

GIOVAN SULLA MOTO

ECCO COME GUIDARE SICURI IN CITTÀ



REGIONE
LAZIO



MANUALE DI SOPRAVVIVENZA ALLA GUIDA DI MOTO, SCOOTER E CICLOMOTORI

- > I segreti della frenata > Come evitare gli incidenti nel traffico urbano
- > Le insidie dell'asfalto bagnato > I consigli del pilota Davide Giugliano > Gli pneumatici
- > La scelta del casco > L'abbigliamento > Il comportamento del passeggero



QUESTA PUBBLICAZIONE, DISTRIBUITA GRATUITAMENTE, È STATA REALIZZATA CON IL CONTRIBUTO DELLA **REGIONE LAZIO** PER IL BANDO PER LA SELEZIONE DI INIZIATIVE IN MATERIA DI PROMOZIONE DELLA SICUREZZA STRADALE



a cura del
Moto Club Yesterbike

Via Marghera, 33 - 00185 Roma
Tel. 06 - 44.62.568 - www.yesterbike.it - info@yesterbike.it

Il Moto Club Yesterbike è un'Associazione Sportiva Dilettantistica affiliata alla **FMI - Federazione Motociclistica Italiana**



Testi: **Roberto Pontiroli Gobbi**
Impaginazione: **Grafica Italiana**
Foto: **Agenzia Toiati** (copertina), **Mino Ippoliti**, archivio **Yesterbike**

I NOSTRI RINGRAZIAMENTI

Si ringrazia per la collaborazione e il loro supporto: la Federazione Motociclistica Italiana, i nostri consulenti **Francesco Donati**, Ing. **Silvio Manicardi**, **Fausto Mattei**, **Filippo Nuccitelli**, Dr. **Augusto Veneziani**, Dr. **Vito Cicchetti** e **Costantino Paolacci** (Honda Italia), **Federica Marti**; **Luca Mocavini**, D-Store Roma

I soci istruttori: **Alberto Ieva** (tecnico ed ex pilota pluricampione italiano anni '70), **Angelo Di Bartolomeo**, **Francesco Grotti**, **Nicola Longo**, **Ennio Paparazzo**, **Andrea Zambotti**

Il responsabile della segreteria per l'iniziativa, il vicepresidente del Moto Club Yesterbike **Nazareno Pangallo** e l'addetta all'amministrazione, signora **Stefania Pieroni**



UN **GRAZIE PARTICOLARE** AL NOSTRO CARISSIMO AMICO CAMPIONE SUPERSTOCK 2011 E PILOTA UFFICIALE DUCATI NEL MONDIALE SUPERBIKE: **DAVIDE GIUGLIANO**



Carissimi,

sono davvero felice che questa importante iniziativa sulla sicurezza stradale, voluta dalla Direzione Infrastrutture della Regione Lazio e realizzata dal Moto Club Yesterbike e dai suoi soci, coinvolga gli studenti degli istituti del Municipio XIII Roma Aurelio. Lo ritengo infatti un utilissimo contributo per quanti ragazzi che abitualmente usano una moto o uno scooter per andare a scuola, al lavoro e per tutti gli altri spostamenti. Purtroppo non c'è giorno che la cronaca non ci parli di incidenti stradali, gravi, gravissimi e talvolta mortali, che coinvolgono gli utenti delle due ruote.

"Giovani sulla moto" vuole essere un manuale, agile nella forma ma completo nei contenuti, capace di dare indicazioni utili su come evitare le insidie del traffico urbano e su come guidare nel tessuto cittadino il mezzo a due ruote.

Il mio più sentito grazie va quindi alla Regione Lazio e ai "collegli" amici del Moto Club Yesterbike. Li definisco collegli a ragion veduta perché, forse non lo sapete, anch'io sono un appassionato motociclista. Pertanto conosco bene i rischi e pericoli che si affrontano ad ogni chilometro che percorriamo in sella al nostro scooter.



XIII MUNICIPIO

Il Presidente Municipio XIII Roma Aurelio
Valentino Mancinelli



ROMA CAPITALE
MUNICIPIO XIII ROMA AURELIO

Cari motociclisti,

Il Moto Club Yesterbike è nato a gennaio 2008 ed è stato fondato da un gruppo di amici appassionati di moto d'epoca, tra cui ex piloti del passato, professionisti vari, medici, giornalisti e imprenditori. Dopo appena tre mesi di vita, ha iniziato già ad operare per la sicurezza dei motociclisti della Capitale. E' grazie a una nostra battaglia, infatti, che Roma dall'estate del 2008 è stata bonificata dai quei pericolosissimi cordoli di gomma dura alti 12 centimetri - noi li chiamavamo cordoli-killer - che delimitavano le corsie preferenziali degli autobus. Pensate, mandarono all'ospedale centinaia di motociclisti e hanno provocato perfino un incidente mortale a uno scooterista.

