fondo ad un rettilineo indica con buona probabilità il punto in cui passa la strada; viceversa, un fronte compatto implica un aggiramento della macchia boscosa, magari con un paio di curve secche. Oltre agli alberi potete usare pali della luce, siepi e muretti, tutti manufatti ben visibili in grado di aiutarvi ad anticipare il percorso (con prudenza! **non tutti** i pali della luce sono piantati a bordo strada).

- Ancora in tema di illuminazione stradale, un palo singolo visibile in lontananza indica spesso la presenza di un incrocio con una strada secondaria.

- I mezzi pesanti, le corriere e tutti i veicoli alti in genere sono ben visibili da lontano e seguendone la traiettoria potrete sapere in anticipo se ci sono curve od incroci. Questo è utile specie in pianura, dove ci sono pochi riferimenti.

- Una strada a fondovalle è una ottima palestra per le vostre capacità di anticipazione. Osservate per esempio il profilo dei fianchi delle montagne, perché la strada non può che seguirne il contorno più o meno da presso, a meno di non usare gallerie (che costituiscono un pericolo a sé). Oppure contate il numero di curve consecutive dalla stessa parte, è raro averne più di due o tre di seguito altrimenti la strada girerebbe su sé stessa. In altre parole, dopo due curve molto secche a destra è **probabile** che la prossima sia a sinistra, non a destra di nuovo (non è una regola esatta, ma aiuta). Se la strada divide il fondovalle con un binario ferroviario, tenetevi pronti a frequenti attraversamenti, con chicane molto strette e binari sbiechi in mezzo alla carreggiata.

Gli esempi mostrano come da elementi del paesaggio facilmente osservabili si ottengono informazioni su tratti di strada non ancora visibili. **Ogni** "segno" contiene un'informazione, ed ogni informazione in più consente di pianificare in anticipo traiettoria e velocità, riducendo le situazioni di pericolo. Come **esercizio**, provate ad aggiungere altri esempi a quelli appena elencati.

Valutare le condizioni del fondo stradale

Le condizioni del fondo stradale hanno una enorme influenza sulla guida ed è importante saper individuare in anticipo le zone in cui il grip è ridotto in modo da adeguare velocità e traiettoria. Per esempio:

- Attenzioni ai **microclimi** locali, cioè ai tratti di strada con caratteristiche che favoriscono condizioni di scarsa aderenza. I tratti in ombra restano bagnati a lungo (dopo una pioggia), o possono essere gelati anche se il resto della strada è pulito (in inverno). Un discorso analogo vale per le macchie di rugiada nelle mattine estive. Occhio alle fronde spioventi, che gocciolano anche molto tempo dopo che la pioggia è finita, così come a ponti e tratti di strada esposti al vento, che sono in genere più freddi e dove d'inverno l'asfalto rimane gelato molto a lungo.
- Se vedete una cava, un cantiere edile o una grossa azienda agricola (osservazione a lungo e medio raggio) preparatevi: davanti all'ingresso la strada è spesso sporca di sabbia, fango o polvere, mentre mezzi pesanti e rimorchi agricoli possono lasciare dietro di loro una **SCIÀ** di detriti assortiti, niente di simpatico per le vostre gomme (pensate ad un rimorchio carico di granaglie).
- In corrispondenza dei **distributori** di benzina si possono trovare per strada macchie di carburante lasciate da chi ha riempito troppo il serbatoio, nonché autisti distratti che svoltano o si immettono nel traffico senza frecce e senza guardare. Diffidate inoltre della zona immediatamente davanti alle pompe: è spesso coperta di olio ed altri fluidi, con alto rischio di scivolata a 2 Km/h e relativa figuraccia (avvicinatevi con cautela e usate, se necessario, il solo freno dietro).
- Le **pozzanghere** sono molto pericolose in quanto è difficile valutarne la profondità. Evitatele, o se proprio non potete fare a meno di attraversarle, fatelo a bassa velocità.
- D'inverno date un'occhiata alle canalette di scolo (osservazione a medio raggio). Una canaletta tappata crea un rigagnolo d'acqua in mezzo alla strada, che con temperatura molto bassa, si trasforma in un pericoloso strato di ghiaccio.
- Gli asfalti **NON** sono tutti uguali. Osservate l'asfalto fino a dove arrivate con lo sguardo (osservazione a breve e medio raggio) ed abituatevi a riconoscerne il grip dal colore e dalla consistenza. In generale, asfalti lucidi offrono meno grip di quelli opachi e quelli troppo sgranati sono peggiori di quelli compatti. Per la segnaletica orizzontale le cose sono più semplici: è sempre molto scivolosa, e con la pioggia offre il grip di una saponetta di teflon.

Anticipare la presenza di altri veicoli

Secondo alcuni per evitare incidenti è meglio guidare aspettandosi sempre il peggio dagli altri conducenti. Anche senza arrivare a questi abissi di pessimismo leopardiano, è indubbio che intuire in anticipo posizione e velocità degli altri veicoli aumenta la propria sicurezza. È quindi importante **riconoscere** i segni che indicano la presenza, reale o probabile, di altri mezzi.

Nel caso più semplice, maggiore è la profondità del vostro sguardo maggiore è l'anticipo con cui noterete un altro veicolo. Qui torna utile l'osservazione a lungo raggio di cui si è già parlato; se la morfologia del terreno è favorevole, potete scorgere un'auto o un furgone a centinaia di metri di distanza, ben prima di incrociarli o raggiungerli.

Altrettanto importante è l'osservazione ai lati della strada. Prendete nota di incroci, immissioni e parcheggi a breve e media distanza, nonché dell'eventuale presenza di veicoli. Valutate queste informazioni nel loro complesso (vedi Principi di Base) e selezionate quelle che sembrano le situazioni di pericolo più importanti, per esempio un'auto che spunta dall'uscita di un garage. Decidete quindi quali correzioni apportare alla vostra traiettoria: rallentare, spostarsi a centro corsia, suonare il clacson o addirittura frenare per evitare un impatto. Superata la situazione di pericolo riprendete il normale ciclo di osservazioni ed aggiornate la lista, ricominciando il processo mentale da capo.

Oltre ai casi descritti ci sono situazioni in cui la presenza di altri veicoli si può intuire in maniera **indiretta**. Di seguito vengono fatti alcuni esempi rappresentativi (come **esercizio** provate ad aggiungere materiale alla casistica).

- Vi state preparando per una curva a destra cieca, lungo una strada stretta e in discesa. In senso contrario notate un ciclista che arranca in salita. Anche se non si vede è **possibile** che dietro al ciclista ci sia un'auto che sta cercando da tempo di superare. Preparatevi ad una parziale invasione di corsia (è una manovra scorretta da parte dell'automobilista, ma come detto all'inizio è sempre meglio aspettarsi il peggio e prevenire un incidente).

- Dietro ai mezzi pesanti, in movimento ed in sosta, si possono celare le sorprese peggiori. Quelli che incrociano per la strada hanno spesso dietro di sé una lunga fila di auto impazienti, che seguono probabilmente a brevissima distanza. La loro visuale è ostruita e potrebbero **invadere** la corsia opposta (cioè la vostra) con mosse repentine cercando l'attimo giusto per il sorpasso.

I camion posteggiati sono invece "ottimi" per nascondere vie d'accesso o strade laterali, dalle quali possono emergere veicoli che tentano di immettersi nel traffico. Anche in questo caso i conducenti non vedono nulla e sono costretti ad occupare la vostra corsia con una buona fetta di cofano prima di potersi rendere conto della vostra presenza. La condotta più

prudente è assumere che da dietro ad un camion fermo a bordo strada spunterà **sempre** un altro veicolo: rallentate, tenetevi il più larghi possibile e rimanete sulla difensiva.

- Simile al caso sopra è quello di un furgone lasciato con due ruote sul marciapiede, in zona urbana. Nei casi più gravi (purtroppo non rari) il furgone blocca completamente il passaggio, costringendo le persone a scendere in strada per aggirare l'ostacolo. Quindi, se vedete un furgone parcheggiato in questo modo preparatevi come se da dietro dovesse spuntare all'improvviso un pedone.

- Siete in campagna e notate escrementi di cavallo o strisce di fango fresco sulla strada. Preparatevi a trovare sulla vostra corsia un cavallo che procede al passo, o un grosso trattore (elementare, Watson!). Rimorchi carichi di fieno e potatrici meccaniche lasciano scie di detriti altrettanto identificabili e nelle strade molto strette i mezzi pesanti sono preannunciati da rami spezzati e frasche recise in quantità.

- I cartelli che indicano parcheggi o aree di sosta a bordo strada costituiscono sempre un preavviso importante. In prossimità di queste aree molti conducenti rimangono spesso vittima di perniciosi cali di concentrazione, esibendosi in svolte improvvise (chiaramente non segnalate), finte alla Garrincha ed immissioni degne di un kamikaze.

- Attenzione, attenzione, **attenzione** ai segnali di incrocio. Gli incroci sono tratti di strada tra i più pericolosi in assoluto ed ogni cartello di incrocio è un invito alla prudenza. In prossimità di un incrocio l'auto che avete davanti può svoltare senza preavviso, oppure rallentare per consentire ad un altro veicolo l'immissione da una strada laterale. Superare ad un incrocio porta **molta** sfortuna, non fatelo mai (vedi anche capitolo cinque).

E per finire due ulteriori esempi, uno ovvio ed uno un po' meno.

- State transitando lungo la strada principale (magari l'unica) di un piccolo paesino e notate a bordo strada un buon numero di persone, in corrispondenza di un gabbiotto tipo fermata d'autobus. Il fatto è **significativo**: la gente di paese conosce bene gli orari e se un buon gruppo sta aspettando alla fermata è probabile che manchino pochi minuti all'arrivo di una corriera, che potreste quindi incrociare nei prossimi chilometri. Con un ragionamento simile, tracce di immondizia fresca vicino ad una sequenza di cassonetti vuoti indicano la possibilità che ci sia il camion della raccolta rifiuti nelle vicinanze.

- Questo invece è un classico: dietro ogni palla che rotola c'è un bambino che corre. Quando attraversate un centro urbano chiedetevi sempre: "se adesso sbucasse un bimbo di corsa riuscirei a frenare in tempo"?

