



# Consigli di guida in gruppo

## *Cariche che hanno la responsabilità del gruppo e delle manovre*

### **Director**

#### **Head Road Captain**

Sono le guide del gruppo, danno le indicazioni per i sorpassi, per le svolte, per le fermate e le soste. E' a loro che durante il run bisogna segnalare eventuali soste non programmate (es. rifornimento). In nessun caso si sorpassa la guida a meno di essersi messi d'accordo prima. L'apripista non devierà dalla strada concordata in precedenza, in modo da essere sicuro che in caso di problemi il gruppo passerà nel punto in cui si trova.

Il HRC è in particolare colui che pianifica il percorso in ogni minimo dettaglio, effettua le prove con i Road Captain, determina il tempo del run e verifica le condizioni di viabilità. L'HRC si posiziona nella parte anteriore del gruppo di moto, controlla il passo e pianifica le soste e i rifornimenti di carburante.

#### **Road Captain**

sono coloro che aiutano l'HRC a svolgere in perfetta sincronia le attività per un viaggio in completa sicurezza, sorvegliando la lunga fila di moto ed assicurando il continuo flusso, la velocità omogenea e le corrette posizioni dei partecipanti al run.

**Sweep Rider** (scopa): è colui che rimane in coda al gruppo.

La scopa si assicura che nessuno si fermi durante il viaggio e prova a mantenere la compattezza del gruppo. Sulle autostrade assume l'importante compito di mettere in sicurezza la corsia di sorpasso mettendosi per primo in sorpasso, normalmente avviene in seguito alla segnalazione della guida del gruppo di voler sorpassare.

#### **Safety Officers**

Danno supporto all'interno del gruppo dando il cambio ai RC nella chiusura delle rotonde e nei sorpassi mettendosi al centro del gruppo e uscendo in manovra nel caso il gruppo sia molto numeroso. Chiudono eventuali buchi dovuti all'uscita di membri e segnalano al gruppo le svolte o dove non svoltare.

In questo modo il gruppo rimarrà in mezzo alle due figure importanti durante il run: l'HRC e la scopa. Nel caso qualcuno decidesse di lasciare il gruppo dovrà segnalarlo alla scopa con un segno opportuno.

I RC/SO hanno la precedenza nel riottenere le proprie postazioni, occorre quindi dare via libera repentinamente nel rispetto delle regole di sicurezza.

## *Regole fondamentali per le partenze e il viaggio*

1. Alla partenza ci si presenta in orario, con il pieno e la moto controllata e a posto, in caso contrario è necessario avvisare il capogruppo o l'HRC
2. Prima della partenza informarsi sull'itinerario da percorrere, (punti di sosta, rifornimenti e destinazione)
3. Quando qualcuno si ferma a fare benzina, fate il rabbocco.
4. Prima della partenza si fissano sempre dei punti di ri-aggregazione detti "puntelli". In questi punti ci si ferma tutti finché il gruppo è di nuovo compatto.
5. In partenza o dopo una sosta, Il gruppo si mette in marcia solo quando tutti i motociclisti sono in sella alla propria moto e col motore acceso. Chi guida la colonna partirà solo dopo essersene accertato.
6. Una uscita finisce sempre in un luogo concordato con l'inventario dei presenti. Solo dopo l'appello siete liberi di andarvene per conto vostro. Se qualcuno intende lasciare il gruppo e procedere per proprio conto deve comunicarlo a chi guida la colonna (testa) e a chi la chiude (scopa).
7. Una volta occupata una posizione nella fila non la si cambia, si sorpassa solo se chi vi precede vi fa segnale di passare, o in caso di manovre di assoluta emergenza.
8. Si deve sempre tenere la distanza di sicurezza dalla moto che vi precede di minimo 2 secondi, che a 25 km/h corrispondono a 14 metri, a 50 km/h corrispondono a 28 metri, a 80 km/h corrispondono a 44 metri. Le distanze vanno aumentate in funzione alla velocità ed in presenza di fondo stradale imperfetto o scivoloso.
9. L'andamento ad elastico, rallentare e accelerare è da evitare nella maniera più assoluta. Non si deve creare buchi in formazione in cui ci si possano infilare delle vetture, soprattutto in autostrada
10. Durante le uscite congiunte con altri gruppi, non disperdetevi, ma rimanete compatti ed in contatto visivo con i membri del proprio club. Adeguatevi allo stile di guida degli altri solo fin quando questo non porta a situazioni di pericolo o a trasgredire il codice della strada