E ora, grazie al contributo della Regione Lazio e la preziosa consulenza del nostro amico campione Davide Giugliano, abbiamo realizzato migliaia di questi opuscoli sulla guida sicura in città da regalare agli studenti. Ne siamo contenti e orgogliosi perché, se soltanto uno dei nostri suggerimenti, servisse ad evitare un incidente, avremo centrato in pieno il nostro obiettivo. Che è quello di insegnare ai giovani come guidare in sicurezza un mezzo a due ruote.

YESTERBIKE

Roberto Pontiroli Gobbi
Presidente del Moto Club Yesterbike



I SEGRETI DELLA FRENATA SVELATI DA UN CAMPIONE



Una frenata da panico in città, causata da un'auto che esce all'improvviso da un parcheggio, non è poi così diversa da quella in una gara. Con una differenza fondamentale: la prima è imprevista, quella di Valentino Rossi è programmata

dosare bene la potenza dei freni. E questo non accade solo con le maximoto con apparati potentissimi ma, appunto, anche con scooter e ciclomotori.

Tornando alle manovre d'emergenza, è normale che l'utente, davanti a un ostacolo improvviso, sia portato ad aggrapparsi ai freni senza dosarne la potenza, innescando così il bloccaggio della ruota anteriore e una possibile, anzi molto probabile, caduta. Ecco quindi perché è fondamentale sapersi fermare. Provvidenziale l'arrivo dell'ABS sui motoveicoli. Oggi ogni auto lo ha e in futuro lo avranno anche tutti gli scooter. Compresi i più piccoli. Solo con questo sofisticato impianto elettronico si può avere una grande tranquillità quando si frena violentemente.

La prima cosa che dovete imparare alla guida delle due ruote è sapervi fermare. La frenata è un'operazione tra le più impegnative, ma se volete guidare in piena sicurezza, il perfetto utilizzo dell'impianto frenante per voi non deve avere segreti, né timori reverenziali. Insomma, dovete essere in grado di sfruttare al meglio le capacità d'arresto del motoveicolo.

Il pedone che attraversa la strada con la testa fra le nuvole, l'auto che esce dal parcheggio all'improvviso, o lo sportello che si apre a... sorpresa, costringono l'utente delle due ruote a manovre d'arresto che, in confronto, le staccate al limite della fisica che piloti della MotoGP o della Superbike effettuano in gara prima di affrontare una curva, appaiono uno scherzo. Già, perché se la frenata in pista per il pilota è programmata, l'ostacolo che dovete evitare, al contrario, è inaspettato e non vi dà tempo di pensare. In questi casi una frenata corretta, sfruttando al massimo l'efficacia e la potenzialità dell'impianto del vostro mezzo, può salvarvi dall'incidente. Inoltre, la manovra d'arresto violenta (la cosiddetta frenata da panico) può provocare il bloccaggio della ruota anteriore e il conseguente rischio-caduta. Capita spesso, purtroppo, che il motociclista o uno scooterista (il tipo di mezzo non fa differenza) cada perché non ha saputo

Anche sul bagnato. Infatti, tutti i motociclisti che l'hanno provato ne sono rimasti entusiasti.

Ma veniamo alla tecnica della frenata sicura. Passiamo la parola a un pilota, anzi a un campione nostro concittadino: il romano Davide Giugliano, ufficiale Ducati in Superbike con la Panigale, ed ex iridato nella Superstock, sempre con una Ducati nel 2011.

«La prima regola è imparare a utilizzare al meglio il freno anteriore - esordisce Davide - che fornisce la principale potenza decelerante al motoveicolo. La forza d'arresto di quello posteriore, infatti, è molto limitata e serve ad equilibrare la manovra. La frenata perfetta comunque non si improvvisa. E' il frutto di una simbiosi tra il mezzo e il guidatore. E tale affiatamento si può acquisire solo con l'esperienza e tanto allenamento, come pure la sensibilità nel dosare la forza da esercitare sulla leva. Cosa fare? Provare, riprovare e riprovare ancora. Non c'è metodo migliore. L'ideale è andare in una strada isolata, meglio ancora in un piazzale non trafficato e iniziare ad esercitarsi, imparando così il comportamento e le reazioni del mezzo. Si inizia frenando con una potenza limitata, poi un altro po', e così via fino ad arrivare ad avvertire i sintomi del bloccaggio della ruota anteriore e quando si avverte l'insorgere di questo pericolo, si



alleggerisce la pressione esercitata sulla leva».

Ma quali sono le percentuali di utilizzo tra il freno anteriore e il posteriore? Se osserviamo una MotoGP noteremo subito la grande differenza dei dischi. Davanti, infatti, troviamo dischi di grande diametro e pinze di grosse dimensioni, mentre dietro è alloggiato un disco talmente piccolo che sembra quello di un cinquantino. «In corsa - spiega Davide - si agisce al 95% con il freno anteriore e al 5 con il posteriore. Addirittura c'è chi neanche lo usa. Nella circolazione stradale il discorso inevitabilmente cambia, ma le percentuali non si discostano poi così tanto. Il giusto dosaggio, infatti, è tra il 75 e l'80 per cento all'anteriore che fornisce la vera capacità decelerante e il 25-20 per cento al posteriore. Alcuni scooter dispongono poi della cosiddetta frenata combinata con una leva del manubrio, solitamente la sinistra, che agisce su entrambi. Un dispositivo comodo, soprattutto sul bagnato, purché si tenga sempre presente che a fermarci sarà sempre e prevalentemente l'anteriore. Mai, comunque, usare soltanto il posteriore».