Conclusione

Il messaggio è semplice: il riconoscimento anticipato delle situazioni di pericolo è una delle basi di una guida sicura. Durante la guida è quindi essenziale raccogliere il maggior numero possibile di informazioni sulla strada che si sta percorrendo e su ciò che le sta intorno. In particolare:

- Abituatevi a tenere lo sguardo ben rivolto in avanti, osservando la strada a partire dal punto più lontano e procedendo via via verso le zone più vicine e dietro di voi.
- Imparate a riconoscere quei segni che indicano la presenza o la probabilità di situazioni pericolose.
- Agite quindi in base alle informazioni così raccolte, modificando traiettoria e velocità per affrontare le situazioni di pericolo a partire da quelle più importanti/urgenti/

Esercizi

- Per abituarvi ad una osservazione attiva e al riconoscimento di situazioni potenzialmente pericolose, la prossima volta che girate in moto provate a farvi una **cronaca ad alta VOCE** di quello che osservate. Descrivete cioè ad alta voce dentro al casco la strada, la posizione degli altri veicoli ed i segni di pericolo probabile che riuscite a riconoscere, sia davanti a voi che dietro. (chi vi osserva potrebbe prendervi per matti ma è un rischio che vale la pena di correre). Date enfasi non tanto al numero di dettagli che riuscite ad individuare, ma allo sforzo **COSCIENTE** di descriverli con precisione. Includete anche, se ci riuscite, la cronaca delle contromisure che adottate di volta in volta di fronte ad un segno di pericolo.

Per fare un esempio, ecco un brano di una moto-cronaca plausibile: *"...curva a sinistra a cento metri, vialetto di accesso sulla destra, sguardo rapido agli specchietti nessuno dietro di me mi sposto a centro corsia, tombino in mezzo alla strada ma è asciutto posso passarci sopra senza problemi, eccomi vicino al vialetto, guardo dentro, nessun veicolo posso procedere, auto in senso contrario appena uscita dalla curva, ha la freccia sx accesa, vuole entrare nel parcheggio prima della curva ..."*

É probabile che troverete i primi tentativi piuttosto faticosi ed anche un poco insensati. Non demordete e continuate a fare pratica. Col tempo il processo di riconoscimento dei vari segni diventerà più veloce ed automatico, finché non avrete più bisogno di parlare ad alta voce per concentrarvi sulle vostre osservazioni e sarete in grado di assorbire una grande mole di dettagli significativi con velocità ed efficienza.

- Per constatare i vantaggi che si ottengono nel tenere lo sguardo ben rivolto in avanti fate questa semplice prova. Avete bisogno di un lungo rettilineo chiuso al traffico, oppure di un grosso parcheggio: portate la moto sui 30/40 all'ora e procedete in linea retta guardando fissi un oggetto lontano (un palo della luce, un cartello stradale). Ripetete adesso l'esperimento ma questa volta tenete lo sguardo fisso un metro davanti alla vostra ruota anteriore, non di più. Notate differenze? in quale caso la traiettoria è più stabile e diritta?

Tre: Rendite di Posizione

Come si è visto nel capitolo precedente, maggiore è la vostra visuale libera, maggiore è l'**anticipo** con cui potete individuare i pericoli e quindi il tempo a disposizione per adottare le opportune contromisure di guida. Da questa osservazione deriva una conclusione **molto** importante:

Su strada la traiettoria migliore è quella che offre in ogni momento la massima visuale (senza compromettere la propria sicurezza).

Per tradurre su strada questa indicazione teorica, la moto è un veicolo ideale in quanto offre due grandi vantaggi: chi guida siede in alto e gode quindi di un punto di osservazione privilegiato. Inoltre, la moto offre grande libertà di movimento, potendo posizionarsi in un range che va dal bordo della strada fino alla riga di mezzzeria (e oltre, in certi casi).

Il capitolo fornisce gli strumenti per scegliere la migliore posizione su strada, e descrive in quali condizioni tenere conto della noticina sulla sicurezza che è aggiunta tra parentesi. Prima di proseguire però una avvertenza: alcuni passaggi suggeriscono di posizionarsi larghi, anche superando la linea di mezzzeria. Il consiglio si intende valido **SOLO** in presenza di riga discontinua. Le righe continue non vanno mai superate.

Approccio alle curve

In linea teorica ci si avvicina ad una curva con la più **larga** traiettoria possibile, quindi moto vicina al ciglio destro della strada per le curve a sinistra e quasi sulla riga di mezzzeria per quelle a destra. Fin qui, nulla di rivoluzionario. Ricordate però di essere sempre pronti a **modificare** la posizione teorica ideale se questa dovesse mettere a repentaglio la vostra sicurezza.

Per le curve a destra, per esempio, impostare la traiettoria dalla riga di mezzzeria vi consente di vedere "dentro" la curva e rilevare con il massimo anticipo i veicoli provenienti in senso contrario. Il rovescio della medaglia è che in quella posizione siete esposti al rischio di collisione con chi procede nell'altro senso (una eventualità purtroppo sempre più comune, vista la stupida tendenza da parte di molti "piloti" a tagliare le curve, sia in auto che in moto). La stessa conclusione vale anche per strade molto strette o senza la mezzzeria, in quanto la posizione ideale comporta un vantaggio minimo in termini di visuale ed anticipo (la vostra velocità è ridotta comunque). La migliore posizione di approccio alla curva è dunque un

compromesso tra beneficio (maggiore visibilità) e rischio. Cercate **comunque** di non farvi risucchiare in maniera costante verso il centro della vostra corsia, uno spostamento anche minimo verso la mezzzeria vi apre di molto la visuale e avrete sempre il tempo di spostarvi in caso di necessità.

Anche per le curve a sinistra ci sono un paio di fattori a cui prestare attenzione.

L'impostazione va fatta rimanendo il più a destra possibile, quindi nessun problema con il traffico in senso contrario. Attenzione però a non mettere la ruota nello sporco che si accumula ai lati della strada, oppure a finire fuori strada e magari giù da un burrone.

Una considerazione ancora più importante è che tenendovi vicino al ciglio destro della strada siete vulnerabili alle immissioni da lato (incroci, parcheggi, viali d'accesso). Nel caso ci sia una immissione laterale prima della curva a sinistra affrontate le due situazioni nell'ordine corretto (vedi Principi di Base). Per **prima** cosa, allargatevi verso il centro corsia, per vedere dentro la strada laterale. Una volta sicuri che non ci sono pericoli da quel lato, potete muovervi a bordo strada per completare l'approccio alla curva. La traiettoria finale è ancora una volta il giusto compromesso tra la necessità di aprirsi la visuale e quella di non mettersi in posizioni di pericolo. Vale sempre la raccomandazione di non farsi risucchiare al centro della propria corsia e di cercare comunque di aprire la propria visuale, anche se di poco.

Per concludere:

- posizionatevi sempre in modo da avere la **visuale** più ampia
- la **SICUREZZA** è sempre più importante della visuale. In caso di pericolo, abbandonate una posizione con buona visuale per una più sicura.

Incroci

Non servono le statistiche per rendersi conto che molti incidenti avvengono in corrispondenza di incroci, ed è quindi fondamentale affrontarli con attenzione. La **regola** generale è semplice:

minore è la visibilità, maggiore è la distanza da tenere rispetto all'incrocio (e minore la velocità alla quale attraversarlo).

Per esempio, per gli incroci da destra:

- visibilità completa = nessun cambio di posizione richiesto.
- visibilità parziale = allargatevi verso la mezzzeria, in modo da poter vedere "dentro" l'incrocio

- zero visibilità = **rallentate** ed allargatevi per quanto possibile. **Se possibile** (quindi niente traffico nell'altro senso e nessun altro pericolo alla vostra sinistra) superate la mezzeria ed usate la corsia di sinistra. **Nonostante** le apparenze, questa è una ottima posizione, in quanto avete sia la massima visuale che la maggior distanza dall'incrocio (un'auto che arrivasse lunga all'incrocio non può colpirvi se siete nell'altra corsia e nel caso girasse a sinistra avete comunque tempo per accelerare ed evitare l'impatto). La mezzeria discontinua **non** è un limite invalicabile e nulla vieta di servirsi dell'intera larghezza della sede stradale se ci sono le condizioni (controllate sempre dietro di voi prima di allargare la traiettoria).

Gli incroci da sinistra sono meno pericolosi, ma il principio rimane sempre lo stesso: guardate sempre dentro l'incrocio e passate tanto più larghi quanto minore è la visuale. Come vedete non c'è alcuna rivoluzione. In un paesaggio piatto e senza vegetazione un'auto su una strada laterale si vede a centinaia di metri di distanza e avete tutto il tempo per valutare quando arriverà all'incrocio. In una situazione altrettanto estrema e contraria, se la strada laterale è nascosta dietro una siepe o una riga di case l'auto che arriva rimane invisibile fino all'ultimo momento. Durante la guida osservate quindi posizione e distanza degli incroci (osservazione di lato e a media distanza) e **modificate** la vostra traiettoria in base alla visibilità offerta da ogni intersezione.

La vostra posizione durante l'avvicinamento ad un incrocio è dettata anche dalla presenza o meno di veicoli e dalla loro posizione. Assumendo per esempio di avere un incrocio da destra con visuale aperta, si possono presentare i casi seguenti:

- Nessun veicolo visibile. Nessuna azione necessaria, continuate ad osservare la strada come spiegato in precedenza (capitolo due)

- Veicolo in avvicinamento all'incrocio. Nessuna azione, ma **valutate** il comportamento del veicolo e la probabilità che arrivi all'incrocio nel momento in cui transiterete voi.

- Veicolo fermo all'incrocio. Muovetevi verso la mezzeria, valutate se sia necessario rallentare. **Assicuratevi** che il conducente vi abbia visto (vedi sotto) e considerate se sia il caso di usare il clacson per avvertirlo della vostra presenza

- Veicolo parzialmente dentro la vostra corsia. Questa comincia ad essere una situazione seria. **Rallentate**, allargatevi verso la mezzeria, osservate il comportamento dell'autista (e da che parte è girata la testa) per capire in che direzione vuole immettersi. Valutate se sia preferibile dargli il tempo per completare l'immissione e considerate se in caso di emergenza c'è spazio per aggirare il veicolo. Un colpo di clacson può essere utile. **Non** forzate la mano: se dovete rallentare per lasciar entrare il veicolo avrete di sicuro occasione per superarlo.

- veicolo in mezzo alla vostra corsia che sta completando l'immissione. Questa è una emergenza: frenate per evitare l'impatto o cercate di schivarlo. Il colpo di clacson è **inutile** e potrebbe anzi essere dannoso, in quanto il conducente, nell'udirlo, potrebbe fermarsi di colpo (Nota: per quanto drammatica una eventualità come questa dovrebbe essere comunque **rara**. Un'auto non si materializza ad un incrocio dal nulla e con una buona osservazione dovrete essere in grado di vederla con anticipo sufficiente per arrivare all'incrocio ad una velocità di sicurezza. Se l'incrocio è cieco, il paragrafo precedente vi suggerisce comunque di rallentare ed allargarvi).

Alcuni ulteriori suggerimenti per gestire la presenza di altri veicoli ad un incrocio.

