
Genova Chapter



Member Handbook



Genova Chapter





Sommario

Introduzione.....	4
Regolamento	7
1. Genova Chapter	7
2. Soci	7
3. Definizione del direttivo.....	9
4. Segni identificativi di appartenenze al Genova Chapter.....	9
5. Iscrizioni annuali.....	10
6. Eventi.....	11
7. Considerazioni finali.....	12
Il Direttivo.....	13
Partecipare agli eventi	16
Sicurezza sulla strada	18
Dove mi metto?.....	18
Guida in gruppo.....	20
Regole di comportamento	20
Frenare in moto.....	24
Segnalazioni.....	28
Comportamento sulla strada	31
Alcuni consigli per la guida in città	33
Consigli per rischiare meno	38
Le regole magiche del motociclista:.....	40
Finalmente si parte.....	42
Cosa mi porto?	42
Piccolo Pronto Soccorso	45
Semplici Suggerimenti per facilitare il viaggio	46
Cosa fare in caso di incidente.....	49
Incidente con danni a cose e persone.....	49
Incidente con danni alle sole cose	52
Per finire	53
La leggenda della campana Guardian	53



Introduzione

Un chapter ... cos'è un chapter? Bella domanda. Dice il manuale HOG che un chapter è un gruppo di persone che condividono la stessa passione, è un modo di entrare in contatto aggiungiamo noi con tanti altri che si lasciano i problemi quotidiani alle spalle e una volta ogni tanto inforcano la moto. Un chapter è un modo per imparare a convivere con persone diversissime tra loro partendo da una base comune, due ruote e la voglia di fare un giro, di scoprire posti nuovi, di farlo con persone che altrimenti non avremmo mai conosciuto.

Già perché se frequento il chapter con l'amichetto del cuore, sempre seduto con lui, in camera con lui, a tavola con lui che senso ha? E allora molliamo gli ormeggi e mettiamoci in gioco, scambiamo due parole con quello che ci sta a fianco, vinciamo timidezze e diffidenze.

A mio parere il modo migliore per conoscere qualcuno di nuovo e imparare ad apprezzarlo è passare un paio di giorni con lui, quei giri nel weekend, due giorni passati insieme sulla strada e davanti a un buon bicchiere fanno miracoli, meglio un giro in meno purché quello che si fa sia quello lungo, che ci fa conoscere aspetti insospettabili di quello che guardavamo con sospetto e diffidenza.

Il chapter cos'è, sembra facile a dirsi, non è un MC non illudiamoci, un Motorcycle Club è roba per gente dura e che ci crede davvero, noi siamo più light forse e il bello è proprio non prendersi sul serio. Ricordatevi che ogni volta che avrete la tentazione di dire le fatidiche parole "ah una volta il chapter" potreste avere a fianco qualcuno che il chapter lo frequenta dal doppio del tempo di voi, che c'era prima di Carlo Talamo, prima di Willie G, prima dell'invenzione della moto. Già perché a differenza di quanto si pensi, l'Harley è una delle cose più democratiche che esistano, bastano una moto e un giubbotto di pelle e siamo tutti biker, tutti duri, tutti usciti da Easy Rider. Un po' di umiltà non guasta mai, il nostro vicino di posto o quello che ci precede in colonna potrebbero avere qualcosa da insegnarci in strada, come si va, come ci si comporta, quali sono gli aspetti importanti da privilegiare, le cose da tenere a mente quando si è sulla strada sulla nostra moto. Impariamo a carpire i segreti di chi va in moto da più tempo di noi, da chi ha comprato l'Harley quando noi non avevamo in mente nemmeno un maxiscooter, perché quando siamo in strada, in colonna, rombanti e orgogliosi di noi stessi, non siamo responsabili soltanto della nostra incolumità ma anche di chi corre a fianco a noi, davanti e dietro le nostre ruote.

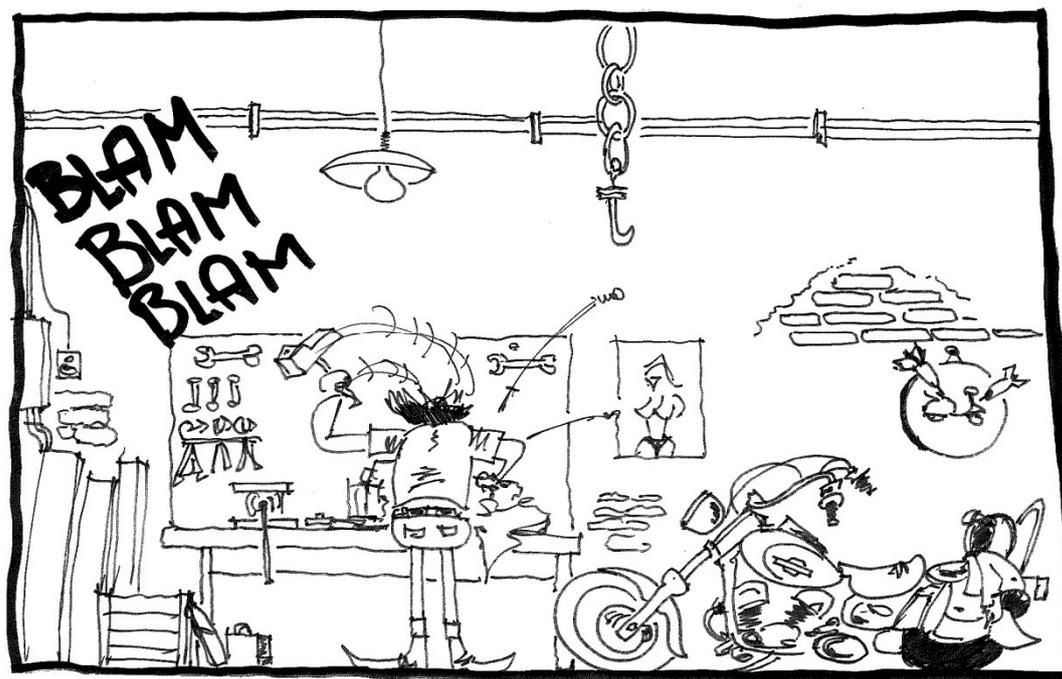


Genova Chapter



Un chapter è un luogo dove ognuno di noi rinuncia ad una piccola porzione della sua libertà personale, quella che si prova con l'andare in moto da solo, per guadagnare conoscenze, amicizie, esperienze. Non è un'agenzia di viaggi, non è un contesto cui chiedere, esigere come fossimo alla cassa di un supermercato, non lo si valuta in base all'efficienza delle prenotazioni, alle stelle della camera dove pernosteremo, al numero di portate del menu. Un chapter è una cosa meravigliosa e portarne le patch è motivo di orgoglio pari almeno a quello che proviamo guardando la nostra meravigliosa creatura a 2 ruote che ci aspetta in garage.