«Va detto inoltre - tiene a puntualizzare Davide Giugliano - che la leva del freno anteriore è preferibile utilizzarla con due dita: il medio e l'indice. Contrariamente a quanto si pensi, frenando con quattro dita si perde sensibilità nel dosare la forza sulla leva. Del resto non è il numero delle dita a farvi fermare meglio, ma la pinza che spinge sul disco che è comandata da un circuito idraulico. E tali componenti, per funzionare, non hanno bisogno dei muscoli della mano di Hulk». Dunque, fin qui abbiamo esposto le regole fondamentali di un corretto ed efficace uso dei freni. Avete provato e riprovato? Avete acquisito una buona sensibilità con la leva e una buona conoscenza del comportamento del mezzo in fase di arresto? Bene, allora facciamo un altro passo avanti, andiamo allo step successivo, a patto però che la prima parte l'abbiate metabolizzata alla perfezione. In caso contrario, è bene soffermarsi, esercitandosi ulteriormente.

Ok, riprendiamo il discorso e andiamo avanti.

A questo punto, scendiamo maggiormente nel dettaglio analizzando alcune situazioni di emergenza più impegnative e insidiose. Cominciamo. Come è facilmente intuibile la maggiore



E' preferibile frenare sempre con due dita

DAVIDE GIUGLIANO



Il nostro super istruttore: Davide Giugliano

stabilità si ha quando lo scooter o la moto sono in rettilineo. Il motoveicolo in curva ha già di per sé un equilibrio instabile, quindi una brusca frenata può provocare un'altrettanto brusca perdita di aderenza, con relativo volo quasi assicurato. Però, purtroppo, non decidiamo noi l'arrivo delle insidie o dei pericoli. Pertanto è opportuno affrontare anche alcuni casi limite che, purtroppo, sono frequenti. Facciamo un esempio pratico. Stiamo percorrendo una curva, quando un'automobile che fa una conversione, oppure un qualsiasi altro ostacolo ci appare all'improvviso, e ci impone una brusca frenata per evitare la collisione. Una manovra relativamente semplice su una strada dritta, ma che diventa assai più impegnativa e pericolosa in una curva in cui si è inclinati.

Come ci si deve comportare in questi casi? «Frenare troppo bruscamente in una curva - conclude il campione della Ducati - può significare perdere aderenza e cadere. Quindi si deve ricreare una fase di equilibrio, anche momentaneo, per poter esercitare in sicurezza una poderosa pressione sul freno. Cosa fare? Ci si alza dalla piega e si agisce sul freno utilizzando quello spazio di rettilineo virtuale che abbiamo creato raddrizzando lo scooter. In questo modo ci si potrà fermare repentinamente senza correre rischi. Anche, e soprattutto, in una simile circostanza è molto importante l'allenamento e una eccellente conoscenza del mezzo. La frenata in curva, infatti, è molto critica e delicata; pertanto solo conoscendo alla perfezione il comportamento del proprio mezzo e avendo acquisito un'ottima tecnica, si può tentare questa manovra impegnativa di estrema emergenza limitando i rischi. Quindi massima attenzione: bisogna essere davvero bravi e molto allenati per effettuare questa difficilissima frenata di emergenza».

LA CITTA' E LE SUE INSIDIE I SUGGERIMENTI SALVAVITA



Lo sportello che si apre all'improvviso, uno dei pericoli più frequenti in città

Ragazzi, adesso che avete imparato a frenare, passiamo alla giungla: il traffico urbano. Una giungla? Sì perché per l'utente delle due ruote, moto scooter o ciclomotore non cambia, la città è piena di insidie. Tra le tante, le buche e i tombini profondi ma, soprattutto le manovre sconsiderate di alcuni automobilisti distratti o che, peggio ancora giocano con il telefonino o mandano sms, che provocano incidenti dove purtroppo il motociclista ha sempre la peggio. «Non per niente - rivela l'ing. Silvio Manicardi, ex dirigente di industrie motociclistiche italiane e giapponesi - l'Unione Europea li classifica come vulnerable road users, ossia utenti della strada vulnerabili, alla pari di ciclisti e pedoni». Ad ogni modo, un uso e corretto e accorto del motoveicolo, unito ad alcuni utili accorgimenti, possono limitare molto i rischi. La prudenza innanzitutto è la parola d'ordine per immettersi nel traffico urbano in sella a uno scooter. Le imprudenze e le impennate, non solo quelle con la ruota anteriore sollevata, ma anche quelle d'orgoglio, conducono dritte alle corsie degli ospedali. Non bisogna mai strafare, esagerare né tantomeno farsi prendere la mano dal fatto che si ha sotto il fondoschiena un mezzo leggero, agile e maneggevole.