- La cosa più importante da fare è stabilire il contatto visivo con chi guida, **CERCARE** il suo sguardo ed assicurarsi che vi abbia visto. Considerate le condizioni al contorno: se avete il sole basso dietro di voi il conducente dell'altro mezzo può rimanere abbagliato, ed in certi veicoli (tipo grossi monovolume) il montante del parabrezza è abbastanza largo da nascondervi alla vista di chi guida. Osservate anche se ci sono passeggeri, la loro presenza costituisce una ulteriore ostruzione visiva. Come regola generale, se non riuscite a guardarlo negli occhi assumete che il guidatore **NON** vi abbia visto.

- Attenzione di notte: per chi è all'incrocio il faro singolo di una moto vicina può essere confuso con il faro doppio di un'auto lontana.

- Tenete **pronto** il freno, fatelo ogni volta che vi avvicinate ad una situazione potenzialmente pericolosa, specie in un incrocio. Portate le dita sulla leva del freno, pronti ad intervenire. Se non riuscite a guidare tenendo sempre due dita sul freno (niente di male in questo) imponetevi comunque di preparare la frenata ogni volta che vi avvicinate ad un incrocio.

- **Preparate** una via di fuga. Se non siete sicuri che il conducente dell'altro mezzo vi abbia visto, cominciate a prepararvi per scansarlo. Muovetevi lentamente di lato, verso il centro se il veicolo entra da dx e verso il bordo della strada se entra da sx; muovendovi per cambiare la vostra posizione diventate immediatamente più visibili. Valutate se traffico e sede stradale consentono una schivata. Non è il caso di farsi prendere dal **panico**, ma è comunque salutare pensare a cosa fare se capita il peggio. Ricordate comunque che la schivata è una manovra di emergenza, da effettuare solo quando ogni altra contromisura si è rivelata inefficace. Non mettetevi **mai** in condizione di essere costretti alla schivata, è molto meglio rallentare e lasciar immettere il veicolo.

- Segnalate la vostra presenza. Un colpo di clacson è meglio di un lampeggio, in quanto questo può essere confuso per un segnale di via libera. Se nemmeno con questo siete sicuri che il guidatore vi abbia visto, o se pensate voglia forzare la situazione, **rallentate**. **Meglio** perdere la faccia e far immettere un conducente prepotente che rischiare una collisione da cui si esce comunque con la peggio. Se invece il guidatore all'incrocio vi ha notato fate un cenno di **ringraziamento**, in modo che si capisca che il colpo di clacson non era aggressivo.

Altre situazioni di pericolo

Una corretta posizione su strada è importante anche per affrontare altre situazioni pericolose, quali per esempio auto parcheggiate o ferme a bordo strada, vie di accesso ai distributori di benzina, veicoli a traino di animali, ciclisti ed altri ancora. In tutti i casi i principi guida rimangono i soliti: **prendetevi** spazio, posizionandovi lontano dal potenziale pericolo e **massimizzate** la vostra visuale. Giusto per fare alcuni esempi (tenete duro, la parte noiosa è quasi finita, dal prossimo capitolo si parla di curve):

- non passate radenti alle auto parcheggiate, lasciate se potete la distanza di una porta aperta. In maniera analoga, quando rimontate una fila di auto ferme o quasi tenetevi se potete il più larghi possibile. **Quando** la corsia di sinistra è libera usatela senza timore. Rimanendo larghi vedrete in anticipo se ci sono auto che stanno tagliando la fila per svoltare, o se qualcuno nella fila ha deciso di fare inversione.

- in caso di animali o veicoli a traino di animali rallentate fino quasi al passo e superate tenendovi il più distante possibile. Lo stesso vale per i ciclisti, quando li superate cercate se non di rallentare almeno di passare distanti. Provate ad immaginare come vi sentireste ad essere sfiorati da una moto protetti soltanto da una maglietta di lycra e comportatevi di conseguenza.

Rettilinei

In assenza di altri pericoli, la marcia in rettilineo non presenta particolari difficoltà. La posizione migliore è al **centro** della propria corsia, sguardo rivolto bene in avanti. Procedere vicini alla mezzzeria serve solo ad aumentare il rischio di collisione con veicoli in senso contrario. Rimanere attaccati al bordo dx della strada è altresí **poco** raccomandabile, per almeno due motivi:

- in quella posizione siete invisibili per chi si immette da destra e rischiate un urto nel caso che un veicolo proveniente da una via laterale invada la corsia anche di pochi centimetri.

- procedere sul lato destro della strada è un invito per chi arriva da dietro a superarvi di slancio, sia con strada libera (e già non è una bella esperienza) sia con traffico nell'altro senso (nel qual caso verrete superati 'a rasó). Chi va più veloce va agevolato nel sorpasso, ma rimanere a centro corsia vi consente di decidere quando e in che condizioni farvi superare, il che aumenta chiaramente la vostra sicurezza.

Anche in questo caso modificate la vostra posizione in base alla situazione contingente. Se il rettilineo è breve ed unisce per esempio due curve a sinistra, è inutile uscire dalla prima larghi, mettersi a centro corsia per poi tornare larghi in tempo per iniziare la seconda curva. Meglio uscire dalla prima curva e rimanere larghi sul breve dritto, arrivando già in posizione di massima visuale alla curva dopo.

Conclusione

Che tipo di guida viene fuori mettendo insieme questi primi due capitoli? Alla base c'è una buona osservazione (capitolo uno), con la quale si costruisce una immagine mentale della situazione stradale e della sua probabile evoluzione.

Il passo successivo è compilare una lista mentale dei pericoli lungo la strada (curve, incroci, auto parcheggiate, ecc.), da controllare ed aggiornare continuamente. Ogni pericolo viene affrontato modificando posizione e velocità in modo da massimizzare visuale e sicurezza. I pericoli non sono isolati. Mentre ne affrontate uno **pensate già** alla posizione migliore per il prossimo, e quello dopo ancora. Continuate sempre ad aggiornare il quadro mentale della situazione stradale.

Il risultato finale, l'ideale teorico a cui aspirare è una guida **fluida** che vi muove da una posizione di massima visuale e sicurezza all'altra raccordando i vari punti in maniera continua e senza strappi. Servono un po' di pazienza ed applicazione, ma una volta padroneggiata la tecnica il risultato su strada è davvero efficace e gratificante.

Esercizio

La prossima volta che fate un giro lungo una strada conosciuta tenete nota mentale dei pericoli che avete notato in ritardo, oppure delle volte in cui vi siete trovati in una situazione inaspettata. Provate a pensare se una migliore posizione su strada, o una migliore osservazione avrebbero potuto darvi un preavviso maggiore di quanto stava per succedere. Analizzate in maniera critica la strada che avete fatto e isolate tre-quattro frangenti nei quali la vostra posizione e la vostra osservazione non sono state ottimali, proponendo anche i correttivi appropriati.

Ripercorrete la strada, prestando attenzione ai punti individuati e applicando i correttivi a cui avete pensato.

Ulteriore considerazione: qual'era la vostra velocità nei momenti in cui siete rimasti sorpresi? Che relazione c'era tra la vostra velocità e la vostra visuale libera al momento? Riuscite a pensare ad una regola generale che lega queste due quantità (se non ci riuscite nessun problema, se ne parlerà in una sezione del capitolo sei)?

Quattro: Quando le cose vanno storte...

Le curve sono la parte più gratificante di ogni viaggio in moto. Inclinare il proprio mezzo in un perfetto equilibrio di forze, percorrendo una traiettoria pulita e fluida con il motore in tiro è una sensazione coinvolgente che nessun altro mezzo di trasporto è in grado di offrire.

Affrontare una curva è anche uno degli esami più difficili per un motociclista, un frangente in cui eventuali mancanze di guida sono esposte in maniera impietosa. Questo capitolo analizza l'approccio e la conduzione della moto in curva, esaminando i punti salienti uno per uno. Il testo è organizzato come segue:

- Leggere le curve
- La manovra di approccio
- Scelta della traiettoria
- Come si sterza in moto
- Gestione del motore in curva
- Errori comuni

Leggere le curve

Per cominciare, una ovvietà: in generale di una curva si riesce a vedere soltanto la porzione iniziale. La traiettoria della strada oltre quella porzione è nascosta ed è proprio questa caratteristica che rende ogni curva pericolosa e al tempo stesso stimolante. Esiste però un metodo che consente di giudicare con ottima **approssimazione** il raggio di una curva e selezionare quindi in anticipo la combinazione velocità /traiettoria più appropriata. Il metodo usa il cosiddetto "punto di fuga" (o dizioni similari) ed il suo principio di base è semplice.

Prendete una strada poco trafficata con guard rail da entrambi i lati e scegliete un rettilineo in fondo al quale c'è una curva cieca a destra piuttosto secca (il metodo è generale, ma per illustrarlo una curva a destra è meglio). Mettetevi in piedi in mezzo alla corsia di destra a circa 150 metri dalla curva ed osservate ciò che avete davanti (onde evitare incidenti, chiedete ad un amico di guardarvi le spalle mentre voi siete assorti nella contemplazione). Noterete come la strada appaia più stretta man mano che si allontana, finché i due guard-rail sembrano toccarsi in un punto di fronte a voi. Quello è il **punto di fuga**, il limite di visibilità, il luogo in cui bordo destro e sinistro della strada si incontrano. Camminate ora verso la curva. Noterete che il punto di fuga comincia a muoversi, prima in maniera impercettibile e poi, una volta che siete in prossimità della curva, con spostamenti sempre più rapidi,

allontanandosi da voi. Man mano che procedete la vostra visuale si apre sempre più velocemente finché, arrivati a fine curva noterete come il punto di fuga si sia già spostato alla fine del tratto di strada successivo.

Ripetete l'esperimento con altre curve e se l'amico di cui sopra è disponibile fatevi portare come passeggero lungo una strada tortuosa, in modo da non avere la distrazione di dover guidare. Ditegli di andare piano e prendete nota mentale del movimento del punto di fuga nei vari casi: curve secche, aperte, a destra e a sinistra. Dopo un po' di pratica dovrebbe essere facile riconoscere questa regola importante:

La velocità apparente del punto di fuga è in relazione diretta con il raggio della curva.

Armati di questa conclusione siete ora in grado di stimare qualsiasi curva. Se il punto di fuga si muove lentamente la curva è stretta; nel caso limite di un tornante, il punto di fuga rimane fermo fino a quando non siete praticamente dentro al tornante stesso. Se invece il punto di fuga scappa in avanti la curva è aperta, tanto più quanto più veloce è il movimento. Si vedrà più avanti che potete usare il punto di fuga anche per determinare quando cominciare a chiudere la vostra traiettoria in curva. Adesso però è il momento di fare un passo indietro, alla fase precedente all'entrata in curva.

La manovra di approccio

La preparazione ad una curva si divide in tre fasi: posizione vantaggiosa, velocità corretta e selezione di una marcia adeguata.

- Posizione. Piazzate la moto in modo da avere la miglior visibilità dentro la curva (vedi capitolo 3), sempre considerando la presenza di altri pericoli potenziali. Per le curve a sinistra spostatevi quanto più a destra possibile (attenzione ad immissioni laterali e allo sporco a bordo strada), mentre per quelle a destra portate la moto in prossimità della mezzeria (attenzione al traffico nell'altro senso).