PS: se non sapete chi sono Carlo Talamo e Willie G. forse occorre fare un piccolo corso di aggiornamento prima di chiedere le patch, non temete e chiedete pure; nessuno nasce "imparato".





Genova Chapter





Regolamento

Il presente Regolamento costituisce complemento operativo dello Statuto che trovate pubblicato nel sito www.genovachapter.it e che contiene le regole formali e vincolanti dell'"Associazione Genova Chapter". Ad esso occorre fare sempre riferimento in caso di contestazioni o diverse interpretazioni di quanto scritto nel seguito

1. *Genova Chapter*

1.1. Il **Genova Chapter** è un'associazione a spirito familiare, apolitica ed affiliata ad **HOG Italia**.

1.2. Il **Genova Chapter** non ha fine di lucro e suo unico scopo è quello di organizzare eventi ricreativi per i Soci e per promuovere l'uso della motocicletta Harley-Davidson.

1.3. Il **Genova Chapter** aderisce allo statuto ed alle linee di condotta della Harley Owners Group Italia (HOG Italia)

1.4. Il **Genova Chapter** è un gruppo aperto e pertanto i Soci non potranno in alcun modo tenere un comportamento atto ad escludere alcuno dalla vita del chapter o far trasparire che la persona non le sia personalmente gradita, influenzando così negativamente lo spirito familiare del chapter. Solo il Director dopo aver consultato gli esponenti del Direttivo ha facoltà di comunicare alla persona di non essere stata accettata. L'espulsione può essere causata dalla dimostrata incapacità del socio di adattarsi allo stile di viaggio del chapter o dalla sua scarsa abilità motociclistica e conseguente pericolosità.

2. *Soci*

2.1. Requisito indispensabile per diventare Socio del **Genova Chapter** è essere in regola con il pagamento dell'associazione a **HOG Italia**.

2.2. Il Socio si impegna a sostenere le scelte del Direttivo ed a partecipare in maniera positiva e propositiva alla vita del gruppo. Terrà un comportamento corretto verso gli altri Soci e Ospiti facendo in modo che si sentano a proprio agio.



Stimolerà e promuoverà la partecipazione dei nuovi iscritti. Segnerà al Direttivo situazioni, fatti, inadempienze che a suo giudizio, possano influire negativamente sull'immagine del gruppo. Non creerà o "fomenterà" la creazione di sottogruppi, a maggior ragione se organizzati.

2.3. E' fatto espresso divieto ai soci del **Genova Chapter** di fondare, alimentare, frequentare o sponsorizzare gruppi o associazioni in contrasto con le sue regole. L'inosservanza di queste regole potrà causare l'espulsione o il non rinnovo del socio.

2.4. Sono denominati Soci **Prospect** tutti gli iscritti a **HOG Italia** che chiedono di fare parte del **Genova Chapter** e sono in regola con la prima iscrizione al chapter.

2.5. Sono denominati Soci **Active** tutti gli iscritti a **HOG Italia**, che abbiano ricevuto la patch grande del **Genova Chapter** e che sono in regola con l'iscrizione annuale al chapter.

2.6. I Soci Prospect (Full Member od Associate) ad insindacabile giudizio del Director, che si consulterà con il Direttivo, saranno ammessi come Soci Active dopo un periodo di prova **non inferiore a 12 mesi** durante il quale dovranno dimostrare il loro interesse a partecipare agli eventi organizzati dal chapter prendendo parte ad **almeno 5 raduni di cui almeno uno "fuori porta"**. La non partecipazione continuativa ad eventi ufficiali importanti può far slittare l'ammissione a socio Active anche a tempo indeterminato. E' insindacabile facoltà del Director fare delle eccezioni per soci particolarmente attivi ma costretti, da motivi di comprovata forza maggiore, ad una minore frequentazione. L'iscrizione come Prospect non dà in nessun caso diritto a diventare socio Active e ricevere la relativa patch.

2.7. Analogamente alla struttura **HOG Italia** i soci (Active e Prospect) si dividono in due categorie:

- **Full Member**. Sono i soci possessori della moto.
- **Associate**. Sono i soci "passeggeri". Possono partecipare più soci Associate per ogni Full Member.

L'assegnazione alla rispettiva categoria verrà in base al tipo di associazione HOG.



3. Definizione del direttivo

3.1. Le regole che definiscono il Direttivo (ed il Consiglio Direttivo) e ne fissano i compiti e le responsabilità, sono fissate nello Statuto del **Genova Chapter**. Dette regole vengono di seguito identificate in termini operativi.

3.2. Il **Genova Chapter** è amministrato da una struttura organizzativa (di seguito denominata "Direttivo") costituita da soci Active regolarmente iscritti e con almeno un anno di attività, le cui cariche sono descritte nel capitolo Il Direttivo:

3.3. I Soci che compongono il Direttivo sono consapevoli delle responsabilità e degli obblighi che si assumono. Si impegnano a svolgere le mansioni del ruolo assunto in modo continuativo ed in sintonia con il Director. Manterranno l'unità del gruppo nei trasferimenti e daranno assistenza ai Soci.

3.4. I Soci del Direttivo, in caso di assenza degli esponenti di grado superiore, assumono la responsabilità del gruppo in base all'anzianità di servizio.

4. Segni identificativi di appartenenze al Genova Chapter

4.1. Sono segni identificativi di appartenenza al **Genova Chapter** tutte le patch (distintivi in stoffa ricamati, riportanti la denominazione "**Genova Chapter**" e/o il suo logo) di qualsiasi dimensione e le spille rappresentanti il relativo logo.

4.2. I soci sono tenuti ad indossare le patch del **Genova Chapter** e di **HOG Italia** a tutti gli eventi a cui partecipano, siano essi organizzati dal **Genova Chapter** o da altri gruppi motociclistici.

4.3. Le patch del **Genova Chapter** ed dell'**HOG Italia** devono essere cucite sul gilet o sul giubbotto con cui il socio partecipa agli eventi, secondo il seguente criterio:

- Patch HOG Italia Piccola Fronte In alto a sinistra
- Patch HOG Italia Grande Schiena
- Patch **Genova Chapter** Piccola Sopra Patch HOG Italia Piccola
- Patch **Genova Chapter** Grande Sopra Patch HOG Italia Grande

4.4. Il Socio è libero di applicare sul gilet o sul giubbotto ulteriori spille o patch che esprimano la propria personalità, che lo identifichino o siano rappresentative di



raduni o tour ai quali ha partecipato; é comunque assolutamente vietata ai Soci l'applicazione di patch, spille o altra decorazione che costituiscano :

- Segno esplicito di appartenenza ad altri chapter (patch grande);
- segno di esplicito riferimento od appartenenza ad organizzazioni di qualsiasi genere (politiche, religiose, motociclistiche, etc.);
- segno offensivo o comunque discriminatorio in tema di religione, nazionalità o razza;
- segno volgare o comunque recante scritte di turpiloquio o che, in generale, possano arrecare discredito al **Genova Chapter** od al suo Sponsor.