In città bisogna tenere sempre gli occhi ben aperti evitando ogni distrazione compreso quella di fare salotto con l'eventuale passeggero e non distrarsi per nessun motivo. Per quanto concerne la guida è bene sapere che è preferibile viaggiare al centro della corsia, poiché per il motociclista i pericoli maggiori provengono dal lato destro della carreggiata.

Le cause più frequenti di incidenti che vedono coinvolti gli scooteristi sono infatti provocati da vetture che entrano o escono dai parcheggi, dagli sportelli che si aprono all'improvviso come pure da auto che si immettono nella carreggiata da passi carrabili o da stradine secondarie. Stare

più al centro della corsia significa evitare gran parte di queste insidie. Inoltre si ha una migliore visuale negli incroci per le auto provenienti da destra; si ha maggiore spazio e visibilità per evitare la collisione, qualora qualche automobilista incosciente affronti l'incrocio a velocità sostenuta. Rimanendo in tema di incroci, soprattutto per quelli privi di semaforo, una norma fondamentale è quella di attraversarli sempre in fase di decelerazione, oltre che naturalmente ad andatura ridotta. E' una regola molto importante poiché, in caso di pericolo improvviso, gli spazi di arresto vengono ridotti considerevolmente. Si evita, infatti, di perdere quei preziosissimi secondi necessari a chiudere il gas e impostare la frenata. Sono attimi; quei pochi attimi, però, a volte possono rivelarsi providenziali per evitare la collisione con un altro veicolo. E chissà, forse salvarci anche la vita.

Guidare in città significa inoltre imbattersi in una serie di insidie proprie dei percorsi urbani. Tra queste le strisce che delimitano la mezzeria e soprattutto le zebre dei passaggi pedonali. Occorre sapere che queste segnaletiche orizzontali non sono pericolose solo sul bagnato, ma anche con l'asciutto. La vernice stradale, infatti, forma una patina



viscida sopra l'asfalto che ne diminuisce considerevolmente l'aderenza, sia in frenata che in curva. E più la vernice è recente, più è pericolosa.

Non dimentichiamo poi le rotaie tramviarie, che spesso sono pure circondate da buche. Ci sono caduti migliaia di scooteristi e tanti altri ci cadranno. Nel centro della città ce ne sono per chilometri. Ma c'è una tecnica specifica per neutralizzarle e limitare la loro pericolosità. Imparate bene a tagliarle trasversalmente. Vincete la pur comprensibile paura e fate alcune prove. Un giorno vi potrebbe capitare un'emergenza improvvisa vicino a uno di questi binari, pertanto occorre prendere il toro per le corna o, appunto, per le rotaie e acquisire la domestichezza nel saperle affrontare agevolmente in qualsiasi situazione potenzialmente a rischio. Prima imparate, meglio è.

Una dose maggiore di prudenza si rende necessaria anche in quelle strade abitualmente transitate da autobus e pullman per la possibile presenza di residui oleosi di gasolio. A volte non è facile scorgere la superficie sporca; una buona regola è quella di non mettere le ruote dove l'asfalto appare più lucido. Questa lucentezza, infatti, molto spesso è sinonimo di residui oleosi, quindi di un pericolo che in un attimo può trasformarsi in una caduta. E anche se non c'è olio, imparate a distinguere gli asfalti che offrono più o meno aderenza: il cosiddetto grip. Quelli granulosi (purtroppo rari), sono i migliori; quelli molto lisci e lucidi i più insidiosi. Ma città significa anche un traffico intenso di automobili, code ed altro ancora. Basta utilizzare qualche accorgimento per limitare o prevenire quei fattori più comuni che innescano l'incidente. Si può essere anche bravissimi a guidare, ma non lo si è mai abbastanza per prevenire con un certo



anticipo il verificarsi di situazioni di emergenza spesso innescate dalle scorrettezze o imprudenze altrui. Ad esempio ai fini della sicurezza è molto importante il modo in cui si segue un'automobile che ci precede.

Certo, in città è difficile parlare di distanze di sicurezza perché nel traffico intenso è quasi impossibile non tallonare le auto. Spesso, però, si vedono alcuni motociclisti seguire le auto a distanza ravvicinatissima con la ruota anteriore a pochi centimetri al centro del paraurti posteriore. Errore gravissimo: è una condotta di guida sbagliata e pericolosa, perché, in caso di improvvisa frenata della vettura, possono venir a mancare il tempo e lo spazio necessario per arrestarsi. E' quindi opportuno tenersi sempre fuori dalla sua



modera la velocità, si può evitare la collisione in caso di una manovra improvvisa e sconsiderata dell'automobilista.

Ad ogni modo, e questo vale anche in tante altre situazioni, appena si scorge nell'auto che ci precede, un minimo accenno di movimento laterale, o un qualsiasi segno di incertezza, è sempre bene precauzionalmente chiudere il gas e prepararsi ad una eventuale frenata, poiché quel lieve spostamento potrebbe tramutarsi in una svolta o in una conversione improvvisa. Se non avviene abbiamo sprecato un... secondo; se invece accade, abbiamo evitato un probabile incidente.