- Velocità. Durante l'approccio osservate il punto di fuga, valutatene il movimento e stimate quindi il raggio della curva e la velocità di entrata più appropriata. Portatevi a questa velocità in maniera fluida e controllata (vedi oltre)

- Marcia. Arrivati alla velocità giusta, selezionate la marcia più adatta per la curva, cioè quella che assicura la risposta più pronta alle variazioni del gas. Una regola guida piuttosto semplice è quella di entrare in curva con il motore poco sotto la metà del regime massimo. Durante la cambiata cercate di evitare il bloccaggio della ruota posteriore.

Le tre fasi sono descritte **separatamente** e come tali andrebbero eseguite almeno durante l'apprendimento. Una volta padroneggiata la sequenza si può velocizzare l'esecuzione fino a sbiadire i confini tra un'azione e quella successiva. Anche l'**ordine** delle fasi è importante. Con una giustificazione "a ritroso", dopo aver selezionato la marcia più adatta non dovrebbero più esserci variazioni di velocità o frenate (dannose per la stabilità in curva), e questo è possibile solo avendo valutato la curva correttamente. A sua volta la valutazione è più affidabile se fatta dalla posizione di miglior visibilità. Posizione, velocità, marcia, tenete a mente quest'ordine.

A prescindere dal tempo necessario per l'approccio, cercate **sempre** di mantenere una guida fluida e controllata, senza scarti improvvisi o movimenti bruschi. Azioni forzate o scorbutiche (staccate al limite, posteriori a banderuola) sono molto coreografiche ma disturbano in maniera più o meno seria l'assetto della moto, rendendo difficile il controllo in caso di imprevisti o di improvvisi cambi di traiettoria. E ricordate che i freni servono per frenare, le marce per andare. Anche se perfettamente lecito, non ha molto senso usare il cambio per fare il lavoro dei freni. Aggiustate la velocità di entrata chiudendo parzialmente l'acceleratore e, se non basta, agendo sui freni. Selezionate la marcia solo quando avete raggiunto la velocità desiderata.

Scelta della traiettoria

Il contenuto di questa sezione si può riassumere con una frase inglese sintetica ed efficace: in a bend, **late is great** (in curva, tardi è meglio). Essendo questo un testo in italiano è però meglio spendere qualche parola in più sull'argomento.

Prima di cominciare, meglio ricordare ancora una volta che la moto va dove si guarda. In curva è perciò **essenziale** tenere lo sguardo rivolto in avanti, verso l'uscita, perché è lì che volete arrivare. Chi ha meno esperienza trova spesso più confortante guardare un metro oltre la ruota anteriore, per assicurarsi che non scivoli. Non fatelo, fidatevi della vostra moto e guardate bene avanti, verso l'uscita della curva.

- entrata

Dopo l'approccio descritto nella sezione precedente vi trovate all'ingresso della curva in posizione di massima visibilità, alla velocità corretta e con la marcia giusta. Tenete gli occhi sul punto di fuga, perché questa è la chiave per la fase successiva.

- percorrenza

Una volta entrati in curva tenetevi larghi e seguite con gli occhi il punto di fuga nel suo movimento cercando di mantenere la sua **stessa** velocità. Come già spiegato, questa dipende dal raggio di curvatura della strada: se il punto di fuga accelera davanti a voi potete

dare un po' di gas perché la curva si sta aprendo. Se invece rallenta è meglio fare altrettanto, perché la curva chiude. Allenatevi a valutare la velocità del punto di fuga di ogni curva e a regolare la vostra andatura di conseguenza (nota: questa operazione non è per nulla banale e serve molta pratica per farla diventare automatica). Mantenete sempre lo sguardo verso il punto di fuga; è la vostra guida, la vostra stella polare, seguendolo si arriva all'uscita della curva.

- corda

Momento **cruciale**: ad un certo punto durante la percorrenza il punto di fuga accelera e si allontana rapidamente, la curva si apre e l'uscita diventa visibile. Questo è il momento per chiudere traiettoria e andare a prendere la corda. Rispetto alla guida in pista, su strada si rimane larghi più a lungo e si prende la corda più **tardi** (il "late" di cui si parlava all'inizio della sezione). La traiettoria risultante offre la maggior visibilità possibile e permette di impegnarsi nella piega soltanto una volta che si sa come gira la curva e ci si è assicurati che non ci sono ostacoli. Visuale ed ostacoli sono considerazioni fondamentali su strada ma irrilevanti in pista, dove di conseguenza è possibile scegliere una linea più aggressiva che punta alla corda molto prima.

- uscita

Nessun problema particolare per questa fase. Passato il punto di corda la strada si apre davanti a voi; mentre cominciate ad aprire il gas il vostro sguardo è già puntato sul prossimo punto di fuga e state già pianificando l'approccio alla curva successiva.

Gestione del motore

Il miglior sommario lo fornisce di nuovo la lingua di Shakespeare: slow in - fast out. **Entrate piano, uscite forte**. In questo contesto entrare piano vuol dire ad una velocità che vi consente di tenere il motore sempre in tiro durante la percorrenza, senza dover rallentare a metà curva. Questo è un punto **fondamentale**: in curva il motore va tenuto sempre in tiro, con gas costante in percorrenza e poi ad aumentare dal momento in cui prendete la corda fino all'uscita. Col motore in tiro parte del peso della moto viene spostato sulla gomma dietro; maggior peso = maggior grip, proprio quando ne avete maggior bisogno.

La ruota posteriore è la vostra migliore amica in curva: con la sua larghezza influenza la traiettoria in misura maggiore della sorella all'anteriore ed il suo profilo molto curvo serve effettivamente da perno attorno al quale gira l'intera moto (avrete notato come a volte i piloti professionisti finiscano le curve senza problemi con la ruota anteriore sollevata). **Fidatevi** della vostra ruota dietro, caricatela per bene, tenetela sempre in trazione (senza esagerare) e sarete ripagati con traiettorie pulite e stabili.

Per chi è all'inizio tenere il gas aperto ed il motore in tiro non è facile, la sensazione è quella di "spingere" l'anteriore e rischiare la scivolata. Le prime volte che si fa pratica è importante

entrare in curva molto **piano**, in modo da eseguire la manovra completa a velocità facilmente gestibili. Una volta abituati alla sensazione di avere la moto che spinge durante l'intera curva è facile aggiungere gas (Barry Sheene, uno che in moto andava "discretamente", soleva dire che "nessuno ha mai perso l'anteriore con il motore in tiro").

Come sterzare con una moto

Questa sezione è molto importante, meglio quindi fare pochi preamboli. Trovatevi uno spiazzo vuoto pianeggiante, ben asfaltato e piuttosto grande. L'aeroporto privato di un amico è l'ideale: nel caso l'amico fosse in vacanza, il parcheggio di un supermercato la domenica mattina alle sei va bene lo stesso.

Partite dal fondo del parcheggio, ingranate prima e seconda e portatevi sui 50 all'ora, procedendo in linea retta. Raggiunta questa velocità, senza mollare il gas, **premete** con delicatezza sulla manopola sinistra, allontanando il manubrio da voi. **ATTENZIONE!** esercitate una pressione leggera con movimento lento, pochi millimetri sono sufficienti. Non appena cominciate a premere sulla manopola sinistra la moto si inclina verso sinistra e scarta in quella direzione. Ripetete l'esperimento più volte, fino a convincervi di una conclusione evidente: per sterzare una moto verso sinistra bisogna spingere sulla manopola sinistra, e viceversa*. Generalizzando il risultato:

per inserire una moto in curva basta spingere un poco sulla manopola interna alla curva stessa.

(*Per velocità molto basse questo non vale, come è evidente per chiunque abbia mai provato a fare manovra in un parcheggio)

Ripetete l'esperimento variando la velocità con cui spingete sulla manopola sinistra e noterete che cambia la rapidità con la quale la moto sterza verso sinistra. Maggiore è la rapidità con cui spingete sulla manopola, maggiore è la velocità con cui la moto cambia traiettoria. Ecco la seconda conclusione:

la velocità con cui la moto cambia direzione dipende dalla velocità con cui spingete sulla manopola.

L'ultimo esperimento è banale: variate ora l'ampiezza della spinta sulla manopola interna. Noterete che una spinta di piccola ampiezza corrisponde ad un piccolo cambio di direzione di poco, mentre una spinta più ampia corrisponde ad una sterzata decisa (si parla sempre di spostamenti e spinte millimetriche).

Le prove descritte non fanno che illustrare gli aspetti principali della tecnica del controsterzo, il modo più **efficace** (non l'unico) per far cambiare direzione ad una moto. Il termine

controsterzo incute un certo timore, evoca immagini di dèi della pista che sfrecciano sui circuiti del mondo con la moto intraversata. La reverenza è giustificata, ma la tecnica di base non cambia. Il modo più efficace di sterzare una moto in curva è quello di esercitare pressione sulla manopola interna: ampiezza e velocità della spinta controllano angolo e rapidità di inclinazione della moto. La maggior parte dei motociclisti usa già questa tecnica, ma in maniera inconsapevole. Imparare ad usare il controsterzo in maniera controllata e **consapevole** aumenta decisamente la padronanza del mezzo.

Per toccare con mano la differenza con altre tecniche di guida fate questo ulteriore esperimento, sempre nel parcheggio di cui sopra. Portatevi sui 40/50 km/h e lasciate il manubrio. A questo punto caricate il peso su una pedana, nel modo che vi è più congeniale. Se avete una moto carenata, molta audacia ed uno sconfinato amore per la scienza potete provare a sporgervi tenendovi con una mano al cupolino. È quasi sicuro che il massimo risultato dei vostri sforzi sarà far cambiare direzione alla moto in maniera **lenta** e graduale. A velocità superiori l'effetto dello spostamento di peso è ancora inferiore e la "sterzata" che si ottiene è comunque ben diversa da quella necessaria per affrontare per esempio una curva in montagna.

Una obiezione che viene fatta spesso è la seguente: ho visto stuntmen far girare la moto in un cerchio strettissimo senza toccare il manubrio, a volte rimanendo sdraiati sul sellino. Questo è vero, ma la spiegazione è semplice: la manovra è compiuta a velocità molto bassa. Come detto all'inizio della sezione, a basse velocità una moto sterza in maniera "naturale": manubrio a sinistra per girare a sinistra, manubrio a destra per girare a destra. In questi casi spostare il peso di lato funziona.

E adesso tutti insieme!

In questa sezione finale si descrive passo dopo passo come affrontare una curva a destra (è un esempio), mettendo insieme le nozioni illustrate finora.