## Viaggiare in formazione

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

### Fra i vantaggi della formazione sfalsata troviamo

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

### Restare uniti

Una delle maggiori difficoltà per il gruppo è far sì che nessuno sia staccato. I segnali manuali sono d'aiuto, ma solo se utilizzati adeguatamente da un capogruppo esperto. Il motociclista di testa dovrebbe prevedere le situazioni difficili e segnalarle con anticipo tale che siano note anche all'ultimo centauro del gruppo, in modo che gli opportuni adeguamenti possano essere adottati. Oltre a quella di capogruppo, anche un'altra posizione richiede esperienza: quella di ultimo della fila. Questi deve accertarsi che nessuno si stacchi dal gruppo e che chi debba subire un guasto che lo costringa a fermarsi non sia abbandonato.

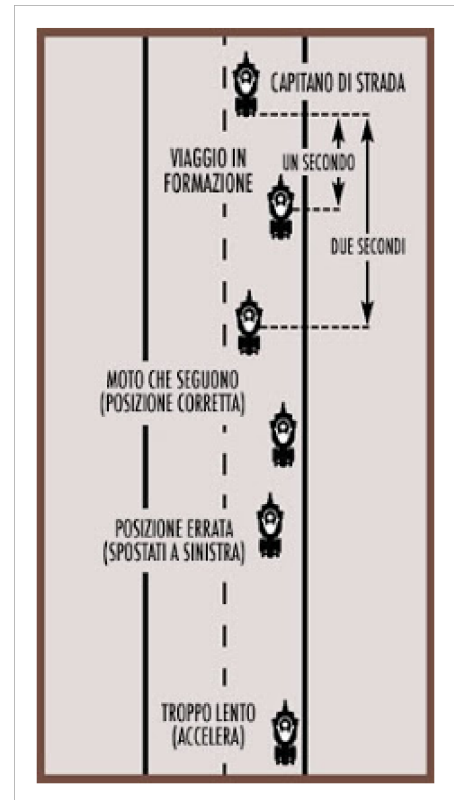
### Incroci

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

Queste regole generali valgono per tutti gli incroci; seguono alcuni suggerimenti e indicazioni

#### *relativi a tipi specifici di incrocio*

- Svoltata a sinistra in un incrocio protetto con freccia di svolta a sinistra: Bisogna serrare le fila della formazione per consentire al massimo numero di moto di attraversare l'incrocio rapidamente. Evitare di viaggiare affiancati; svoltare in fila indiana o in formazione sfalsata compatta.
- Svoltata a sinistra in un incrocio protetto SENZA freccia di svolta a sinistra: Procedere con cautela in fila indiana e attraversare l'incrocio uno alla volta solo in condizioni di sicurezza e rispetto della legge.
- Incroci con doppio stop (semaforo o cartello “STOP”): Mentre si staziona a un semaforo è opportuno serrare le fila della formazione e aspettare affiancati. Tuttavia quando scatta il verde è opportuno partire uno alla volta e ricreare la formazione.
- Incroci con segnale di precedenza: Girati e osserva l'eventuale sopraggiungere di altri veicoli prima di immetterti.



## Autostrade e superstrade

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

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

**Sorpassi** In autostrada e in superstrada vanno effettuati in blocco. Quando sono presenti condizioni di sicurezza e rispetto della legge, il capogruppo deve segnalare il cambio di corsia e lo sweep rider si sposta in posizione di sorpasso per primo per evitare che un veicolo si immetta nella corsia, quando il capo gruppo, una volta appurato che sia possibile effettuarlo inizierà il sorpasso e tutto il gruppo, possibilmente all'unisono, dovrà eseguire la stessa manovra.