Molta cautela, e occhi non aperti ma spalancati, sono necessari anche quando si supera veicoli fermi sulla corsia di marcia. Possono essersi fermati per consentire a una persona di attraversare la strada, o dare la precedenza a un'altra autovettura che sta effettuando una manovra; in tal caso è assolutamente necessario rallentare e, prima di superare, accertarsi che non ci siano pedoni ai quali questa vettura



scia di modo che, qualora l'auto dovesse arrestarsi all'improvviso, si ha una via di fuga con il relativo spazio che ci dà la possibilità di fermarsi, o comunque rallentare considerevolmente senza tamponarla.

L'attenzione del motociclista deve poi moltiplicarsi quando supera una coda di auto. Se è possibile, è consigliabile ad una certa distanza di sicurezza dalle automobili ed è necessario moderare la velocità, perché non è raro - e chi usa la moto questo lo sa molto bene - che qualcuno decida di fare la furbata uscendo dalla fila non accorgendosi, se non infischandosi, dello scooterista che proviene alle sue spalle. Se si tiene questo margine di sicurezza dal lato delle vetture, quindi sempre sulla propria destra, e si

ha dato la precedenza. Se non preveniamo questa eventualità rischiamo di trovarci davanti una persona all'improvviso. In tal caso ci si fa male in due: sia il pedone investito, sia il motociclista che lo investe.

Una particolare prudenza e accortezza sono necessarie anche quando si transita al lato sinistro di un autobus che si è arrestato a una fermata. I passeggeri che scendendo dalle porte anteriori e devono attraversare la strada, spesso superano l'automezzo dalla parte frontale e lo scooterista se li trova a pochi centimetri dalla ruota all'improvviso, rischiando l'investimento e la relativa quasi certa caduta. Pertanto, come dicevamo prima, ci si fa male tutti. E la responsabilità dell'incidente è sempre e unicamente nostra.

Adesso parliamo di buche. Ne vediamo tante. Troppe, soprattutto in inverno quando la pioggia e il transito di mezzi pesanti trasforma in poche ore una "minibuchetta" in un cratere. E una particolare attenzione alle buche la deve fare chi guida uno scooter con le cosiddette "ruote piccole" o a "ruote basse". In fase di arresto la sospensione anteriore si comprime (in gergo tecnico si dice che va a pacco) perdendo completamente in quell'attimo l'effetto ammortizzante. E se la ruota trova un ostacolo qual è appunto lo scalino di una buca, è facilissimo che lo scooter perda aderenza provocando la vostra caduta. Del resto, se non a voi, ad alcuni vostri sarà capitato di cadere per una buca profonda? Quindi attenzione. Tanta attenzione. Ciò vale anche per i tombini. Sono insidiosissimi. Particolarmente sul bagnato, ma anche sull'asciutto l'aderenza della ruota sul metallo talvolta si riduce fino a quasi azzerarsi, specie nelle curve. Per concludere parliamo di temperature, o meglio di stagioni. Il freddo invernale, non solo il bagnato, è sinonimo di minore stabilità. Gli pneumatici sono più freddi, quindi hanno meno grip, ossia tenuta sull'asfalto. Pertanto la stabilità rispetto all'estate con le temperature calde, in inverno, si riduce di almeno il 25 per cento. Un esempio? Se affrontiamo una curva a 50 chilometri orari e in estate non abbiamo

problemi, nella stessa curva percorsa alla medesima velocità con il freddo si cade. Per non parlare poi del gelo, che già è un implacabile nemico degli automobilisti, figuriamoci per noi motociclisti o scooteristi. Come individuarlo? Il gelo e il relativo ghiaccio sono imprevedibili o quasi. Quando ci si capita sopra, ce ne accorgiamo perché ci ritroviamo... seduti, se ci va bene, sull'asfalto. Anche se c'è sole, ma fa freddo, evitiamo come la peste i tratti d'asfalto in ombra, che di conseguenza è più freddo: potrebbero nasconderci chiazze gelate. E' lo stesso discorso dei residui oleosi, teniamoci alla larga dall'asfalto lucido che in inverno, alle temperature più fredde, può farci una sgradevolissima sorpresa: il ghiaccio.

Beh, qualche suggerimento utile riteniamo di avervelo dato. Adesso che



La vernice delle strisce pedonali è pericolosissima per moto e scooter. E' sempre preferibile mettere le ruote sul tratto di asfalto "pulito"

non vi abbiamo tediato con le romanzine scontate o quasi, una cosa lasciatecelo dire: andate piano. Perché, come ben sapete, la velocità e gli stati psicofisici alterati da alcol, per non parlare di... altri "prodotti", annebbiano attenzione e riflessi, moltiplicando esponenzialmente i pericoli. E noi che siamo tutti motociclisti e scooteristi, non ci piace affatto vedere amici, compagni di scuola, o chiunque altro "collega" che usa le due ruote - anche se magari non lo conosciamo - in terra ad aspettare un'ambulanza.