Siete in rettilineo, in fondo c'è una curva a destra cieca. Con lo sguardo fisso sul **punto di fuga**, cominciate a spostarvi verso la riga di mezzzeria, valutate il raggio della curva e chiudete parzialmente l'acceleratore. Raggiunta la velocità di entrata che ritenete opportuna, selezionate la marcia più corretta. Sempre con lo sguardo verso il punto di fuga entrate in curva larghi, vicino alla mezzzeria, la moto in assetto neutro e gas **costante**. Davanti a voi il punto di fuga comincia a muoversi lungo la curva. Gas costante, motore in tiro, rimanete larghi procedendo alla **stessa** velocità con cui il punto di fuga si allontana da voi. Fino ad ora la moto è appena inclinata; mantenete la posizione di massima visuale e **continue** a guardare il punto più lontano della curva.

Il punto di fuga accelera e scatta in avanti, la curva comincia ad aprirsi verso l'uscita. Con lo sguardo **sempre** rivolto in avanti, applicate una lieve pressione alla manopola destra e

cominciate ad aprire appena il gas. La moto si inclina e guadagna rapida la corda, ruota posteriore caricata ed in trazione. In questo momento raggiungete la massima inclinazione. Sempre guardando in avanti dirigete la moto verso l'uscita della curva, cominciando a raddrizzare. Man mano che la moto torna dritta aprite il gas sempre di più, trasferendo carico verso il posteriore e assicurandovi la miglior trazione possibile. A moto ormai dritta vi lasciate la curva alle spalle, sguardo rivolto verso il punto più lontano della strada e già pronti a posizionarvi per la prossima curva (applausi).

Errori comuni

Le curve sono un esame impegnativo e specie agli inizi è facile sbagliare qualcosa. Quello che segue è un elenco degli errori più comuni, corredato di consigli per evitare di ripeterli.

- Entrare o chiudere troppo presto

Questo è un errore classico, frequente nelle curve piuttosto strette o che chiudono in uscita. Vi avvicinate alla curva larghi e alla velocità giusta, ma appena entrati, invece di farvi guidare dal movimento del punto di fuga vi buttate subito verso l'interno della curva. La curva continua a girare e quando vi rendete del vostro errore lo spazio di manovra è molto ridotto. La reazione istintiva (**sbagliata**) è quella di raddrizzare la moto e frenare, con l'intenzione di correggere la traiettoria una volta ridotta la velocità,. Il grosso rischio è quello di finire fuori strada (nelle curve a sx) o contro un veicolo che proviene in senso contrario (nelle curve a dx). Altra reazione classica, ugualmente pericolosa, è frenare bruscamente con l'anteriore nel tentativo di rallentare. In questo caso è facile bloccare la ruota, scivolare e finire come nello scenario precedente.

Se vi trovate in questa situazione, provate **COMUNQUE** a completare la curva. Sguardo fisso verso l'uscita, inclinate ulteriormente la moto mantenendo il motore in tiro. Potete aiutarvi agendo con molta delicatezza sul freno dietro, ma l'azione principale rimane quella di tenere la moto in strada e finire la curva. **Fidatevi** del vostro mezzo; una moto raggiunge il proprio limite solo quando tocca con appendici fisse come scarichi e cavalletti, e nella maggioranza dei casi è in grado di completare la curva a velocità più alta di quella che voi pensate.

- Entrare troppo forte

È una variante del caso precedente, originata in questo caso da una errata valutazione del raggio di curvatura della strada. Le conseguenze sono tristemente familiari: moto raddrizzata o frenatona da panico, invasione della corsia opposta o escursione non programmata nei prati. Un'alternativa piuttosto popolare è quella di provare a rallentare chiudendo completamente il gas. Questa azione trasferisce peso sulla ruota davanti, che ha già il suo da fare a sterzare la moto ed il risultato è una probabile scivolata.

La soluzione corretta è quella esposta nel caso precedente: provate **COMUNQUE** a

completare la curva, sguardo fisso sull'uscita, motore in tiro e, se ce la fate, un pizzico appena di freno posteriore. Giova ribadirlo: la vostra moto è quasi sicuramente più brava di voi, fidatevi di lei e datele una mano a tirarvi fuori dai guai.

- Staccare al limite.

Non è un errore di guida, ma questo comportamento non facilita la conduzione del mezzo. Lo scenario è probabilmente familiare: un bel dritto, gas aperto, arrivate a ridosso della curva ed eseguite una frenata da MotoGP, forcelle a pacco e posteriore a banderuola. Mollate il freno di colpo e buttate di forza la moto dentro la curva, prima di riaprire il gas a manetta. Coreografico ed esaltante? Nessun dubbio. Efficace? La risposta non è ovvia.

Sul dritto la vostra forcella si muove intorno ad una posizione di "equilibrio" determinata dal peso totale moto + pilota. Quando cominciate la staccata violenta la forcella si accorcia sotto l'azione della forza frenante e rimane in posizione di (quasi) **massima** compressione finché continuate ad agire sul freno. Quando mollate il freno di colpo la forcella viene liberata e comincia a distendersi rapidamente proiettando verso l'alto la parte anteriore della moto. Questo avviene **proprio** mentre voi inserite la moto dentro la curva; la forza centrifuga generata dalla traiettoria comprime di nuovo la forcella fino ad una nuova una posizione di equilibrio che viene mantenuta fino a quando non riaprite il gas.

Il risultato è piuttosto chiaro: proprio mentre state entrando in curva, cioè quando avete bisogno di una base stabile per manovrare la moto, la vostra forcella è **furiosamente** impegnata ad andare giù e su un paio di volte. Ad ogni passaggio dalla dalla posizione di equilibrio a quella di massima compressione (e viceversa) l'assetto della moto cambia, in particolare nei valori di avancorsa e dell'angolo del canotto rispetto alla superficie stradale. In definitiva, due delle quote più importanti nel determinare tenuta e carattere di guida del vostro mezzo variano rapidamente proprio quando il loro effetto è maggiore, all'entrata di una curva. Questa non è una condizione ideale e servono dei correttivi.

Un rimedio possibile è quello di entrare in curva con il freno ancora tirato e rilasciarlo gradualmente man mano che la moto viene inclinata. In questo modo la forza frenante diminuisce al crescere di quella centrifuga e la loro somma rimane pressoché costante. La forcella rimane nella stessa posizione dal momento in cui si entra in curva fino a quando non si riapre il gas e la moto mantiene un assetto costante durante l'intera manovra. Questa è una tecnica usata da molti corridori professionisti (illustrata nel libro "Twist of the wrist" di Keith Code), ma **non è** raccomandabile per strada. Oltre ad essere poco intuitiva, richiede una grande sensibilità nell'uso del freno, che non deve mai bloccare la ruota davanti. Questo è già difficile da ottenere in pista e diventa una vera lotteria su strade normali, dove le condizioni dell'asfalto sono lungi dall'essere ideali.

Il rimedio alternativo è semplicemente quello di prendersi più di tempo per completare la frenata. Agite sul freno con decisione quando siete ancora distanti dalla curva e rilasciatelo con gradualità man mano che vi avvicinate, in modo che al momento di entrare in curva la

forza frenante sia minima e la forcella sia pertanto già tornata in posizione di equilibrio. Se proprio non potete fare a meno di cercare il limite, **su strada** cominciate a curare prima la fase di percorrenza, poi quella di uscita e poi l'ingresso in curva, lasciando la staccata come rifinitura.

-Scalare duro

Anche questa è una cattiva abitudine (su strada) piuttosto che di un errore. Lo scenario è noto: arrivo in velocità, frizione tirata, doppia scalata, dentro la frizione con motore in fuori giri e poi l'entrata in curva. Il tutto ha un sapore molto racing, ma porta meno vantaggi di quello che sembra.

Tanto per cominciare, a meno di non dosare acceleratore e frizione con molta perizia una scalata molto rapida si risolve spesso in un forte strattone alla catena, il che non ne allunga certo la durata. Inoltre, conseguenza ben più seria, una scalata frettolosa rischia di bloccare la ruota posteriore; già sull'asciutto questo non facilita il controllo del mezzo e sul bagnato si rischia seriamente di finire per terra.

É meglio lasciare le scalate al limite alla pista, dove c'è bisogno di recuperare il ogni decimo di secondo comprimendo le manovre nel minor tempo possibile. Su strada, rimandate la scalata alla fine dell'approccio, quando la frenata è completata, e prendetevi il tempo che serve. Se volete **migliorare** la vostra azione imparate a manovrare acceleratore e freno contemporaneamente, potrete così anticipare di poco la scalata, dando un colpetto di gas mentre state finendo di frenare. Serve un po' di pratica, ma è una tecnica molto gratificante.

- Target fixation

L'espressione inglese si traduce male ma contiene la radice del problema: **fissazione**. In questo caso non si intende una afflizione psicologica, ma il rivolgere la propria attenzione visiva nella direzione sbagliata.

Il rischio maggiore di essere vittime di target fixation lo correte quando state finendo **larghi** in una curva. Siete entrati troppo allegri, o avete stretto la curva troppo presto, e vi rendete conto che la vostra moto è diretta verso un albero a bordo strada, o peggio contro un'auto proveniente in senso contrario. Ci sarebbe ancora molto spazio per correggere la manovra, ma millenni di evoluzione giocano a vostro sfavore e l'istinto vi dice di tenere lo sguardo fisso verso il pericolo che si avvicina, un retaggio dei tempi in cui una tigre dai denti a sciabola era più comune di una curva a stringere.

Purtroppo, una volta lasciato campo libero al vostro istinto, ecco intervenire una delle caratteristiche principali del vostro mezzo a due ruote: una moto va dove si guarda, sempre. In questo caso, la moto si dirigerà senza fallo proprio verso quell'albero a bordo strada che state fissando atterriti e al calare della distanza diventerà per voi più difficile distogliere lo sguardo, fino al momento dell'impatto.

Come già detto, se state finendo larghi in una curva la prima cosa da fare è **guardare** verso l'uscita della curva stessa. Ignorate ciò che sta ai bordi della strada o che transita

nell'altra corsia, imponetevi di tenere gli occhi rivolti verso l'uscita e portate la moto in quella direzione. È una decisione assolutamente non-instintiva e richiede un'ottima presenza di spirito, ma è l'unica maniera per giocare le chance che avete di recuperare la situazione e completare la curva. Ricordate sempre: il miglior modo per picchiare dentro un ostacolo è quello di guardarlo fissi. Cercate una via di fuga e guardate in quella direzione, non verso l'ostacolo.

- Guidare a memoria

Conoscere bene una strada è indubbiamente un vantaggio, in quanto si hanno informazioni precise su posizione e caratteristiche dei punti più pericolosi. La buona conoscenza è però un **nemico** subdolo, perché induce a trascurare un approccio sistematico alle curve in favore di una più comoda "guida a memoria". Un approccio sistematico favorisce sempre una traiettoria di massima visuale ed una velocità che consente di fermarsi in tempo o manovrare in caso di ostruzioni e imprevisti. Una guida a memoria invece invita a traiettorie più chiuse e velocità più elevate, basate sul ricordo di come era la strada in passato piuttosto che sull'analisi di come la strada è adesso, nel presente. Le conseguenze sono facilmente immaginabili e spiegano come mai una fetta non trascurabile di incidenti sembra avvenire proprio sui percorsi più familiari. Quali suggerimenti si possono dare?