4.5.I Soci potranno acquistare altre patch (piccole e grandi) del **Genova Chapter** solo per uso personale. Non è ammessa la cessione delle patch **Genova Chapter** a terzi.

4.6.I Soci Prospect si impegnano, al momento dell'iscrizione, a non indossare mai le patch grandi del chapter sino al momento dell'investitura a socio Active.

4.7.Il Socio, in caso decida di lasciare il **Genova Chapter** o nel caso sia espulso, si impegna a rendere tutte le patch grandi del **Genova Chapter** in suo possesso.

5. Iscrizioni annuali

5.1.Le quote associative, differenziate in base alla categoria (Full Member e Associate), hanno validità dall'atto della prima iscrizione al 31 Dicembre successivo. Per le prime iscrizioni fatte dal mese di Ottobre, la validità sarà prorogata all'anno successivo. Sono così suddivise:

- Quota associativa annuale al **Genova Chapter**, da diritto a:
 - Quota associativa annuale al **Genova Chapter**
 - Calendario Eventi
 - Diritto di partecipazione agli eventi del gruppo
 - Diritto di ricevere i notiziari, le comunicazioni postali e le e-Mail. (Solo per i soci Full Member)



- Quota associativa Prima Iscrizione al **Genova Chapter**, oltre a quanto previsto nella quota associativa annuale, da diritto a:
 - Tessera **Genova Chapter**.
 - n°1 Patch **Genova Chapter** piccola
 - Guida introduttiva al **Genova Chapter**

5.2. E' compito del Socio far pervenire al Membership Officer il modulo di iscrizione e la liberatoria per l'anno in corso entro la data di convocazione dell'Assemblea dei soci. I moduli (scaricabili dal sito del **Genova Chapter**) devono essere firmati per accettazione e completati con il pagamento della quota associativa. Decorso il termine il Socio (Active o Prospect) verrà considerato dimissionario

6. **Eventi**

6.1. Gli eventi organizzati dal **Genova Chapter** possono essere:

- **Chiusi**. Eventi cui possono partecipare solo i soci del **Genova Chapter** regolarmente iscritti.
- **HOG-Event**. Eventi cui possono partecipare solo i soci **HOG Italia** regolarmente iscritti.
- **Aperti**. Eventi cui possono partecipare tutti. (Unico vincolo per i non Soci **HOG Italia** è la partecipazione con un motociclo).

6.2. Partecipazione agli eventi e Prenotazioni:

- Per determinati eventi potrà essere richiesta una quota di anticipo a copertura della prenotazione di alberghi, ristoranti, ecc.
- Se il chapter sarà tenuto comunque a pagare per un Socio assente, lo stesso sarà tenuto a rimborsare il chapter.
- Non saranno ritenute valide prenotazioni con quote non pagate o incomplete.
- Il chapter è responsabile unicamente delle somme ricevute per le prenotazioni. Eventuali lamentele sui servizi ricevuti dovranno essere rivolte ai gestori degli stessi.
- Il chapter si fa carico delle prenotazioni unicamente per agevolare i Soci e selezionerà, in generale, sistemazioni di media qualità. I Soci che desiderano sistemazioni di qualità diversa o aderenti a specifiche proprie esigenze, sono tenuti a provvedere personalmente alle proprie prenotazioni.



- Sarà facoltà del **Genova Chapter** applicare quote di iscrizione diverse per soci e non-soci.
- A suo insindacabile giudizio il Director può non accettare l'iscrizione di un socio qualora non lo giudichi sufficientemente esperto per partecipare all'evento così come organizzato.

6.3. Il Socio è tenuto ad informarsi su eventi, orari e punti d'incontro, mettendosi in contatto con un esponente del Direttivo o tramite il sito internet del **Genova Chapter**.

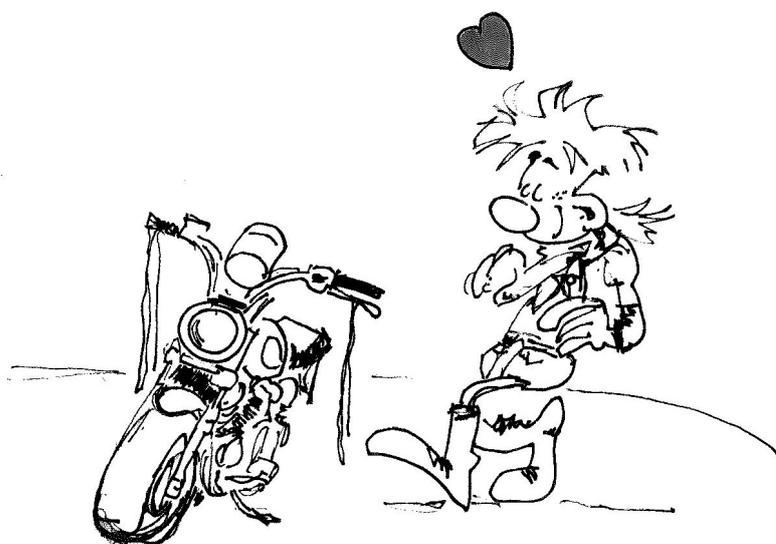
6.4. E' definito in 15 minuti il tempo massimo di attesa dei ritardatari.

6.5. Il Socio è tenuto a presentarsi alle partenze degli eventi con il pieno già fatto. I rifornimenti successivi saranno organizzati in base alle esigenze della minima autonomia dei partecipanti.

6.6. Durante gli spostamenti in motocicletta i Soci devono mantenere la compattezza del gruppo, viaggiando vicini ed aiutandosi in caso di necessità. Rispettando il codice della strada, mantenendo un comportamento che non sia di intralcio al traffico e seguendo le indicazioni dei Road Captain e del Safety Officer.

7. *Considerazioni finali*

Il mancato rispetto del presente Regolamento o dello Statuto del **Genova Chapter** o di **HOG Italia** comporterà l'espulsione del Socio inadempiente.





Il Direttivo

Il **Chapter** è amministrato da una struttura organizzativa, normalmente chiamata **Direttivo**, costituita da soci regolarmente iscritti e con almeno un anno di attività. Le definizioni che seguono sono la trasposizione di quanto definito nello Statuto dell'Associazione **Genova Chapter**.