Occorre vincere la paura delle rotaie e imparare bene ad attraversarle tagliandole trasversalmente. Altrimenti si rischia di cadere



GUIDA SUL BAGNATO

PAROLA D'ORDINE: DOLCEZZA



Un esempio di perdita di aderenza dell'avantreno di uno scooter in fase di frenata sul bagnato. Un esercizio molto utile che viene fatto effettuare agli allievi nei corsi del Centro Guida sicura Aci-Sara di Valledlunga

Diciamolo subito: guidare una moto o uno scooter sul bagnato è difficilissimo. L'attenzione e la prudenza devono essere moltiplicate, non solo in curva e in frenata. Anche in rettilineo. Perché l'asfalto reso viscido dalla pioggia è imprevedibile. E copre pure tutti i residui oleosi di cui magari sull'asciutto se ne può intuire la presenza. Poi, quando piove a dritto c'è pure il rischio che si inneschi il fenomeno del cosiddetto "aquaplaning". Un fenomeno fisico che si verifica quando tra il pneumatico non tocca più l'asfalto perché si forma un velo d'acqua tra che si interpone tra ruota e strada. E quando accade, anche se in città teoricamente, solo teoricamente, è più difficile, il mezzo diventa incontrollabile. Insomma non dovete andare piano, ma pianissimo. Anche perché cambiano quasi tutti i riferimenti.

La regola basilare si riassume in una parola: dolcezza. La guida brusca e aggressiva, le manovre improvvise, gli scatti e le pieghe? Va tutto dimenticato. Insomma fate finta di guidare sull'olio. E più il mezzo è potente, più la guida è impegnativa. «Perché - esordisce sorridendo Davide Giugliano - sul bagnato sia l'acceleratore che i freni non sono più vostri amici, ma vostri nemici».

Già, che l'acceleratore vada usato come se maneggiaste un candelotto di dinamite potete immaginarlo. Ma anche i freni vanno adoperati con criterio. Molto criterio. Perché vi possono tradire come e più della manopola del gas. Beh vi ricordate quello che abbiamo scritto sul primo capitolo della frenata? Resettate il tutto. Quasi ricominciasimo da capo. «Indubbiamente anche sul bagnato - fa osservare Davide - la maggiore potenza decelerante viene



fornita dall'anteriore. Ma va usato con estrema dolcezza. Le frenate "modello panico" consentite sull'asciutto, con la pioggia vanno dimenticate. Anche se ribadisco che l'anteriore resta il freno principale. Ma le proporzioni stavolta cambiano. Con l'acqua il posteriore si utilizza di più: 60/40 per cento oppure, a seconda delle condizioni, anche 50 e 50».

Con la pioggia beato chi ha una moto o uno scooter con l'ABS, che vi risolve quasi tutti i problemi e dà un'incredibile tranquillità. Comoda la cosiddetta frenata combinata o semintegrale: quando l'impianto prevede che la leva sinistra del manubrio ha un doppio utilizzo. Ossia agisce su entrambi i freni, ma utilizza solo una parte della potenza dell'anteriore e privilegia quello posteriore, ammorbidendo il "morso" della frenata "separata".



L'inverno il peggior nemico degli utenti delle due ruote

Morale: la volgarmente chiamata "pinzata" poderosa sull'anteriore rimandatela a... tempi e climi migliori. Già, perché se bloccate l'anteriore (e sul bagnato è facilissimo) la caduta è quasi assicurata, anzi togliete pure il "quasi". Se invece bloccate quello posteriore, la perdita di aderenza è assai più controllabile. E anche in questo caso, l'esperienza gioca un ruolo determinante. Ecco perché vi suggeriamo qualche volta di sacrificarvi bagnandovi un po' ed effettuare qualche prova di frenata (naturalmente delicata) sul solito piazzale libero dal traffico e bagnato. Perché la capacità e la padronanza nella guida si affinano appunto con l'esperienza. E come si usa dire, nessuno nasce "imparato".

Attenzione però, mica vogliamo spaventarvi. Tutt'altro, anche perché la paura può giocare brutti scherzi. Quindi siate glaciali, attentissimi naturalmente, ma freddi come un cubetto di ghiaccio. Dovete imporre al cervello di vincere sulle emozioni. Che in questo caso, comprensibilmente e legittimamente, si chiamano paure.

Certo, se preferireste l'autobus quando piove sarebbe meglio, ma mica potete sentirvi in colpa se uscite di casa la mattina con il sole e rientrate sotto il diluvio. Capita.



Solo con una moto equipaggiata di ABS sul bagnato si riesce a frenare così senza cadere

Capita frequentemente in inverno a noi che usiamo le due ruote come mezzo principale di trasporto.

Un altro piccolo brivido: le strisce pedonali e la segnaletica orizzontale che divide le corsie. La vernice, specie se quando è nuova e non scolorita dal tempo e dal transito delle auto è come una saponetta. Si scivola come l'olio. Insomma una vernice... killer. Quindi attenzione, tanta attenzione.