La risposta teorica è quella di affrontare ogni strada, anche la più familiare, come se fosse la prima volta, ignorando la tentazione di trascurare una guida sistematica perché "tanto conosco la strada". Il consiglio è ancora più **appropriato** per i percorsi urbani, dove la quantità di stimoli visivi è così elevata da rendere la guida a memoria ancora più invitante (ricordate: la maggior parte degli incidenti avviene su strade urbane).

Detto questo, non si può ignorare che il richiamo di un giretto allegro su una bella strada ben conosciuta sia difficile da resistere.

Dove sta la giusta misura? Non c'è una risposta univoca, la scelta è vostra.

Da un approccio sistematico ad ogni curva fino al "giro a vita persa" c'è un enorme range di comportamenti possibili. Quale adottare è una vostra decisione, abbiate però l'onesta intellettuale di considerare che maggiore è la deviazione dall'ottimo teorico, minore è il margine di sicurezza che vi resterà in caso di imprevisto e conseguentemente minore sarà lo spazio per trovare scuse e recriminazioni a posteriori.

Appendice: fuori quel ginocchio!

Curvare con il corpo spostato a lato della moto ed il ginocchio a cercare l'asfalto non è una manovra necessaria ai fini di una guida sicura. È però così diffusa, e gratificante, che è giusto esaminarne un paio di aspetti fondamentali. Prima però di lanciarvi nell'imitazione dei piloti della Superbike, **tenete** a mente un paio di cose:

- sporgersi dalla moto riduce la vostra visuale in curva, negando quindi i vantaggi di una traiettoria larga. Se proprio volete toccare col ginocchio fatelo dove avete una buona visuale e cercate sempre un compromesso ragionevole tra sicurezza e auto-gratificazione.
- strisciare il ginocchio per terra è piacevole, completare la curva obbligatorio. Alcuni motociclisti sono così concentrati nel tentativo di battezzare le saponette da trascurare i fondamentali, tipo impostare una traiettoria corretta.

Sempre decisi a lanciaarvi in pose plastiche? Bene, cominciate con questa annotazione: la cosa più importante quando ci si sporge dalla moto è che il proprio peso va tenuto su con la gamba esterna, non con le braccia. Per capire di cosa si sta parlando, fate un esperimento.

Mettete la moto sul cavalletto laterale.

Sedetevi sopra, piedi sulle pedane e mani sul manubrio.

Assumete la vostra solita posizione "da curva", sporgendovi verso sinistra.

Ora sollevate le mani dal manubrio, mollando la presa.

Com'è andata? **Se** siete finiti per terra allora siete tra coloro che in curva reggono il peso con le **braccia**. A tutti gli effetti siete aggrappati al manubrio, braccia tese, polsi rigidi e pugni serrati. Con questa presa ogni piccolo scrollone che arriva dalla sella viene trasmesso senza alcun filtro al manubrio, scomponendo la moto e generando ulteriori scrolloni. La vostra posizione è da cambiare; ripulitevi e riprovate.

Sedetevi sulla moto, piedi sulle pedane e mani sul manubrio

Spostatevi di lato (a sinistra) sulla sella, fino a sporgere con circa metà del sedere.

Incastrate il ginocchio destro nella svasatura del serbatoio. Se necessario spingete un poco la punta del piede destro sulla pedana. Fate aderire l'interno della gamba destra alla moto, agendo sui muscoli posteriori della coscia come a portare il tallone all'indietro, verso il sedere.

Ora abbassatevi verso il serbatoio, con il torace parallelo alla moto, non sbieco. In pratica, portate la testa verso il manubrio, con il mento più o meno all'altezza del blocchetto sinistro dei comandi. Mollate la presa al manubrio e ... sorpresa! siete ancora in sella. Il peso è **caricato** sulla vostra gamba destra, incastrata nella svasatura e tenuta in tensione dai muscoli posteriori e dell'interno coscia. Potete governare lo sterzo mediante semplici spinte sulle manopole. Libere dal compito di reggervi. Le mani afferrano il manubrio con presa morbida, disaccoppiando eventuali sollecitazioni che arrivano dal sedile. Entrambe le braccia sono rilassate e piegate, specie quella interna; questo porta il busto ad inclinarsi naturalmente verso la curva e facilita la spinta sul manubrio necessaria per controsterzare.

Investire un po' di tempo e pazienza per familiarizzarvi con questa posizione, cominciando a bassa velocità e con piccole inclinazioni.

Esercizio

Questo esercizio abbraccia buona parte del materiale esaminato finora: osservazione, posizione su strada, lettura delle curve, gestione del motore ed altro ancora. Portatevi all'inizio di una strada ricca di curve e che conoscete bene. Fatevi un giro ma **SENZA** toccare i freni. Avete letto bene: fate finta di non avere freni (alcune strade sono meglio di altre per questo esercizio: lo Stelvio in discesa è probabilmente poco adatto, la Valtrebbia tra Torriglia ed Ottone è sicuramente migliore). Andare senza freni vi costringe a pianificare la vostra traiettoria con largo anticipo, il che affina le vostre capacità di osservazione e posizione su strada. Inoltre, sarete obbligati a preparare per tempo ogni curva, portando la moto alla giusta velocità ed evitando piccole correzioni con il freno in fase di approccio o percorrenza. Ripetendo questo esercizio alcune volte noterete una drastica riduzione nel numero di manovre brusche ed una aumentata consapevolezza delle vostre decisioni di guida. In ultima analisi, guidare senza freni vi spinge in maniera naturale ad adottare una guida molto più ragionata, precisa e **fluida**. Da vero motociclista!

Cinque: Il sorpasso

Quando si parla di sorpassi pochi veicoli sembrano adatti allo scopo più di una moto; le due ruote combinano infatti un rapporto potenza/peso eccellente, dimensioni molto ridotte ed una maneggevolezza a tutta prova. Il risultato è un mezzo meccanico in grado di regalare accelerazioni brucianti e capace di liquidare i veicoli più lenti in tempi e spazi molto ridotti. Sembrerebbe anzi che non ci sia poi molto da dire sul sorpasso, in sé: in fin dei conti si tratta di puntare un obiettivo, aprire la manetta e osservare il mondo rimpicciolirsi negli specchietti. Che bisogno c'è di scriverci un capitolo intero sopra?

Le cose non sono però così semplici come appaiono. Per sfruttare al meglio le favolose prestazioni di una moto moderna occorre preparare la manovra ed eseguirla correttamente. Inoltre, una buona percentuale degli **incidenti** che coinvolgono motociclisti si verificano proprio in fase di sorpasso, circostanza nelle quali le prestazioni del veicolo sono il più grande aiuto ma anche il più letale dei pericoli. In fase di sorpasso infatti la moto è in piena accelerazione e le possibilità di manovra in caso di imprevisti sono **minime**. Trovarsi la strada sbarrata da un'auto mentre si sta superando è uno degli incidenti peggiori che possano capitare. C'è quindi materiale a sufficienza per un capitolo, organizzato come segue:

- Preparazione
- Pronti al lancio
- Lancio!
- Avvertenze importanti
- In coda e nel traffico

Preparazione

Davanti a voi c'è un'auto piuttosto lenta. **Prima** di lanciarvi in un sorpasso, fate un minimo di preparazione. Osservate bene la strada, spingete lo sguardo oltre l'auto e il più lontano possibile (non fissatevi solo sul veicolo che volete superare, vedi capitolo due) . Guardate se c'è traffico nell'altro senso oppure dietro di voi, soprattutto se ci sono incroci o immissioni laterali (non c'è nulla di peggio di trovarsi di fianco a un'auto che svolta o una che s'immette improvvisamente mentre siete in accelerazione!)

Datevi spazio. Appiccicarsi al baule dell'auto serve solo ad irritarne il guidatore e a rischiare un tamponamento. Con l'accelerazione di cui dispone una moto, partire 5 metri dietro non fa alcuna differenza. Non rimanete piantati in posizione di sorpasso in attesa che

la strada si apra, spostatevi, **muovetevi** di lato per aprire la visuale e guardare ben oltre l'auto. Per esempio, dal bordo destro della strada è possibile vedere in anticipo dentro ad una curva a sinistra e cominciare il sorpasso ben prima che la curva sia finita. In questo caso restare in posizione di sorpasso, a centro strada, vuol dire solo diminuire la propria visuale, rischiando di perdere una opportunità.

Non rimanete **confinati** nella vostra corsia. In rettilineo, se le condizioni lo consentono, scavalcate pure la mezzzeria, rimanendo dietro l'auto. Da questa posizione avrete una visuale molto ampia. Non c'è pericolo di collisioni, perché sarete in grado di notare veicoli in senso contrario con largo anticipo (la manovra sembra suicida, ma con un po' di pratica è invece molto efficace).

Più è alto/largo il veicolo davanti a voi, maggiore dovrà essere la distanza durante la preparazione. Attaccati ad una corriera non vedrete nulla e finirete col superare alla cieca. State ben indietro, muovetevi di lato per aprire la visuale. Nelle curve a destra rimanete sulla destra della strada e guardate oltre il muso della corriera, spesso c'è uno spicchio di visuale aperta, all'interno della curva; è poco, ma meglio del niente che si riesce a vedere dall'esterno (provate a fare un disegno).

Osservazione, osservazione, **osservazione**, questa è la chiave di una buona preparazione. Fatevi un quadro chiaro della strada, se non sapete com'è fatta la strada come fate a sorpassare in sicurezza? E siate pazienti. Ricordate una regola fondamentale: **prima di partire, bisogna sapere con certezza dove si vuole arrivare**. Se non siete sicuri, aspettate una occasione migliore per sorpassare.

Pronti al lancio

Avete individuato la zona in cui superare, c'è spazio a sufficienza, non ci sono incroci e dietro di voi avete via libera, come confermato dagli specchietti. Vi servono ancora tre piccole mosse:

- Selezionate la marcia adatta, abbastanza corta da far scattare bene la moto ma abbastanza lunga da non finire fuori giri a metà sorpasso.
- Date uno sguardo **dietro** la spalla sinistra e assicuratevi che non ci sia nulla nel punto cieco del retrovisore. Questa è una manovra importante, da fare **ogni volta** che si cambia corsia, su qualsiasi tipo di strada.
- Spostatevi nella corsia di sinistra, rimanendo **DIETRO** al veicolo da superare. Questo è importante: **NON** avete ancora cominciato il sorpasso, siete sulla rampa di lancio. Da questa posizione verificate per l'ultima volta che tutte le condizioni per il sorpasso siano buone. Spazio, assenza di incroci, marcia giusta, velocità. Se qualcosa non torna, per esempio una immissione che prima non avevate visto, potrete ancora rientrare senza alcun

problema e senza rischiare un tamponamento con l'auto che avete davanti. Non sottovalutate questa fase, poter abortire una manovra è importante. Se dopo l'ultimo controllo tutto è a posto, è il momento di lanciarsi.