I componenti del **Direttivo** hanno responsabilità e compiti differenti, ne fanno parte: lo **Sponsoring dealer**, i **Primary Officer** ed i **Discretionary Officer**. Devono attenersi allo statuto del **Genova Chapter**, a quello di **HOG Italia** e al presente regolamento. Le loro mansioni e responsabilità sono le seguenti:

- **Sponsoring Dealer:** è il rappresentante della concessionaria Harley-Davidson a cui il chapter è affiliato; ha l'autorità di richiedere che il chapter si comporti secondo gli standard del Dealer e deve assicurare **HOG Italia** che il chapter si attiene alle linee di condotta dettate; può determinare come vengono selezionati i Chapter Officer o può nominarli direttamente, e può rimuovere a sua esclusiva discrezione, qualsiasi Officer dal proprio incarico.
- **Primary Officer:** coordinano le attività del chapter, partecipano alla stesura dei programmi annuali con lo **Sponsoring Dealer** e sono:
 - **Director:** Il Director deve coordinare le responsabilità dei Chapter Officer. Può nominare i Chapter Officer in accordo allo Sponsoring Dealer; può revocare le cariche in caso di inadempienza o di comportamento non in linea con le decisioni prese applicando il Regolamento del Direttivo; ha inoltre la facoltà di nominare i Soci Onorari.
 - **Assistant Director:** assiste il Director nell'espletamento delle sue mansioni di Director; è anche responsabile della promozione delle iscrizioni, dell'orientamento degli iscritti, della ritenzione degli iscritti e dell'informazione degli iscritti al chapter sui programmi **HOG Italia**.
 - **Treasurer:** è responsabile della raccolta e del pagamento dei fondi del chapter, delle relazioni mensili per gli iscritti sulle transazioni finanziarie, dell'adesione a tutte le esigenze di registrazione delle entrate e della loro archiviazione.



Genova Chapter



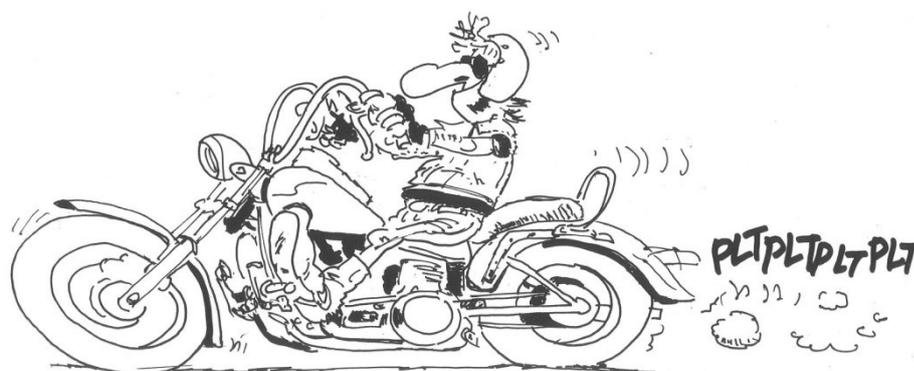
- **Secretary:** è responsabile delle necessità amministrative del chapter, della stesura dei verbali delle riunioni del chapter e delle riunioni generali, e della corrispondenza con **HOG Italia**. Il Secretary inoltre, deve garantire che siano soddisfatte tutte le esigenze assicurative (ivi comprese le firme dei partecipanti nei moduli necessari), e che siano espletati tutti gli adempimenti annuali.
- **Discretionary Officer:** Supportano i primary officers nella gestione del chapter e nella conduzione dei raduni. Le figure coinvolte sono le seguenti:
 - **Activities Officer:** è responsabile della gestione degli eventi del chapter, cura i rapporti con le autorità, effettua le prenotazioni e sovrintende al corretto svolgimento delle manifestazioni.
 - **Ladies of Harley Officer:** cura la partecipazione attiva della componente femminile alle attività del chapter.
 - **Head Road Captain:** gestisce le attività dei Road Captain, pianifica il percorso in ogni dettaglio, effettua le prove dei percorsi, determina i tempi di percorrenza, verifica le condizioni di viabilità, controlla il passo, pianifica le soste ed i rifornimenti di carburante. Per ogni raduno preparerà un'agenda del viaggio da consegnare ai partecipanti con indicati: Il recapito telefonico di tutti i Road Captain e Safety presenti, le tappe principali ed i luoghi di ritrovo in caso di smarrimento.
 - **Road Captain:** sono coloro che aiutano l'Head Road Captain a svolgere in perfetta sincronia le attività per un viaggio in completa sicurezza. Durante i raduni sorvegliano la fila di moto assicurandone: il flusso regolare, la velocità omogenea, il corretto posizionamento dei partecipanti. A loro volta possono classificarsi in base ai compiti assegnati, in particolare:
 - **Sweeper:** è colui che rimane in CODA e chiude il gruppo. Si assicura che nessuno si fermi durante il viaggio e mantiene la continuità al gruppo.
 - **Blockers:** sono coloro che, nell'attraversamento d'incroci e rotatorie, provvedono ad agevolare il passaggio del gruppo in maniera sicura, veloce ed efficiente.



Genova Chapter



- **Editor:** Cura la raccolta e l'organizzazione del materiale scritto, orale ed elettronico per le pubblicazioni del chapter (es. notiziari e notizie stampa). Tutte le pubblicazioni del chapter, siano esse scritte od orali, sono soggette all'approvazione da parte dello Sponsoring Dealer prima della loro pubblicazione.
- **Safety Officer:** è responsabile della distribuzione delle informazioni agli iscritti al chapter, relative alla sicurezza sulla strada ed alla disponibilità di training per motociclisti.
- **Photographer:** Cura la raccolta e dell'organizzazione di foto del chapter da usare nelle pubblicazioni del chapter e negli album cronologici del chapter.
- **Historian:** E' responsabile della preparazione e della manutenzione di un resoconto scritto sulla cronologia del chapter, contenenti informazioni sulle posizioni degli Officer, sulle attività del chapter e sui livelli degli iscritti.
- **Membership Officer:** Cura i rapporti con i soci, raccoglie le loro segnalazioni e proposte; Insieme al Treasurer coordina la raccolta delle iscrizioni annuale. E' tenuto a garantire che tutti i soci del chapter siano anche regolarmente iscritti ad **HOG Italia**, custodisce archiviata, per ogni socio iscritto al chapter, il modulo d'iscrizione e scarico di responsabilità, debitamente compilato e sottoscritto.
- **Webmaster:** Cura la gestione dei contenuti del sito del chapter e di qualsiasi altro strumento utilizzato via web (blog, forum, etc.) e si preoccupa di ottenere l'approvazione dello Sponsoring Dealer prima della pubblicazione.





Partecipare agli eventi

Il chapter partecipa a molte iniziative, Run, Raduni stanziali e serate organizzate in proprio o da altri chapter in giro per l'Italia.

Solitamente per ogni iniziativa viene individuato un **Referente**, che è la persona cui ci si dovrà rivolgere per aderire e confermare la presenza, per pagare quanto dovuto e a cui comunicare eventuali variazioni.

Rivolgetevi solo a lui, non ad altri officers, questo per evitare lungaggini, errori di comunicazione o equivoci.

