

Itinerari Italiani

12 Dal solco dell'Isarco
al Parco delle Madonie

percorsi con mappe
e coordinate GPS

PNEUMATICI DA TURISMO

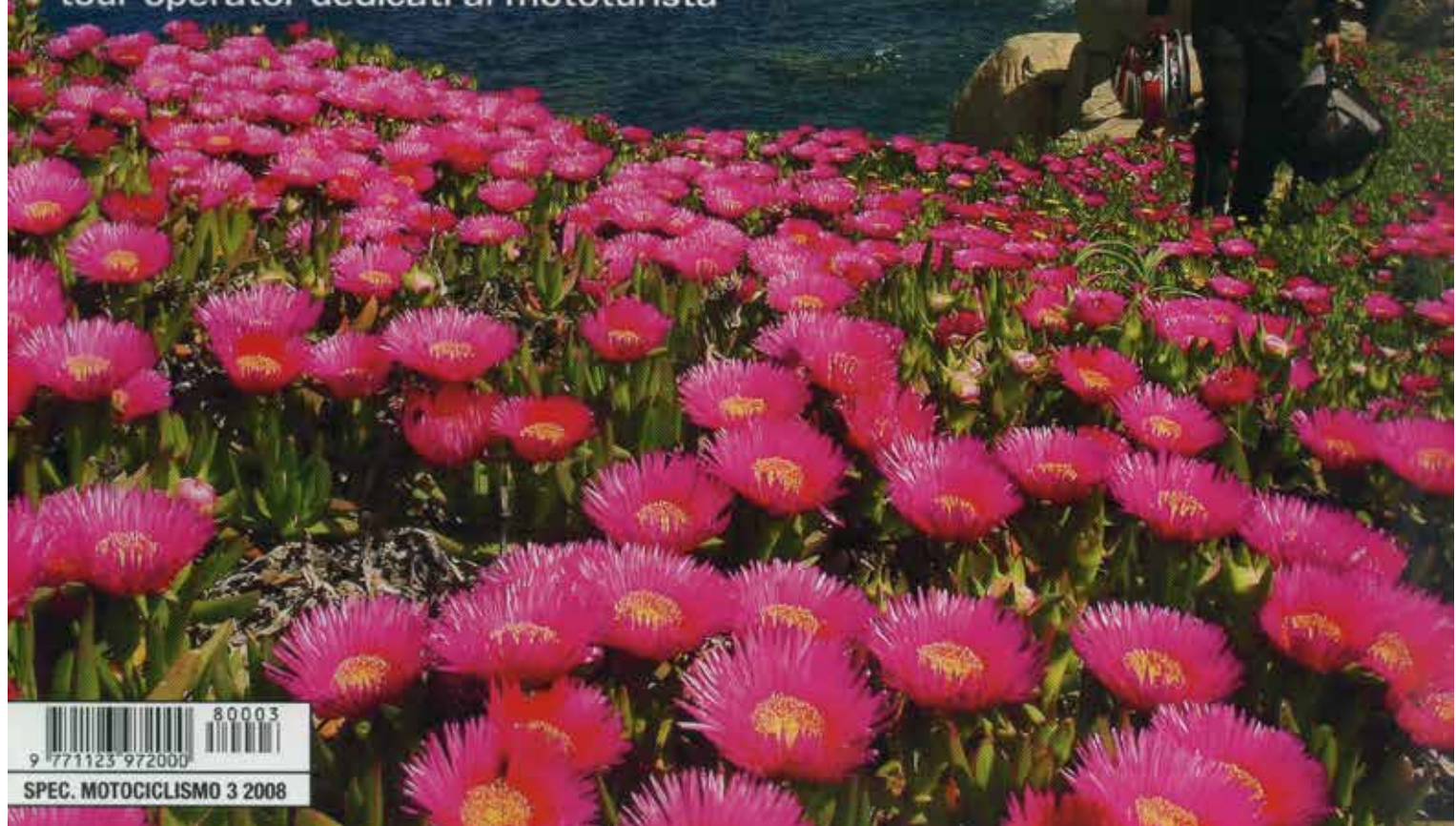
La gomma giusta
per macinare chilometri

PRONTO SOCCORSO

Come affrontare
gli imprevisti in viaggio

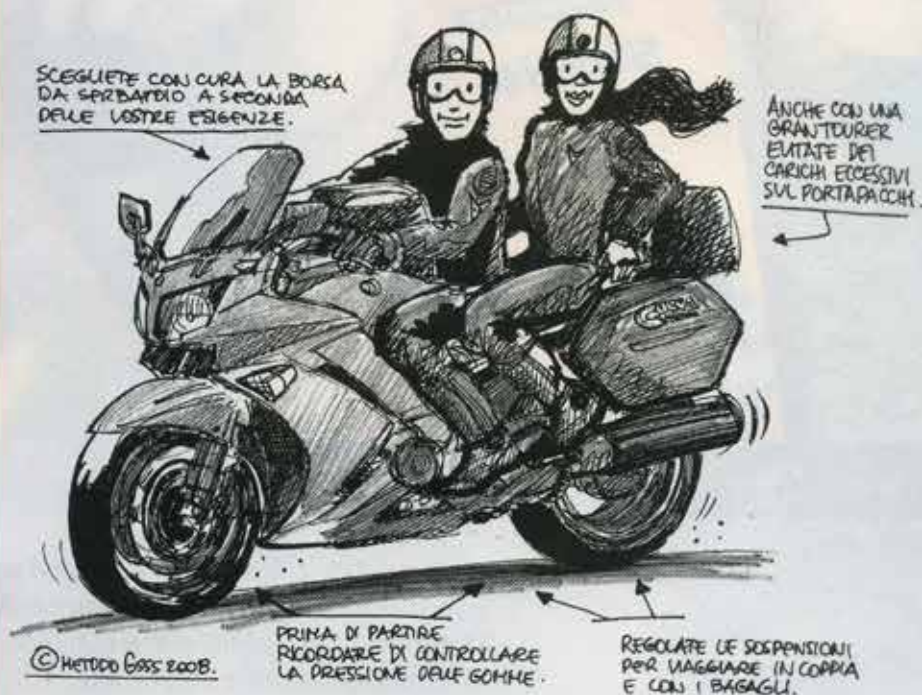
PAGINE UTILI

Libri, siti, raduni, hotel,
tour operator dedicati al mototurista



Un viaggio è un momento importante: che si parta organizzandolo in pochi giorni o che si studi il percorso a lungo, è comunque carico di aspettative. Per evitare di comprometterlo è opportuno adottare un metodo di guida "elastico", in grado di adattarsi alle nostre capacità e al mezzo che utilizziamo. Parola di istruttore

La guida sicura non va mai in vacanza!