Le curve le teniamo per ultimo, perché diamo per scontato che andrete piano piano e neanche vi sognate di fare qualche piega che incoscientemente a volte azzardate sull'asciutto. Sul bagnato scordatevi ogni velleità velocistica. Invece quando guidate tenete bene in mente sempre questa parola: dolcezza. E poi guidate tranquilli, nel senso più completo di questa parola. Ossia a bassissima velocità, e senza avere grosse paure. Ma solo tanta attenzione e, non ci stancheremo mai di ripetervelo, dolcezza. Che va utilizzata anche sull'asciutto, perché la guida bella ed efficace è dolce. Come la musica di un'orchestra in cui tutte le note sono coordinate. Senza che nessuna sia stonata.



Il nostro amico-istruttore Davide Giugliano con la Ducati Superbike in gara sotto la pioggia



GLI PNEUMATICI I "GEMELLI" DA ACCUDIRE



Francesco Donati, un superesperto di pneumatici

A vederli, forse, date loro poca importanza. Sono neri, spesso pure infangati. Quasi sempre se ne guarda soltanto l'usura del battistrada. Niente di più sbagliato. I componenti più importanti di una moto o di uno scooter, dopo il motore, sono proprio questi due "gemelli": gli pneumatici. Perché sono determinanti per la stabilità, non solo nelle curve, ma anche nella frenata. Insomma vi danno, o vi tolgono se trascurati, la tenuta di strada. Vi pare poco? «Sono in pochi a saperlo - rivela Francesco Donati, rivenditore storico della Capitale, con

alle spalle 30 anni di assistenza nei circuiti, anche del Motomondiale, in tutta Europa - ma sono i componenti che sfruttano il maggiore travaso di tecnologie dalle competizioni ai tragitti quotidiani. E quella tecnologia grazie alla quale vedete fare numeri incredibili a grandi campioni come Valentino Rossi o Marc Marquez, arriva sul vostro motoveicolo prima di quanto pensiate. Perché le "scarpe" degli scooter che guidate tutti i giorni beneficiano di un bagaglio di esperienze tale da consentire una tenuta di strada che le moto di grossa cilindrata, anni fa, neanche si sognavano».

Incredibile vero? Eppure è così. Detto ciò passiamo ai consigli. «Lo spessore del battistrada, certo, è essenziale - aggiunge il nostro esperto - Ma non è l'unico controllo da effettuare; ce n'è un altro più frequente, e altrettanto importante: quello della pressione che va verificata, mi raccomando con pneumatici sempre freddi, almeno una volta ogni 20 giorni, meglio se 15. L'utilizzo, le sollecitazioni a cui gli pneumatici vengono sottoposti a ogni frenata, a ogni buca, a ogni chilometro percorso, fanno sì che con il passare dei giorni perdano man mano un po' di quell'aria che per loro rappresenta la linfa vitale e, soprattutto, la vostra sicurezza nella guida».

«Del resto - tiene a sottolineare Donati - il controllo della pressione (che deve essere sempre quella indicata dalla casa o dal gommista) è un'operazione semplice e che chiunque da solo può fare. Un gonfiaggio insufficiente, ma anche eccessivo, possono amplificare o innescare il rischio di incidente. Ecco perché è vietato trascurarli, ma vanno controllati periodicamente con la massima attenzione e puntualità. Infine, un pensiero va pure al portafoglio. Di questi tempi non guasta. La giusta pressione ne allunga la vita. Infatti, evita loro pericolosi danni strutturali e un'usura prematura».



IN DUE? PRUDENZA DOPPIA ECCO SPIEGATI I PERCHÉ



La presenza del passeggero in sella allo scooter penalizza frenata e stabilità

Certo che dobbiamo portare la ragazza sul sellino posteriore. Mica vorremmo far andare lei a piedi e noi in scooter? Giustissimo. Però attenzione. Sia al conducente, che al passeggero. La prima regola è scontata: evitate di fare salotto quando si guida. Ci si distrae; si perde concentrazione. E quando si è distratti cosa succede? Beh, pensiamo sia inutile dirvelo. Utilizziamo piuttosto queste righe per darvi alcuni suggerimenti utili, a cui magari non date importanza, ma importanti lo sono assai. Quali? Che la presenza del passeggero dietro di noi è un peso. Scontato? Fino a un certo punto. Indubbiamente sarà un dolce peso se è una ragazza, o un peso simpatico se è un amico. Ma sempre un peso è. Nel senso più completo del termine. Cosa significa? Che la frenata della nostra moto o del nostro scooter avrà meno efficacia; quindi saranno necessari spazi più lunghi per fermarsi. E ciò occorre tenerlo sempre presente.

Ma c'è di più. «Uno scooter, e soprattutto certe moto più sportive - spiega Filippo Nuccitelli, ideatore e costruttore della Rondine Motor Elettra - sono progettati per la... solitudine. In due ci si va, ma oltre la frenata, anche la ripartizione dei pesi è diversa, anzi viene stravolta. Cosa succede? Percorrere una curva è più impegnativo. Il peso del passeggero che grava sul posteriore, infatti, alleggerisce l'avantreno

rendendolo meno stabile e intuitivo nella guida».