Sia che si tratti di un Referente istituzionale (l'Activity Officer) sia invece un punto di riferimento occasionale occorre tenere presente che la persona in oggetto non è un organizzatore professionista di viaggi e raduni ma presta la sua opera sottraendo tempo prezioso al suo lavoro e al suo tempo libero. Ecco perché si raccomanda **sempre puntualità e precisione** nel comunicare la nostra presenza entro i termini previsti, evitando al massimo le variazioni e le richieste specifiche che si differenziano dal "pacchetto base".

Ovviamente tale puntualità deve essere rispettata anche nel pagamento delle varie quote.

Rinuncia improvvisa

A volte può capitare di rinunciare all'ultimo momento ad un giro che si era prenotato da tempo, **comunicare la nostra assenza improvvisa solo al referente** per evitare malintesi, è naturalmente doveroso, eviterà attese inutili da parte del resto del gruppo e potrebbe eventualmente liberare dei posti per altri in lista di attesa.

Il ritrovo

E' bene sempre preoccuparsi di conoscere in anticipo il luogo e l'ora del ritrovo e quella della partenza (cioè il momento in cui improrogabilmente si accenderanno i motori).

Puntualità

Essere puntuali è segno di rispetto verso gli altri partecipanti, non ci saranno, quindi, attese per ritardatari. Una cinquantina di persone presentatesi puntualmente vestite e bardate di tutto punto che attendono sotto il sole o la pioggia un



ritardatario si sentiranno legittimate a loro volta a fare aspettare il gruppo la domenica successiva, meglio evitare equivoci e occasioni di lamentela.

Briefing

Prima di ogni run si terrà un briefing al quale tutti sono tenuti ad assistere che definirà le modalità di marcia e di sosta e nel quale potranno essere manifestate eventuali esigenze particolari di marcia e rifornimento

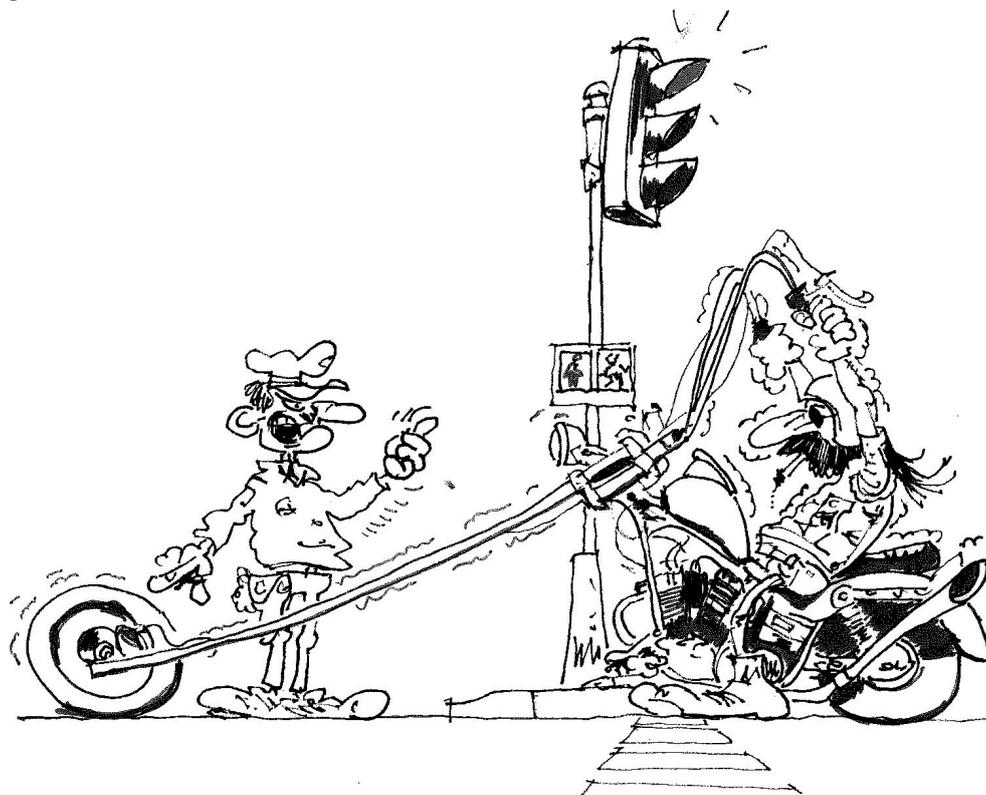
Patch

Quando giriamo tutti insieme con il chapter è bene indossare quelle patch che abbiamo tanto sudato e di cui andiamo giustamente orgogliosi.

Non è solo un vezzo ma un utile mezzo per individuarsi a vicenda. In occasione di raduni affollati capita spesso che chapter diversi si trovino a dividere la strada. Capita più spesso di quanto si immagini di seguire per km, ad una andatura diversa degli harleysti di un altro gruppo, se tutti indossassimo le patch i rischi di una simile confusione si ridurrebbero al minimo.

Ricordi del Raduno

Se dopo un Run avete qualche foto che vi piacerebbe vedere pubblicata sul nostro sito potete farle avere al webmaster o al photographer che saranno ben lieti di pubblicarle.





Sicurezza sulla strada

Ho visto cose che voi umani nemmeno potete immaginare, borse laterali caricate allo spasimo e male assicurate che poggiano sulla marmitta, prendono fuoco e poi si staccano, passeggeri che spensieratamente si passano bottiglie d'acqua da una moto all'altra, maniaci della visibilità che accendono le 4 frecce in galleria per risaltare di più, ho visto lotte all'ultimo centimetro per stare al 18° invece che al 19° posto della colonna, deejay improvvisati litigare con il compact disc dimenticandosi dei tornanti, ho visto costosi accessori svolazzare via dalla moto e ho atteso per interminabili minuti sulla corsia di emergenza sfiorato da colossi a 18 ruote persone che si erano semplicemente dimenticati di allacciarsi il foulard, ho visto autostrade a 6 corsie occupate integralmente da sparuti gruppetti con manie di protagonismo, che creavano code interminabili e galantuomini improvvisati viaggiare con sguardo da tombeur de femme per attendere la pulzella di turno creando nella formazione buchi grossi come voragini.

Una colonna di cinquanta moto è suggestiva e meravigliosa da vedere ma la sua gestione, la comunicazione al suo interno, i suoi tempi di reazione e le sue necessità originano problematiche nemmeno immaginabili da un motociclista solitario. Tanti potrebbero avere esigenze specifiche di partenza, sosta e ritorno, si cerca sempre di venire incontro alle esigenze "medie" proprio perché lo spirito del chapter è quello di girare in gruppo e non di gestire una agenzia di viaggi. Visto che siamo in tanti, in caso di viaggi lunghi si cerca sempre, quando è possibile, di organizzare almeno un paio di partenze e di garantire almeno un ritorno di gruppo.

Dove mi metto?

Un aspetto rilevante per la sicurezza della guida in strada è la posizione che si assume in corsia rispetto al traffico. Se questa scelta è più facile nella guida in pista, in quanto unicamente orientata alle prestazioni, in strada prevalgono altre considerazioni spesso legate a fattori esogeni alla nostra guida.