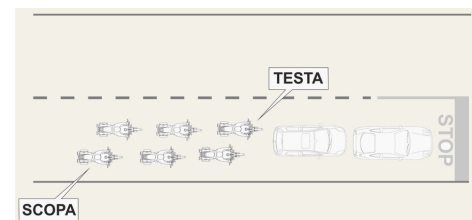
Una volta completato il sorpasso il capogruppo dovrà tornare nella posizione di sinistra della corsia e proseguire alla velocità del sorpasso per lasciare spazio a chi lo segue. Il secondo dovrà spostarsi sulla sinistra e aspettare la possibilità di sorpassare, poi rimettersi a destra lasciando spazio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

## Sorpasso in una strada a due corsie a doppio senso alternato

Solitamente è molto difficile per un gruppo passare una macchina in una strada a due corsie a senso alternato. Effettuate il sorpasso uno alla volta e comunque dopo che chi vi precede lo avrà ultimato. Accertatevi che nella opposta corsia non vi siano ostacoli o pericoli. A sorpasso eseguito, rallentate la velocità di marcia per dare a tutti la possibilità di unirsi al gruppo senza correre.

## Fermarsi in gruppo agli incroci

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



## Fermate di emergenza

Se un elemento del gruppo ha problemi meccanici o è coinvolto in un incidente, tutti quelli che lo seguono devono fermarsi, compresi l'ultimo del gruppo e il veicolo di supporto (se ce n'è uno). Le moto che lo precedono devono proseguire fino alla successiva area di sosta programmata, poiché un'inversione di marcia generale potrebbe causare ulteriori problemi di sicurezza.

L'ultimo del gruppo deve valutare la situazione e, se ritiene che ci sarà un ritardo, mandare una persona ad avvisare il resto del gruppo alla successiva area di sosta programmata. Se è necessaria assistenza medica, l'ultimo del gruppo può chiamare il 118 con un cellulare.

## Pericoli della strada

In generale, mantenere una corretta distanza di sicurezza fra le moto permetterà ai motociclisti di comportarsi adeguatamente di fronte a elementi come sabbia, ghiaia e olio. È opportuno evitare di passarci sopra a meno che non ci sia scelta e usare i segnali manuali per avvisare gli altri. Guida quanto più uniformemente possibile, evitando cambi di velocità o direzione improvvisi. Lo stesso vale quando il manto stradale è bagnato.

Quando si entra in un cantiere stradale è opportuno disporsi in fila indiana, ridurre la velocità e aumentare la distanza di sicurezza. Ciò consentirà a tutti di reagire con maggior prontezza alle mutate condizioni stradali.

## **Pericoli ambientali**

Viaggiare sotto il sole può essere pericoloso per un motociclista, poiché la luce abbagliante crea problemi di visibilità. Tali condizioni inoltre aumentano l'affaticamento di chi guida, quindi è saggio programmare una sosta quando il sole è basso nel cielo e il gruppo si muove in direzione di esso. Se è inevitabile guidare diretti verso il sole, è opportuno ridurre la velocità e aumentare la distanza di sicurezza.

Di notte è opportuno rendersi quanto più visibili possibile, ad esempio indossando giubbetti catarifrangenti. Accertati che tutte le luci funzionino e che il fanale sia regolato nel modo giusto. Rallenta, aumenta la distanza di sicurezza e ricorda che i pericoli della strada sono più difficili da individuare di notte.

## **Parcheggio**

Ove possibile è opportuno parcheggiare le moto tutte insieme. Bisogna evitare di parcheggiare in discesa o col muso in avanti, cercando una posizione "attraversabile" cosicché l'arrivo e la partenza procedano senza intoppi. Se questo non è possibile è opportuno tentare di posizionare le moto in modo che il gruppo possa ripartire in blocco in fila indiana. E' inoltre opportuno che le moto vengano parcheggiate in gruppo affinché il capo gruppo abbia sempre la situazione della ripartenza sotto controllo.