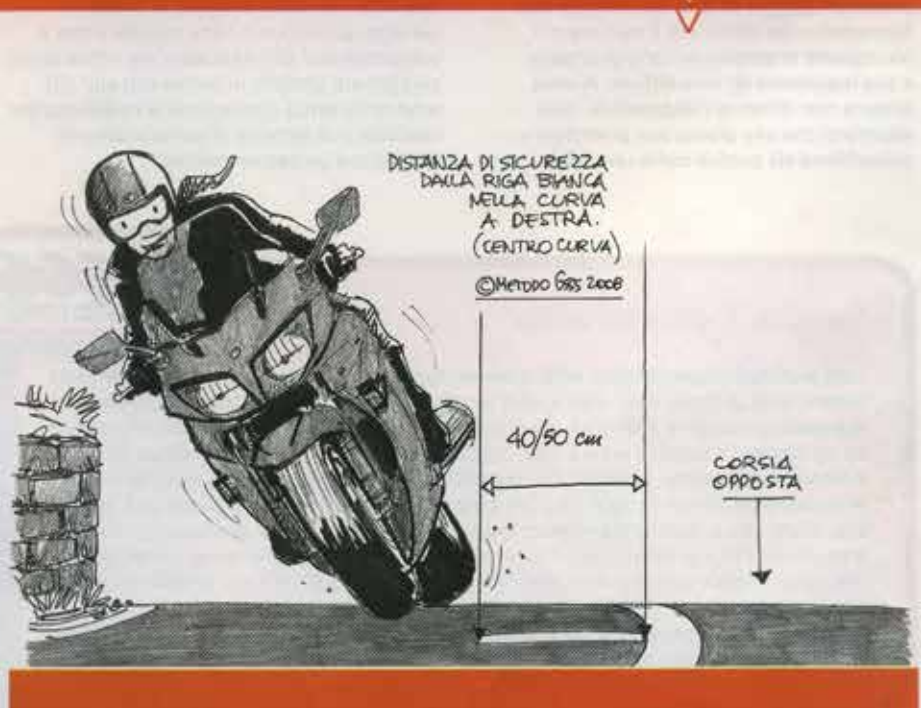
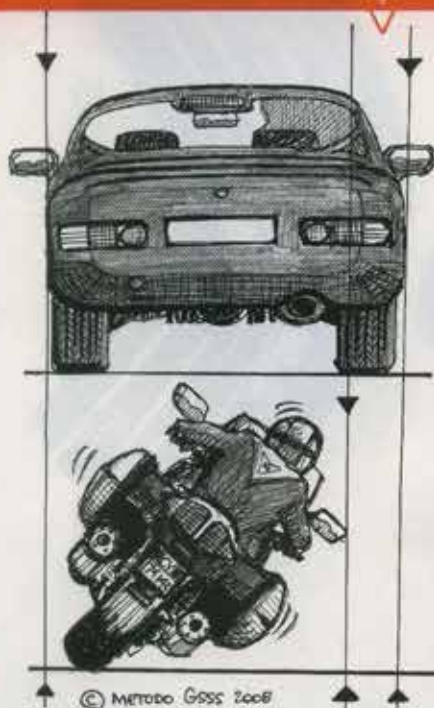
La prima cosa che conviene prendere in considerazione affrontando un viaggio è la cosiddetta elasticità di guida: una motocicletta in buone condizioni sa fare bene il proprio mestiere, anche quando è appesantita da passeggero e bagagli, se questi sono caricati in modo intelligente, cioè tenendo le cose pesanti più basse (borse laterali) o più prossime al baricentro della moto (borsa da serbatoio o posto passeggero se si guida da soli); le dislocazioni più esposte (portapacchi) sono per le cose ingombranti, ma leggere. Dicevamo che la moto sa fare il proprio mestiere, sta a noi non mettere in crisi il suo sistema dinamico con operazioni brusche e poco armoniche. I nostri strumenti di interfaccia nella guida (e quindi di pressione per portare la moto in piega, cioè in curva, o in cambio di traiettoria nell'evitare

situazioni di rischio) devono essere utilizzati in modo fermo, ma mai brusco, tenendo conto della maggiore inerzia del mezzo sotto carico. Gli strumenti sono: la mano sul manubrio interno alla curva, l'interno coscia sul lato del serbatoio esterno alla curva, il piede sulla pedana interna. Essenziale esercitarsi a utilizzarli con misura e anche in modo disgiunto uno dall'altro, per sapere a quale ricorrere nei momenti di pericolo improvviso. Prende così forma uno stile di guida elastico che favorisce il lavoro della motocicletta e che mette in campo tutta la sicurezza di cui è capace, con l'attenzione aggiuntiva, rispetto al quotidiano, della consapevolezza che una moto carica risulterà non solo con spazi di frenata allungati, ma anche con una maggiore inerzia generale, che richiede un'accortezza ben superiore. Dando per scontata un'accurata verifica dell'efficienza del mezzo, altri argomenti