In generale, sarebbe meglio evitare il centro corsia, le auto lasciano sul manto stradale diverse scorie, tra cui liquidi e piccole parti che si raccolgono proprio al centro della corsia, rendendola scivolosa e potenziale fonte di forature per le vostre gomme. Ricordate inoltre che la scivolosità è maggiore in corrispondenza degli incroci e raddoppia in caso di pioggia. Considerate anche che la maggior parte delle situazioni richiedano di mantenere o la parte destra o quella sinistra di una corsia, per cui non si vede proprio alcuna ragione per procedere al centro.



In città, restare a sinistra della propria corsia è di solito la scelta più sicura, in quanto vi terrà relativamente distanti dalle auto che entrano ed escono dalle strade laterali; evitate invece di percorrere la corsia a destra di una colonna di veicoli fermi nel traffico, perché potreste diventare “il bersaglio” per un'auto che tenta di svoltare a sinistra attraverso una breccia nel traffico.

Tenere la destra, comunque, offre una serie di altri vantaggi. Man mano che vi avvicinate ad una vettura che vi precede resterete nel punto cieco del conducente per il più breve lasso di tempo. Inoltre tenere la destra vi lascia una zona di sicurezza rispetto al traffico che procede in senso contrario.

In autostrada, procedere sulla parte sinistra della corsia di destra è in genere l'opzione più sicura, lasciando spazio alle vetture che escono ed entrano in autostrada. Avvicinandovi ad una vettura che vi precede, utilizzate la stessa tecnica della città: tenete la destra della corsia di sorpasso fino a quando sarete vicino alla macchina e poi spostatevi a sinistra. Allo stesso modo, quando una macchina vi sorpassa, restate nella zona più a sinistra della vostra corsia in modo da evitare che il conducente della vettura che vi supera sia tentato a rientrare velocemente nella vostra corsia, ostacolandovi. Se vi preoccupa di avere la vettura troppo vicino a voi, mantenete la sinistra almeno sino a quando la vettura vi ha affiancato e poi spostatevi sulla parte più a destra della vostra corsia. In ogni caso fate sempre attenzione alle vetture intorno a voi e considerare i punti ciechi; il vostro obiettivo, per quanto possibile, è quello di rimanere fuori da questi ultimi.

Quando vi trovate su strade tortuose, la vostra posizione rispetto alla corsia va determinata in funzione della direzione della curva che state per affrontare.

Nelle curve a destra, tenetevi a sinistra della corsia nella fase d'ingresso, consentendovi così la massima visuale rispetto a cosa c'è dietro la curva. Portatevi all'interno della corsia all'altezza del punto di corda della curva (la zona di massima curvatura), come si fa con qualsiasi curva e restate all'interno della curva (destra) in uscita, lasciandovi dello spazio di sicurezza rispetto ai veicoli che arrivano in senso opposto e che potrebbero trovarsi nella parte “sbagliata” della corsia. Inoltre quest'approccio vi dà dell'agio in caso arrivaste lunghi, evitando di correre il rischio di finire nella corsia opposta.



Nelle curve a sinistra, rimanete a destra della corsia in fase d'ingresso, avvicinandovi al punto di corda fate attenzione a restare lontani dal traffico in arrivo in senso contrario non attraversando la striscia continua. L'uscita di una curva a sinistra ha molto meno spazio rispetto a una curva a destra, ma ha anche una maggior visuale. Perciò valutate bene la velocità con cui affrontate una curva a sinistra.

La scelta di una giusta posizione di marcia rispetto alla propria corsia dipende, in ultima analisi, dalla ricerca del massimo controllo visivo richiesto a tutti quelli che guidano un mezzo in strada, in curva aggiungiamo la scelta della traiettoria ottimale.

“Stare” nella giusta posizione significa “stare” dalla parte della sicurezza e del divertimento.

Guida in gruppo

Ricorda che viaggiare con il gruppo è una scelta volontaria e che esiste una sostanziale differenza fra guidare in un grande gruppo e scorrazzare con pochi amici.

Per viaggiare e compiere in sicurezza qualsiasi distanza in gruppo, ogni biker deve abbandonare alcune libertà nel modo personale di guidare ed assumere qualche responsabilità sia per sé che per il gruppo. Comportarsi in modo diverso significa procurare rischi e pericoli a se stessi e ai compagni di viaggio!

Nel gruppo potrai trovare biker “stagionati” ed altri meno esperti, alcuni che tornano alla moto dopo anni ed altri appena avvicinati a questo stile di vita.

A TUTTI, INDISTINTAMENTE, DEVE ESSERE PORTATO IL MASSIMO RISPETTO

Regole di comportamento

Nelle uscite di gruppo, sia che partecipiate ad un run od andiate autonomamente, il seguire poche regole di comportamento, non solo vi metterà al riparo da spiacevoli inconvenienti, ma aumenterà decisamente il divertimento:

- **Arrivate preparati:** arrivate al vostro appuntamento in orario e soprattutto con il pieno di benzina.
- **Siate rintracciabili:** comunicate all'Head Road Captain il vostro numero di cellulare ed un numero da contattare per eventuali emergenze.



- **Vestitevi in modo adeguato:** indossate sempre un abbigliamento protettivo adeguato alle condizioni meteo ed alla temperatura, delle calzature che proteggano almeno il malleolo e non dimenticate mai casco e guanti; anche d'estate è meglio evitare pantaloni corti ed infradito.
- **Guidate in sicurezza:** rispettate sempre il codice della strada, non correte rischi inutili con manovre che possono essere pericolose, attenetevi sempre ed in ogni caso alle regole non scritte dettate dal buon senso e dalla prudenza.

...e non ultimo ricordate che l'alcool, per un motociclista, è particolarmente pericoloso!!

- **Distanza di sicurezza:** mantenere una distanza di sicurezza tale da garantire l'arresto della moto ma che assicuri comunque che il gruppo non si allunghi eccessivamente o che veicoli estranei possano inserirsi nella colonna. Una distanza di sicurezza eccessiva è pericolosa quasi quanto una distanza di sicurezza scarsa perché dilata gli spazi che poi vanno faticosamente rimontati ad una velocità superiore alla media e perché consente agli automezzi di infilarsi tra le moto rompendo la continuità del plotone e facendo perdere il contatto visivo tra le moto. **Un'auto nel gruppo è pericolosa**, impedisce di vedere cosa succede avanti, spesso il guidatore non è abituato ad avere tante moto intorno, può distrarsi, essere preso dal panico o avere reazioni improvvise, meglio favorire sempre l'allontanamento più rapido possibile delle auto che si trovano in mezzo a noi.
- **Lasciate che sia il leader di impostare il ritmo**, ma ricordate che non esiste alcun obbligo di sostenere quel ritmo se non vi sentite sicuri, informate i Road Captain od i Safety Officer ed il gruppo adeguerà l'andatura.
- **Segui le indicazioni di chi guida il gruppo:** segui solo le indicazioni dei Road Captain e degli altri Safety Officer, agevola sempre il sorpasso dei Road Captain e degli altri Safety Officer in risalita (lasciali passare, stanno lavorando per te), fermati e scendi dalla moto solo quando ti viene indicato dai Road Captain e dagli altri Safety Officer.