## **Cadute**

È impossibile prevedere tutte le situazioni e gli ostacoli che possono determinare un incidente e di conseguenza una caduta da fermo o in movimento. Si propongono quindi alcuni accorgimenti comportamentali finalizzati a ridurre l'aleatorietà di tali situazioni problematiche nonché i danni da esse derivanti

### **Cadute da fermo**

Normalmente le cadute più "stupide" sono quelle da fermo, che a parere di molti sono assai frequenti. Per ovviare a queste, spesso, basterebbe controllare se il cavalletto è stato aperto totalmente oppure se il piano d'appoggio è cedevole o troppo inclinato o con qualche avvallamento o asperità.

La sola preoccupazione del costo della moto e quella di salvarne l'integrità spesso peggiorano la situazione. Questi pensieri non devono mai essere prevalenti sulla possibilità di danni seri alla persona. Dato che è impossibile fermare la caduta di una moto pesante, quando questa ha superato una certa inclinazione, il comportamento più ragionevole è quello di cercare di allontanarsi dalla moto stessa per evitare i danni alla persona.

### **Cadute in movimento**

Una guida attenta, che eviti di utilizzare al limite la moto, che non divenga una modalità costante per testare gli estremi delle proprie abilità sono atteggiamenti che, anche se non eliminano i casi di caduta, ne riducono le situazioni in cui possono verificarsi.

Un comportamento responsabile del motociclista deve essere sorretto da atteggiamenti preventivi che gli consentono di anticipare eventuali situazioni critiche.

Tralasciando tuttavia gli infiniti casi in cui le cadute in movimento possono verificarsi, si sottolinea qui l'importanza di un adeguato abbigliamento, casco compreso, che spesso può limitare i danni al solo mezzo o cose, mantenendo l'integrità del motociclista.

Una caduta a velocità sostenuta non può essere programmata, pertanto per questa e altre cadute l'importante è la prevenzione.

### **Se si arriva lunghi ad una curva**

Se ci si approssima troppo lunghi ad una curva, è necessario, innanzitutto, mantenere la calma, perché, solitamente, rimane un tempo sufficiente per riflettere adeguatamente sul da farsi. Si consideri infatti, che questa è una situazione diversa da quanto accade quando si presenta un ostacolo imprevisto e improvviso davanti a noi, allorché, il più delle volte, prevale un

comportamento reattivo generato dall'istinto.

*Una adeguata procedura richiede la successione delle seguenti operazioni:*

- Prima dell'ingresso in curva frenare con decisione a moto dritta e prevalentemente con il freno anteriore, facendo attenzione a non esagerare
- Rilasciare gradualmente la leva del freno anteriore, per consentire alla forcella di decomprimersi lentamente e permettere alla moto di inserirsi gradualmente in curva senza sobbalzi
- la possibilità di entrare in curva a moto ancora frenata oppure no, dipende dalla ciclistica e dalle condizioni dei pneumatici
- Spingere sul manubrio dal lato della curva e la moto tenderà a piegarsi
- Se necessario aiutarsi dolcemente con il freno posteriore per consentire alla moto di stringere la traiettoria
- È sconsigliato l'uso del freno anteriore una volta che la moto è stata inserita in curva
- Al raggiungimento della corda della curva iniziare ad aprire il gas. Si comprimerà il posteriore e la moto tenderà a stabilizzarsi.

### **Frenata di emergenza**

La frenata improvvisa richiede di bloccare la moto nel minor tempo e spazio possibile e ciò deve essere conseguito attraverso una tecnica precisa. Bisogna agire con decisione su entrambi i freni, anteriore e posteriore, senza tuttavia provocare il bloccaggio delle ruote. È opportuno agire sui freni attivandoli e rilasciandoli leggermente in successione rapida. Le braccia non si devono irrigidire sul manubrio, ma vanno utilizzate come ammortizzatori per consentire al busto di propendere in avanti. Questa azione sposta il baricentro in avanti, caricando l'avantreno della motocicletta. In questo modo lo pneumatico subisce un allargamento nella zona che aderisce all'asfalto determinandone un incremento di superficie di adesione che fa diminuire gli spazi d'arresto.