Lancio!

Aprite il gas e superate con rapidità e decisione. Ci sono due note importanti. Primo, una volta deciso di superare siate rapidi. Maggiore è il tempo in cui rimanete nella corsia di sinistra, maggiore è il pericolo a cui siete esposti.

Secondo, ancora più importante: la decisione finale va presa **dopo** essersi spostati nella corsia di sinistra, **NON** prima, da dietro il veicolo da superare. Molti aprono il gas quando sono ancora nella propria corsia, spostandosi in quella di sorpasso con una repentina virata sinistra/destra a gas pieno. Questa manovra ha almeno tre inconvenienti:

- Da dietro il veicolo da superare la visuale è limitata, il che lascia aperta la possibilità di brutte sorprese.
- Durante la manovra sinistra destra non si può dare gas pieno, perché la moto è in posizione instabile. Su strada bagnata, la sbandata è molto probabile, nel qual caso dovrete chiudere il gas, perdendo altro tempo.
- Si arriva in corsia di sorpasso lanciati ed in caso di emergenza è molto difficile abortire la manovra.

Al contrario, aprendo il gas **dopo** essersi spostati nella corsia di sinistra si hanno i vantaggi speculari:

- massima visuale, nessuna sorpresa
- moto dritta, quindi massima stabilità anche a gas tutto aperto
- possibilità di abortire la manovra senza alcun problema.

Quindi ricordate: **preparazione - cambio di corsia - gas!** Con un pó di allenamento diventa una sequenza naturale e molto efficace.

Avvertenze importanti

- La prima, fondamentale, importantissima: **NON** superate **MAI** in corrispondenza di un incrocio o di una immissione laterale. Tra gli incidenti più comuni, e più letali, ci sono proprio gli urti contro auto che stanno svoltando. Siete lanciati in un sorpasso col motore a pieni giri e all'improvviso l'auto mette la freccia e vi taglia la strada: non avete scampo, né alcuno spazio di manovra. Ci finite dentro e basta. Che l'auto abbia segnalato la svolta o meno, che le frecce funzionassero oppure no, sono questioni **irrilevanti** viste da un letto d'ospedale. Se c'è, o pensate ci sia, un incrocio, una immissione o un parcheggio libero a bordo strada non superate.

Se l'auto che avete davanti vi ha fatto segno di passare ma sulla sinistra c'è un incrocio **NON** superate. Chi esce dall'incrocio potrebbe non guardare nella vostra direzione e tagliarvi la strada.

Se l'auto davanti a voi procede incerta ed il guidatore sembra perso, titubante, **NON SUPERATE MAI**. Sta magari cercando un certo numero civico, o un parcheggio ed è concentrato sulla mappa, non sui retrovisori. Se volete passare, date un colpetto di clacson per avvertire della vostra presenza ed assicuratevi che vi abbia visto e compreso. Altrimenti, non superate.

Giusto per ribadire il concetto: se c'è un incrocio o una immissione, non superate, **MAI** (il messaggio dovrebbe essere chiaro, a questo punto!).

- Assicuratevi che il veicolo che state per superare non stia a sua volta per effettuare un sorpasso. Un'auto sportiva incollata ad una roulotte lungo una strada in salita non è lì per deficit di prestazioni e chi è al volante non ha alcuna intenzione di rimanere in quella posizione a lungo. È alla ricerca di una occasione per passare come lo siete voi ed è probabilmente così **assorbito** dalla guida da non rendersi conto della vostra presenza. In questo scenario, al primo rettilineo abbastanza lungo l'auto proverà di sicuro il sorpasso, scartando brusca a sinistra. Se lo fa nel momento in cui anche voi avete deciso di superare vi troverete in una situazione molto pericolosa. La ragione sarà dalla vostra parte, ma la ragione conta poco quando un'auto vi sta stringendo contro il guard rail. Come affrontare dunque questa situazione? Ci sono un paio di modi:

- superate **un veicolo** alla volta, quindi prima l'auto sportiva e poi la roulotte. Dedicate un cenno di ringraziamento all'autista dell'auto: è attaccato alla roulotte da chissà quanto tempo e gli avete appena rubato il posto. Un piccolo gesto serve a raffreddare sul nascere una reazione potenzialmente nervosa.

- **lasciate** che l'auto superi la roulotte per prima e poi eseguite la vostra manovra.

E perché non superare entrambi i veicoli in un colpo solo?

Questa è la soluzione più **difficile** e delicata. Per cominciare, siete in condizioni simili a

quando vi trovate dietro ad camion con rimorchio: scarsa visibilità e spazi ridotti. Dovrete quindi preparare il sorpasso in maniera molto accurata, assicurandovi che lo spazio davanti al veicolo di testa sia libero da incroci e da altri pericoli. Nella maggioranza dei casi potrete ottenere questa garanzia soltanto in tratti di strada rettilinei ed abbastanza lunghi, cioè proprio dove l'auto sportiva potrebbe provare il sorpasso a sua volta. La situazione non è facile: in mezzo alle curve l'auto sportiva di sicuro non può superare, ma a voi manca la visuale; nei tratti rettilinei avrete la visuale ma è probabile che l'auto sportiva decida di superare a sua volta. **Se** pensate che l'auto possa interferire con la vostra manovra affrontate un sorpasso alla volta (vedi sopra) o **aspettate** il vostro turno. Questo non vuol dire rinunciare, ma semplicemente aspettare una occasione migliore (e più salutare per voi). Ricordate la regola per un buon sorpasso: **prima** di lanciaarvi dovete essere sicuri di dove volete arrivare; se avete dei dubbi, aspettate un'occasione migliore.

In città e rimontando una fila

Per rimontare una fila ferma in città andate piano, 20/30 all'ora non di più. Si intende qui la velocità assoluta, non relativa alle auto. Staccatevi dalla fila, **se possibile** usate la corsia di sinistra. Più larghi siete, maggiore è la vostra visuale. L'enfasi è sulla parola "possibile": Rimontare una fila tenendosi a buona distanza aumenta la vostra sicurezza (e la puntualità agli impegni di lavoro), ma in ogni caso il vostro vantaggio non deve andare a scapito dei veicoli provenienti in senso contrario. Per regolarvi fate questo semplice test: la vostra posizione costringe i veicoli in senso contrario a spostarsi? Se la risposta è sì, allora **NON** ci sono le condizioni per rimontare in sicurezza, meglio fermarsi ed aspettare un varco (pensate a come reagireste voi a dover schivare una moto che risale una colonna invadendo la vostra corsia).

Tenete un freno **pronto** (quello dietro va bene, lascia la mano destra libera di dosare il gas, ma se preferite quello davanti nessun problema) e fate attenzione agli spazi tra le auto in coda, perché da lì possono emergere veicoli provenienti da strade laterali. Rimontare una coda, nel traffico, a 50 all'ora o più è un "gioco" pericoloso che non vale la candela.

Risparmiate solo pochi secondi, ma vi mangiate tutto lo spazio di reazione che avete. In molte situazioni 30 all'ora sono già troppi.

Rimontate piano, tenete d'occhio le auto della fila, osservate se ci sono immissioni o ingressi (per esempio di garage). Ci sarà il solito irruento che comincerà a suonare impaziente: fatevi da parte e **lasciatelo** andare. Il maggior numero di incidenti avviene in città, spesso si tratta di motociclisti che all'improvviso si ritrovano un cofano davanti. Non si può rimontare una coda veloci e sicuri, le due cose sono mutuamente esclusive. Come detto negli altri capitoli, sta a voi scegliere il compromesso tra velocità e sicurezza ed assumervi le responsabilità del caso se succede il peggio. Anche in autostrada rimontate con lentezza, sempre con il freno pronto. Infilarsi tra due file di auto a 100 all'ora è pericoloso e serve solo ad **irritare** la gente nei confronti dei motociclisti.

Attenzione agli spazi vuoti tra auto della stessa colonna. Immaginate di essere in mezzo a due file e che poco davanti a voi, nella fila di sinistra, ci sia spazio per un'auto. Uno spazio dà l'illusione che la fila sia più veloce, e questo può indurre gli automobilisti della fila di destra a cambiare corsia. Prima di avanzare aspettate che il gap si chiuda, in fin dei conti un'auto può cambiare corsia solo dove c'è spazio (ovvio no?). Se la coda è fluida 10/20 Km/H in più rispetto alle auto sono una velocità sufficiente a rimontare spediti ma anche a frenare se qualcuno vi dovesse tagliare la strada.

Last but not least: se qualcuno si sposta per farvi passare (succede anche questo, per quanto raro ed incredibile possa sembrare) fate un cenno di **ringraziamento** con la mano o col casco, sono gesti che fanno piacere.

Sei: Spazio diviso Tempo

Benché lasciata per ultima, la discussione sulla velocità da tenere su strada non è affatto marginale. Al contrario, questo è uno dei fattori più **importanti** per la vostra sicurezza. Per determinare la velocità più opportuna in ogni circostanza potete usare come ottimo punto di partenza una regola aurea della guida sicura (valida sia in moto che in auto):

la velocità corretta è quella che consente di arrestarsi agevolmente rimanendo nella propria corsia e nel tratto di strada che si è sicuri rimarrà libero da ostacoli

La regola merita una analisi più approfondita dei vari elementi che la compongono

Arrestarsi agevolmente ...

La parola chiave è "agevolmente", che va interpretata come "in uno spazio **alla portata** di un motociclista medio". Siete sicuramente familiari con le prove di frenata delle riviste specializzate, nelle quali si misura la distanza di arresto di una moto a partire da velocità crescenti. È importante considerare che queste prove sono poco rappresentative dei risultati ottenibili su strada. Da una parte ci sono tester professionisti che eseguono prove controllate in centri di rilevamento appositamente attrezzati (niente traffico, asfalto perfetto e conoscenza anticipata del punto in cui cominciare a frenare). Dall'altra c'è la realtà di tutti i giorni, fatta di asfalti discutibili, ostacoli improvvisi e "manico" diverso. Non è certo un'offesa suggerire che lo spazio di arresto necessario ad un motociclista "normale" è superiore, non di poco, ai risultati ottenuti dalle riviste. Preso atto di questa realtà è meglio calcolare il proprio spazio di arresto non in base ad una ipotetica frenata di emergenza, difficile da gestire in condizioni di pericolo, ma ad una frenata "**normale**", meno aggressiva ma più affidabile e per di più ripetibile in ogni circostanza.

...rimanendo nella propria corsia...