- **In fase di sorpasso muovetevi come un gruppo:** ovviamente quando le situazioni lo consentono e ricordatevi comunque che ogni biker è singolarmente responsabile del proprio comportamento e della propria sicurezza.
- **Guidare in formazione:** prendete posizione nella colonna e non sorpassate, mantenete una distanza di sicurezza da chi vi precede, osservate sempre i segnali che vengono impartiti dai Road Captain e, quando è possibile, ripeteteli per chi segue, mantenete sempre la formazione indicata da chi guida il gruppo. Il vostro cambiamento di posizione costringerà tutta la formazione a riposizionarsi. Ci raccomandiamo sempre di non seguire mai un Road Captain che recupera la sua posizione nel gruppo ma di mantenere il vostro posto. E' molto importante mantenere il gruppo unito e non lasciate che si sfilacci, soprattutto per la sicurezza. Un gruppo compatto eviterà che autovetture si immettano nella formazione o la attraversino ed affronterà in modo più sicuro i sorpassi. Esistono, fondamentalmente due tipi di formazioni da tenere sulla strada in base alla sua tipologia ed alla velocità di percorrenza:
 - La formazione alternata, da utilizzarsi su autostrade, strade ad alta percorrenza ed in genere in situazioni di buona visibilità, consente uno spazio di sicurezza tra due moto che avanzano in modo che ciascuno abbia il tempo e lo spazio necessario per a reagire a qualsiasi situazione pericolosa si dovesse verificare. Il leader procede sulla parte sinistra della corsia scelta, mentre il motociclista che segue sta ad 1 secondo nella parte destra della corsia; il resto del gruppo segue la stessa logica. Lo spazio è misurato in tempo e non in distanza proprio perché non varia al variare della velocità.
 - La formazione in fila indiana è preferibile su strade piene di curve o in situazione di scarsa visibilità o in qualsiasi altra condizione ove si richieda una maggiore distanza di sicurezza tra i motoveicoli.
- **Evitate la guida appaiata:** in qualunque situazione, riduce drasticamente la distanza di sicurezza tra le moto ed innesca seri rischi di contatto.
- **Monitorate gli specchietti retrovisori:** fate in modo che il biker che vi segue sia sempre visibile sul vostro specchietto retrovisore, se rallenta fatelo anche voi, lo stesso farà chi vi precede e la colonna rimarrà unita.



- **Non isolatevi nel gruppo:** se ascoltate musica, radio od altro, fatelo ad un volume sufficientemente basso da non perdere la percezione di ciò che accade attorno. Dovete inoltre essere in grado di ascoltare e comprendere eventuali indicazioni impartite da chi vi si affianca.
- **Manifesta le tue intenzioni:** usate gli indicatori di direzione o le braccia in modo evidente per indicare un vostro spostamento nel gruppo; in caso di necessità chiedete aiuto ai Road Captain o agli altri Safety Officer; nel caso decidiate di lasciare il gruppo segnalatelo allo Sweeper.
- **Comunicare:** Una regola di educazione, prima che di comportamento motociclistico, vuole che qualsiasi sosta, esigenza o variazione siano comunicati ai Road Captain o almeno al compagno più vicino. Se necessitate un rifornimento non programmato, avete un'avaria o una sosta improvvisa dovete segnalare che state per accostare, altrimenti il gruppo in mancanza di informazioni si troverà costretto ad attendervi, magari in posizione difficile su qualche piazzola di emergenza, preoccupandosi senza motivo.
- **Forze dell'ordine:** attirare inutilmente l'attenzione di Vigili e agenti della stradale poi può creare disagio, occasioni di essere multati lunghe e noiose soste, arrecando un danno a chi ha una condotta regolare e rispettosa delle leggi e del codice stradale.
- **Parcheggiate in modo ordinato:** questo riduce i tempi per uscire dalla strada e dal traffico. Un buon sistema di parcheggio, se c'è sufficiente spazio, è sistemare le moto in retromarcia affiancati parallelamente. Se sei fermo in attesa di accedere al parcheggio, ma stai bloccando il traffico, prosegui girando attorno all'isolato per ritornare e parcheggiare in tranquillità.

Se viaggiate in un gruppo autonomo (senza la supervisione di uno o più Road Captain) questi piccoli accorgimenti vi faranno viaggiare più sicuri:

- **Tenete un briefing:** accordatevi in anticipo con il gruppo sulla strada da percorrere, le eventuali fermate per il rifornimento, i segnali da adottare in strada.



- **Identificate il biker che guida e quello che chiude il gruppo:** entrambi devono essere biker con provata esperienza nel gestire e condurre gruppi di motociclisti.
- **Siate equipaggiati:** almeno un biker nel gruppo dovrebbe avere un cellulare, un kit di pronto soccorso ed un set di attrezzi, in modo che il gruppo sia preparato a far fronte a qualsiasi evento.
- **Mantenete il gruppo in una dimensione gestibile:** idealmente il gruppo è di massimo 7/10 biker. Se superate questa dimensione, ove possibile, suddividetelo in sottogruppi e assegnate sempre un biker alla guida ed uno in chiusura.

Frenare in moto

Mani sul manubrio e dito sul freno

Frenare in motocicletta è un'operazione che nasconde parecchie insidie. Sembra così semplice tirare la leva dell'anteriore o pestare il pedale del posteriore, ma in realtà dobbiamo fare i conti con una quantità di variabili pressoché infinita. Di seguito esaminiamo alcuni dei fattori fondamentali di questa manovra, al fine di aumentare la nostra coscienza in merito.

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

Dall'esito di una frenata può dipendere la vita.

Siamo tutti coscienti che avere la precedenza non significa possedere la certezza che nessuno s'immetterà illegalmente (e se non lo eravamo, adesso lo siamo). La tecnologia che ci assiste in queste operazioni ha fatto notevoli progressi negli ultimi tempi. Purtroppo noi motociclisti ci ritroviamo, ancora una volta, a constatare quanto queste innovazioni tardino ad arrivare sulle nostre amate due ruote e



quando finalmente approdano nel campo motociclistico, ci tocca assodare amaramente che si tratta solo di soluzioni automobilistiche “adattate” in tutta fretta e, spesso, malamente alla nostra realtà, a loro, misteriosa.