Nel caso in cui venga trasportato un passeggero si tenga presente che una frenata improvvisa proietterà il suo peso sulla schiena del conducente. È necessario quindi avere l'accortezza che con le braccia, una volta accompagnata la frenata sull'avantreno, bisogna controbilanciare opportunamente il peso del passeggero per aiutarlo a ristabilirsi e tornare in posizione.

### **Guida con pioggia**

Quando inizia a piovere, soprattutto le strade cittadine, a causa dello smog e dei residui oleosi lasciati dalle auto, diventano subito molto scivolose. I primi minuti di pioggia sono i più pericolosi, poiché le gocce d'acqua si mescolano con lo sporco creando una patina scivolosa sull'asfalto. Particolarmente insidiose sono le foglie bagnate, i tombini, le strisce pedonali, i san pietrini e i binari dei tram.

*Alcuni consigli per una guida sicura con pioggia:*

- Agire con la massima delicatezza sull'acceleratore, evitando bruschi cambiamenti di velocità
- Utilizzare una marcia in più rispetto a quella che si usa normalmente sull'asciutto
- Se sull'asciutto si tende quasi sempre a frenare con il freno anteriore, sul bagnato la frenata va bilanciata fra anteriore e posteriore
- Tenere in debita considerazione lo stato degli pneumatici della moto. La diminuzione della loro tenuta è proporzionale alla loro usura, poiché non sono in grado di espellere l'acqua compresa tra la gomma e l'asfalto, favorendo il fenomeno dell'aquaplaning. In caso di gomme usurate è necessaria una maggiore attenzione
- Iniziare la frenata in anticipo in modo da avere a disposizione uno spazio d'arresto sufficiente
- Premere con delicatezza sul pedale e sulla leva dei freni
- Frenare in maniera progressiva, evitando il bloccaggio delle ruote
- Accompagnare la frenata con il freno motore
- Non frenare in curva
- Se la situazione risulta davvero critica e con elevate probabilità di incidente, l'ideale è fermarsi in un posto riparato e attendere che l'asfalto si asciughi almeno in parte o che smetta di piovere

## Segnali di comunicazione in viaggio

	<p><b>START - PARTIAMO</b> L'Head Captain o il Road Captain alla testa del gruppo con la mano destra o sinistra tesa, muove il dito indice in modo circolare.</p>
	<p><b>GIRARE A SINISTRA</b> Alza la mano sinistra orizzontalmente con il gomito completamente esteso.</p>
	<p><b>GIRARE A DESTRA</b> Alza la mano sinistra orizzontalmente e inclina il gomito di 90 gradi in verticale.</p>
	<p><b>PERICOLO A SINISTRA</b> Estendi e ritira più volte la gamba sinistra verso il pericolo.</p>
	<p><b>PERICOLO A DESTRA</b> Estendi e ritira più volte la gamba destra verso il pericolo.</p>
	<p><b>ACCELERARE L'ANDATURA</b> Alza e abbassa il braccio sinistro con l'indice alzato. Questo indica che il leader vuole aumentare la velocità.</p>

	<p><b>RALLENTARE</b> Stendere il braccio sinistro a 45 gradi verso il basso e muovere la mano su e giù.</p>
	<p><b>FERMARSI</b> Alzare il braccio sinistro o destro con il palmo della mano aperto. Azioniamo le 4 frecce in caso di pericolo o frenata improvvisa.</p>
	<p><b>DISPORSI IN FILA SINGOLA</b> Posizionare la mano sinistra sopra al casco tenendo le dita estese verso l'alto. Questo indica che il leader vuole che il gruppo si posizioni in fila indiana. Solitamente viene fatto per ragioni di sicurezza.</p>
	<p><b>DISPORSI IN FORMAZIONE ALTERNATA</b> Stendere il braccio sinistro a 45 gradi con l'indice e il mignolo stesi. Questo indica che bisogna ritornare alla formazione alternata.</p>
	<p><b>RIFORNIMENTO NECESSARIO</b> Ognuno per segnalare questa necessità deve portarsi visibile al primo RC o SO o HRC o guida del gruppo e mimare con il pugno chiuso e il pollice alzato verso il serbatoio il gesto del rifornimento</p>
	<p>Salutare gli altri motociclisti, sempre</p>