da non sottovalutare mai sono l'efficienza personale e la sicurezza passiva. Efficienza personale: il conosci te stesso di socratica memoria può in questa occasione perdere ogni implicazione filosofica ed entrare nella fisiologia come raccomandazione nell'essere consapevoli di quale tipo di impegno poter chiedere al proprio fisico per desumere tabelle di marcia e tempi di sosta consoni. Un esame approfondito di questo tipo è il presupposto per abbattere in modo sorprendente i casi di rischio. Ovviamente va applicato in modo sistematico e preventivo, senza attendere di trovarsi in qualche brutta situazione per pensare che stiamo chiedendo troppo a noi stessi. Altro argomento di fondamentale importanza è la sicurezza passiva: cioè l'abbigliamento, ma anche, ad esempio, l'evitare di caricare i bagagli

Non dimentichiamo mai che una moto da granturismo, in piega, occupa, in relazione alla propria carreggiata, quasi lo spazio di una vettura: per questo si sceglie il punto in cui affrontare la curva in modo da evitare di trovarsi con le ruote (curva a dx) o con la propria testa (curva a sx) pericolosamente a ridosso o oltre della linea di mezz'aria. Le traiettorie a taglio totale della intera carreggiata si fanno in pista e non in strada con rischi sciocchi e inutili per sé e per gli altri.

Presupposto di sicurezza per la curva a destra è di scegliere il punto di inserimento in curva ritardandolo rispetto a quanto si fa solitamente: in questo modo aumenta la visibilità nei confronti del proseguo della strada e verso eventuali ostacoli fissi o mobili in gioco. Quindi si inclina per effettuare la curva in modo da lasciare un margine di distanza di sicurezza dalla linea di mezz'aria - immaginandola anche là dove non esiste. Un ingresso in curva attento permetterà una fase di uscita che non invada la carreggiata opposta e che porti automaticamente nella posizione migliore per affrontare una successiva eventuale curva a sinistra. Solo un attento e ritardato inserimento in curva salvaguarda da un'uscita pericolosamente tendente verso la carreggiata opposta, soprattutto in una moto appesantita da passeggero/bagagli e quindi maggiormente soggetta a inerzia e forza centrifuga.



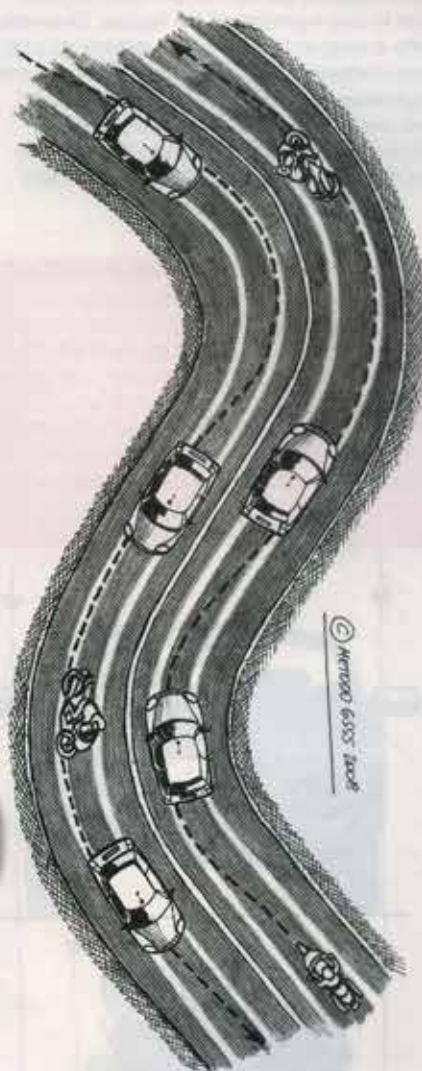
Identico ritardo in ingresso anche nella curva a sinistra, non tanto per aumentare la visibilità, solitamente già ampia, semmai per potersi poi permettere di effettuare la curva sfruttando l'intera nostra carreggiata: se ben effettuata la proiezione a terra del nostro casco in inclinazione si mantiene a distanza di sicurezza dalla riga bianca, cioè lontana dal punto in cui potremmo incappare in pericolosi altri mezzi, auto ma anche moto, provenienti dalla parte opposta.