Basta così? No: due parole vogliamo dirle anche al passeggero e, soprattutto, alla passeggera. Semmai ditele voi visto che alla stragrande maggior parte delle ragazze che non guidano mezzi a due ruote, certi discorsi tecnici fatti finora interessarono ben poco. Soprattutto a quelle che, se non stanno dietro il vostro sellino, usano l'autobus. Vorrà dire che allora alle vostre ragazze, ma anche ai vostri amici, li istruirete voi. Importantissimo. Il passeggero non solo deve stare fermo; deve essere anche abbastanza "morbido" e non rigido come un torrone di Natale. Le ragioni? Semplicissime: ad ogni suo brusco movimento ne consegue un trasferimento (scusate, ma tecnicamente si definisce così) di peso. E tale improvviso trasferimento, ma se vi piace di più lo chiamiamo spostamento, provoca una variazione dell'assetto del motoveicolo che, inevitabilmente, per voi che guidate, diventa un imprevisto. Insomma, soprattutto quando avviene in curva, mette alla prova l'equilibrio della moto, con guidatore e passeggero compresi. Quindi riferite al vostro (o alla vostra) ospite queste poche parole che riassumono bene il tutto: stai fermo/a e, dato che pesi di più di un canarino, cerca di essere morbido/a ed evita di stare in sella come una cassa di torroni.



ABBIGLIAMENTO

CASCO E ABBIGLIAMENTO ACCESSORI FONDAMENTALI



Il modo ideale, in caso di caduta, per spezzarsi il collo

Subito una domanda: secondo voi la vostra testa vale più o meno di un jeans firmato? Beh la nostra risposta non serve, ve la siete già data da soli. Quindi non giriamoci attorno con le parole: sul casco è tassativamente vietato risparmiare. Ne serve uno di qualità, di ottima qualità, e preferibilmente integrale, ma anche un jet in città va bene, purché sia strabuono. Pertanto evitate

ciampata, anche leggera, si sfilano dal piede. E così è per il casco in testa. In caso di una brusca manovra, o ancor peggio di scivolata, è il primo a cadere. Assaggia l'asfalto prima di voi. Insomma, si scialza con una facilità che ha dell'incredibile. La comodità, o presunta tale, va poco d'accordo con la sicurezza. Anzi, sono proprio agli antipodi. Inoltre, tanto per rimanere in tema, mettetelo bene in testa: quando il casco ha subito un forte colpo va sostituito. Anche se non ve ne accorgete, la sua calotta si è deteriorata e ha perso gran parte della sua efficacia protettiva. Inoltre non attaccateci sopra gli adesivi, perché i solventi contenuti nel collante la debilitano.

Ma parliamo solo del casco? Per favore non scherziamo. Vale lo stesso discorso dei jeans. Il costo di un paraschiena, sommato al prezzo di un buon paio di guanti, non supera quello di un pantalone firmato. L'importanza di un paio di guanti "buoni" e "veri" da motociclista? Non vi evitano solo le fastidiosissime sbucciature, (il palmo della mano quando si scivola è il primo a sfregare sull'asfalto) ma vi salvano pure da fratture o traumi alle dita che, ve lo assicuriamo, sono dolorosissimi e anche molto frequenti nelle cadute in città. Il paraschiena?



Un casco integrale e un jet



Il salvaschiena è un accessorio che è stato ideato anni fa per essere indossato dai piloti nelle gare motociclistiche. La sua importanza? In caso di incidente può salvarci dalla sedia a rotelle. E' disponibile sia separatamente, che come componente specifico di un giubbino, dal quale può essere anche rimosso

Ci vengono i brividi solo a parlarvi della sua utilità in caso di incidente. Che è fondamentale. Quindi evitiamo, tanto avete capito bene cosa intendiamo dire. O no? Qualcuno, giustamente, lo vorrebbe obbligatorio. E' fastidioso? Per favore bis: non continuiamo a scherzare. Lo indossate stringendo bene le sue cinghie sopra una maglia e se fa freddo indossate sopra un giaccone. «Ma il paraschiena - raccomanda Leonardo Mocavini, direttore del D-Store Roma - non va mai legato all'esterno del giubbino poiché tende a girarsi lateralmente perdendo quindi la sua efficacia protettiva. Piuttosto, suggerirei di acquistare uno di quei comodissimi giubbetti già predisposti ad accoglierlo e sfilarlo qualora lo si indossi senza andare in moto».

Il paraschiena vi fa sembrare ridicoli? Agli occhi di qualche stupido forse, ma chi ha un po' di sale in zucca vi dirà che siete dei ragazzi molto intelligenti. Quindi visto che l'intelligenza madre natura ve l'ha data, usatela. Per il vostro bene.



Un modello di guanti antifrattura



Via Marghera, 33 - 00185 Roma

Tel. 06 - 44.62.568

www.yesterbike.it

info@yesterbike.it

Per eventuali domande sulla sicurezza stradale scrivere a:

sicurezza@yesterbike.it

Il Moto Club Yesterbike è un'Associazione Sportiva Dilettantistica affiliata alla FMI - Federazione Motociclistica Italiana