Le dimensioni ridotte e la sensazione di manovrabilità che una moto trasmette possono generare un falso senso di sicurezza. In particolare, chi va in moto può pensare di poter andare un po' più forte di quanto sarebbe prudente perché tanto, in caso di pericolo, "un buco dove passare con la moto si trova".

Questo è un atteggiamento mentale pericoloso. Schivare un ostacolo in velocità è una manovra **molto** difficile e dalla riuscita aleatoria. Come tale va utilizzata solo in situazioni

estreme, quando ogni altra tecnica di prevenzione e gestione dei pericoli si è dimostrata inefficace. La vostra priorità deve essere **sempre** quella di prevenire lo svilupparsi di una situazione di pericolo e in subordine quella di darvi abbastanza spazio per arrestare la moto agevolmente. Viaggiare con un margine di sicurezza ridotto contando sulla possibilità di schivare un eventuale ostacolo è una decisione sbagliata che mette la vostra sicurezza nella mani del caso (e del casco). Aggirare un ostacolo è infatti possibile soltanto se c'è spazio per farlo, cioè se la corsia a fianco alla vostra è libera; che lo sia o meno però non dipende da voi. Concludendo: nel calcolare il vostro spazio di arresto (e quindi la vostra velocità) ignorate la possibilità di schivare gli ostacoli e regolatevi in modo da potervi fermare rimanendo nella vostra corsia.

...nel tratto di strada che si è sicuri rimarrà libero da ostacoli

Se la regola aurea fosse enunciata come "nel tratto di strada libero da ostacoli" non ci sarebbe alcun commento da fare: l'identificazione tra spazio libero e spazio di frenata è infatti immediata. Ma la regola è enunciata in maniera più completa e l'aggiunta delle parole "che si è **sicuri**" ha conseguenze importanti.

La ragione di tale aggiunta è semplice: Se di fronte a voi avete un tratto libero di 60 metri quello è il vostro spazio di frenata ed il vincolo superiore alla vostra velocità. Immaginate però di scorgere a 40 metri da voi un'auto in retromarcia che sta uscendo da un garage. Se l'auto si ferma prima di invadere la vostra corsia il vostro spazio libero rimane di 60 metri, ma se l'auto continua nella sua retromarcia non ne avrete più di 40. Quei 60 metri di spazio sui quali avevate basato la vostra velocità non sono più sicuri, garantiti, e la decisione corretta è quella di ridurre la velocità, in attesa di sapere per certo cosa farà l'auto in retromarcia. L'esempio è crudo, ma il messaggio dovrebbe essere chiaro: nel valutare il vostro spazio libero dovete tenere conto **non solo** della situazione su strada al momento, ma anche di come la situazione stessa **potrebbe evolversi** negli istanti successivi.

Chiaramente prevedere l'evoluzione di una data situazione stradale è una attività dai risultati incerti. Solo i personaggi della fantascienza ed i ciarlatani televisivi hanno la facoltà di prevedere con esattezza il futuro, i motociclisti devono accontentarsi di **stime** approssimate, compiute con l'ausilio della propria esperienza. Si può però aumentare la precisione delle proprie stime usando le tecniche descritte nei capitoli precedenti.

Osservate la strada davanti ed intorno a voi, selezionate gli indizi visivi più significativi e costruite con queste informazioni un quadro dei pericoli potenziali che potrebbero ridurre lo spazio a vostra disposizione (vedi cap. 2). Per migliorare la vostra osservazione scegliete sempre la corretta posizione su strada (ma sempre salvaguardano la sicurezza! – vedi cap. 3). Inoltre, in curva tenete la stessa velocità alla quale il punto di fuga scappa davanti a voi (vedi cap. 4). Questa non è altro che la traduzione pratica della regola aurea: il punto di fuga

è il limite del vostro spazio libero, se vi corre incontro lo spazio libero sta diminuendo e la velocità va ridotta, viceversa può essere aumentata.

Dovrebbe essere ovvio a questo punto perché sia meglio spostarsi di corsia **prima** e partire con il sorpasso **poi** (vedi cap. 5): lo spostamento apre davanti a voi lo spazio libero di cui avrete bisogno se volete superare. Il sorpasso è sicuro solo dopo aver valutato se lo spazio in questione rimarrà libero e la valutazione la potete fare solo dopo che vi siete spostati di corsia.

Posizione su strada, osservazione, traiettoria in curva e sorpasso, ogni tecnica descritta in queste pagine è **finalizzata** a massimizzare il vostro spazio libero, a stimare come questo può cambiare e di conseguenza a selezionare la velocità più sicura.

La domanda sorge spontanea: ed i **limiti di velocità**? La risposta va divisa in due parti: velocità nei centri urbani e fuori dai centri urbani.

Velocità nei centri urbani.

Cinquanta chilometri all'ora nei centri urbani sono un limite **corretto** ed in molti casi persino eccessivo. Le ragioni sono molteplici:

- traffico intenso, spazi molto ridotti.

Cinquanta all'ora equivalgono a **14** metri al secondo. Tra tempi di reazione e spazio di frenata si può stimare che abbiate bisogno di circa venti metri di spazio libero. La stima è probabilmente ottimistica e comunque a meno di traffico molto leggero venti metri di spazio tra un veicolo e l'altro non ci sono. In queste condizioni o rallentate, o accettate dei rischi molto alti (e sono davvero molto alti: la maggior parte degli incidenti in moto avviene in aree urbane).

- troppa informazione.

Auto, pedoni, tombini, immissioni da entrambi i lati della strada, un tipico centro abitato è ricco di pericoli dei quali dovete tenere conto durante la guida. Questa mole di stimoli si scontra col fatto che la mente ha una capacità limitata di assorbire ed elaborare informazione. Riducendo la velocità rallentate il flusso di informazione, mantenendo quindi il controllo di quanto sta accadendo intorno a voi. Al contrario, se la vostra velocità è troppo alta la vostra mente deciderà in maniera inconscia di **ignorare** alcuni dei segnali ricevuti, tipo un'auto con la freccia che sta uscendo lentamente da un parcheggio. Collisioni mancate per un pelo o incidenti con veicoli che "spuntano dal nulla" si spiegano spesso in questo modo.

- I pedoni si rompono.

Chi chiede un limite più alto nei centri urbani porta spesso a sostegno della richiesta il fatto che le moto (e le auto) moderne vantano una sicurezza attiva migliore rispetto a quando venne fissato il limite. Tra freni potenti (spesso con ABS), sospensioni efficaci e gomme che avrebbero fatto felice un team corse degli anni 80 una moto moderna è un mezzo evoluto. Perché non aggiornare il limite di conseguenza? Il ragionamento dimentica un fattore fondamentale: la capacità dei pedoni di assorbire un urto non è cambiata. Da questo punto di vista il corpo umano è letteralmente rimasto all'età della pietra, con ossa ed organi interni che faticano ad assorbire senza danni urti superiori ai 30 Km/H (non ci credete? prendete 40 metri di rincorsa a piedi e stampatevi contro un muro...oppure fidatevi sulla parola). Discutere della relazione tra probabilità di sopravvivenza di un pedone investito e velocità di impatto esula dall'argomento principale di queste pagine, ma alcuni dati parlano da soli*:

- urtato a 32 Km/h, un pedone ha tra l'80% ed il 95% di probabilità di sopravvivere, pur correndo il rischio di ferite molto gravi

- a 48 km/h, la probabilità varia dal 27% all'80%, con la maggioranza degli studi concorde nell'indicare una soglia del 55%

- a 64 Km/h, i risultati sono praticamente unanimi, con una probabilità di sopravvivenza massima del 15%.

Non serve aggiungere alcun commento.

*I dati sono tratti per esempio da:

- <http://www.sdt.com.au/PEDESTRIAN.htm>

- <http://www.michiganfitness.org/WalkToSchool/WTS2fastfacts.html>

- <http://www.thinkroadsafety.gov.uk/campaigns/slowdown/slowdown.htm>

Velocità fuori dai centri urbani.

Questo è un argomento delicato. Il principio di base è unico e indiscutibile: le regole vanno **rispettate, sempre**, e questo include i limiti di velocità extra urbani.

Detto questo, non si può fare a meno di rilevare come la gestione dei limiti di velocità extraurbani sia spesso discutibile. Gli innumerevoli dispositivi di controllo automatico della velocità vengono presentati come essenziali per aumentare la sicurezza sulle strade, ma il loro pregio più grande sembra essere la capacità di garantire consistenti flussi di cassa con un impiego minimo di personale di servizio.

Come dovrebbe essere chiaro da quanto esposto finora, **non esiste** una velocità giusta

valida per ogni circostanza: la velocità corretta dipende dalla situazione stradale contingente ed in situazioni favorevoli (anche se rare) può essere superiore a quella stabilita dal codice senza per questo rappresentare un pericolo. È **la guida cattiva a fare vittime**, non la guida veloce, specie quando per veloce si intende "ad andatura commisurata alle circostanze". A parità di velocità un rilevatore automatico non distingue tra un guidatore corretto e consapevole ed uno ubriaco che guida in disprezzo assoluto del prossimo; non sembra possibile sostenere che entrambi corrono gli stessi rischi di provocare un incidente, ma questa è proprio la conclusione a cui porta il paradigma corrente. Quando a questa stortura si aggiunge il fatto che molti limiti appaiono pretestuosi, e molte postazioni di rilevamento sono allestite in maniera più consona ad un agguato che ad una opera educativa è facile giustificare chi considera l'intero apparato soltanto come un esercizio per raccogliere denaro con multe facili.

Il risultato è che molti ignorano i limiti, anche quando sono posti in corrispondenza di una effettiva situazione di pericolo. Ben più efficace, ed accettabile, sarebbe una vigilanza attiva e diffusa sul territorio, volta a diminuire quei comportamenti di "guida cattiva" che sono più pericolosi di alcuni sfondamenti occasionali di limiti poco sensati. Ma per fare questo servono personale, risorse e soprattutto la volontà politica di riconoscere che il sistema attuale genera solo frustrazioni e sfiducia nei confronti delle autorità.

Come comportarsi dunque?

Come motociclisti, quindi membri di una comunità particolarmente sotto tiro, tenete conto che ogni volta che salite in sella **diventate ambasciatori dell'intera categoria**. La vostra condotta di guida è osservata e valutata da ogni altro utente della strada ed è quindi essenziale che utilizzate le vostre capacità critiche (e auspicabilmente il contenuto di queste pagine) per guidare in maniera corretta, rispettosa e sicura. In questo modo darete il vostro piccolo contributo a cambiare non solo l'immagine del motociclista nell'opinione pubblica, ma anche a proporre un modello di sicurezza stradale diverso da quello dominante al momento. Lavorare sulla mentalità della gente richiede tempo, ma è l'unico modo per cambiare le cose in maniera duratura. Nel frattempo, rispettate i limiti di velocità, anche quelli poco sensati.