Un metodo assai schematico ma che aiuta a pensare che cosa significa ritardare l'ingresso in curva, e quindi sfruttare l'intera propria carreggiata, è quello di immaginare di disegnare la propria traiettoria scorrendo sulla traccia della ruota esterna, alla curva stessa, di una ipotetica auto che ci preceda. Si aggiunga solo la norma di chiudere la curva non appena possibile. Questa traiettoria solitamente porta a lavorare sulla intera propria carreggiata, ma passando su un punto della strada "spazzato" dal passaggio delle ruote esterne delle auto, e quindi pulito, o tenendosi lontano dalla linea di mezz'era con casco (curva a sx) o ruote (curva a dx). Entrando maggiormente nelle curve, come il disegno illustra, appare evidente inoltre la ben maggiore visibilità che si gode sulla curva stessa.

con elementi sporgenti che possano risultare pericolosi. L'abbigliamento nel set base stivali, pantaloni, giacca, guanti, casco deve integrarsi con le varie protezioni e, tra tutte, il paraschiena. In viaggio le protezioni migliori sono quelle integrate nei capi: esistono giacche di marca leggerissime e fresche con protezioni efficaci da non dimenticare mai. Soprattutto con climi caldi il matrimonio tra capacità protettiva dell'abbigliamento e sua leggerezza diventa difficile. A volte occorre non chiedere l'impossibile, cioè aspettarsi che una giacca con protezioni e paraschiena sia pratica come una t-shirt, però

verificate quest'aspetto durante l'acquisto: un capo protettivo ma che non offre confort verrà poi facilmente lasciato in albergo una volta sul posto. Rivolgendosi a prodotti di marca si può contare su uno studio attento anche a questo aspetto, oltre al fatto che le caratteristiche - anche e soprattutto quelle nascoste - saranno in grado di offrire garanzie su cui non è bene scendere mai a compromesso. Dimenticatevi che abbia senso paragonare prodotti di marca con altri più economici senza conoscerne le caratteristiche nascoste o le tecniche di sartoria che non appaiono a un esame esterno.



Tecnica & divertimento

GSSS
GUIDA DINAMICA
SICURA SU STRADA

I corsi tenuti dagli istruttori che hanno scritto le note che leggete in queste pagine, conosciuti come GSSS (Guida Dinamica Sicura su Strada), nascono allo scopo di sensibilizzare alla sicurezza, contribuendo alla formazione di un motociclista consapevole, dotato di uno stile di guida maturo, rispettoso del codice della strada e degli altri, ma che non dimentichi il piacere di andare in moto. Organizzati dalla Federazione Motociclistica Italiana con il team di Curve&Tornanti, si basano sul Metodo GSSS (Guida Sicura su Strada), l'unico promosso e sviluppato da C&T in collaborazione con il Settore Tecnico di F.M.I. Tutti gli istruttori sono qualificati dal riconoscimento I.G.S. (Istruttori Guida Sicura), ricevuto dopo aver frequentato uno specifico corso di formazione. I corsi offrono 3 giorni in moto sulle strade più belle d'Italia per mettere a punto il proprio stile di guida e regalarsi una breve ma intensa vacanza su due ruote. Vengono offerte 3 tipologie di corso: GSSS Polcanto, GSSS On Tour, GSSS OnOff, ogni dettaglio su www.gsss.it. La grande novità è che dal 2008 l'attestato di fine corso non sarà soltanto un ricordo ma un documento che con la possibilità di qualificarsi per frequentare un corso specifico e diventare, nel 2009, istruttore GSSS-Team. I corsi hanno Yamaha e Dainese come Technical partners.