Rimanendo in argomento, merita di essere evidenziata una soluzione innovativa e soprattutto puramente motociclistica a riguardo. Si tratta del CBS (frenata combinata) che ripartisce l'azione della leva del freno anteriore (o leva/pedale posteriore) su entrambe le ruote in modo intelligente. Si tratta di un sistema sperimentale adottato e ideato inizialmente solo per gli scooter Honda, ed ereditato poi anche dalle moto dello stesso marchio.

Nato dalla triste esigenza di far fronte alla scarsa “coscienza fisica” di chi normalmente si trova alla guida di uno scooter in città ... rischierebbe felicemente di diventare un aiuto per tutti gli utenti inesperti (e non) delle due ruote. Il concetto di base di questa soluzione sorge da un comportamento di sicurezza attiva che i motociclisti navigati conoscono bene. Ve lo spiego in breve: In automobile non ci facciamo caso, sembra scontato, ma ogni rude pestata sul pedale del freno avvia una precisa azione di rallentamento elettronicamente controllato su tutte e quattro le ruote. Quelle anteriori sono giustamente avvantaggiate dalla vicinanza del servofreno, dalle dimensioni dell'impianto frenante e dall'elettronica; le ruote posteriori hanno una precisa funzione di mantenimento dell'assetto, sempre ovviamente servo-assistita. In motocicletta la dinamica sarebbe anche la stessa, ma il cervello elettronico siamo noi! Se non siamo in grado, la frenata diventa pericolosa e/o molto più lunga di quanto non si possa immaginare.

Ma allora... come si frena?

La decelerazione migliore in assoluto avviene sempre e comunque con entrambe le ruote: anteriore e posteriore, ripartita generalmente in 70% davanti e 30% dietro. In caso di curve o strada sconnessa le percentuali possono anche invertirsi o modificarsi radicalmente. In linea generale, tuttavia, i freni vanno usati sempre entrambi e assieme. L'unica variabile è l'intensità con cui ognuno viene usato. Se non mi credete fate una prova ... anzi: fatela anche se mi credete. Potete sfruttare questo “test” per far capire ai vostri fratelli/figli/zavorre/fidanzate/mogli/ che la frenata singola è uno schifo rispetto a quella combinata.

Prendete un tratto di strada deserta/privata o comunque priva di ostacoli e mettete in sella il provetto pilota (o voi stessi) e toglietegli il ciuccio dalla bocca. A questo punto proponetegli 3 partenze con relativa frenata entro un determinato spazio, contrassegnato da un segno sull'asfalto: esattamente come si usa per l'esame di guida della patente A. Indicate al vostro adepto di frenare in 3 modi diversi: una volta col freno anteriore, una solo col posteriore e una combinata (con entrambi).



Noterete che la frenata combinata terminerà ben prima del simbolo posto sull'asfalto. In pratica: è sempre la migliore. Se possediamo una moto priva di ABS, possiamo approfittare dell'esercitazione per imparare a frenare tenendo le ruote vicino al limite del blocco, che poi è l'istante in cui frenano di più, esattamente come fa il sistema ABS.

Questo genere di test è utile anche quando si hanno dubbi sul funzionamento dell'impianto frenante.

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

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

Quando le condizioni della strada non sono ottimali l'aderenza cala di conseguenza. I sassolini fanno saltellare la ruota in curva; i piccioni/gatti/cani/stegosauri/elefanti morti spiacciati, la celeberrima buccia di banana (sì, vale anche per le moto), etc. rendono più pericolosa la strada di quanto non lo sia per un'automobile che può sempre contare su altri tre battistrada. Come fare? Altri trucchi? In genere, oltre al consiglio di frenare sempre con entrambe le pinze, intimo tutti a sfruttare il più possibile il freno motore nelle strade in discesa. Ricordo che in quest'ultima i freni funzionano meno (molto meno). In caso di terreno "incerto" è sempre meglio rallentare prima con il freno motore e talvolta ripartire un po' più la frenata sul posteriore. Il freno motore in motocicletta è quell'azione di rallentamento che interessa solo la ruota posteriore e consiste semplicemente nel scalare sequenzialmente le marce (anche solo una) senza poi accelerare. Non equivale a una frenata, ma aiuta nell'impostazione della stessa. La tipica fermata corretta infatti prevede anche lo scalo sequenziale delle marce (non in caso di emergenza).

Attenzione in curva, a rilasciare bruscamente la frizione dopo aver scalato marcia. La leva va rilasciata sempre gradualmente, anche se velocemente, pena la perdita dell'assetto sul posteriore.

Generalmente, però, il freno principe è quello anteriore. Evitate le frenate in curva: se proprio dovete, usate leggermente entrambi i freni (con maggiore importanza a



quello posteriore). I più esperti usano “pinzare” dietro per controllare l’accelerazione in curva, ma non è una pratica che s’impara all’istante: eventualmente, deve venire naturale. Freno sempre a portata di ...dito, molti motociclisti per abitudine, sicurezza e comodità tengono la mano destra sull’acceleratore con il dito indice sulla leva del freno anteriore (nei casi più “estremi” indice e medio). Sappiamo tutti infatti che non serve tutta la mano per agire sulla leva, se così fosse ci sarebbe un serio problema all’impianto frenante. Fondamentalmente si tratta di una buona questione di abitudine. Con questo sistema il ritardo di frenata si riduce al minimo. Si rivela utile soprattutto nelle zone trafficate e in città. Prima che le pinze dei freni facciano presa sui dischi e rallentino il mezzo, infatti, il cervello deve trasmettere l’ordine a mano e piede. Durante questo tempo, si continua a viaggiare senza rallentare. Normalmente a una velocità di 80 Km/h prima di iniziare a frenare si percorrono circa 20 metri! (tempo di reazione di circa un secondo) Se il dito è già sul freno i tempi e gli spazi tendono a dimezzarsi. Mai pinzare, per quanto possibile, con la ruota anteriore in sterzata o in manovra: si rischia di sbilanciarsi e cadere, anche da fermi, anche sull’asfalto in perfette condizioni!

Saluto Motociclistico se state usando la frizione, siete in curva o non potete muovere in sicurezza la mano ...non salutate! Nessuno s’incazza. Si può salutare anche facendo un piccolo cenno con le dita senza staccare le mani dal manubrio



Segnalazioni

Durante i Run spesso vedrete segnali manuali fatti dal Head Road Captain o dai vari Road Captain o Safety Officers. Stanno semplicemente lavorando per la vostra sicurezza ed i segnali servono proprio per questo.

Qui di seguito vengono illustrati i segnali più comuni:

START



L'Head Road Captain alla testa del gruppo con la mano destra o sinistra tesa, muove il dito indice in modo circolare.

STOP



Stendere il braccio sinistro a 45 gradi con il palmo della mano rivolto dietro.

ACCELERARE L'ANDATURA



Alzare e abbassare il braccio sinistro con l'indice alzato. Questo indica di aumentare la velocità.

RALLENTARE



Stendere il braccio sinistro a 45 gradi e muovere la mano su e giù.



GIRARE A DESTRA



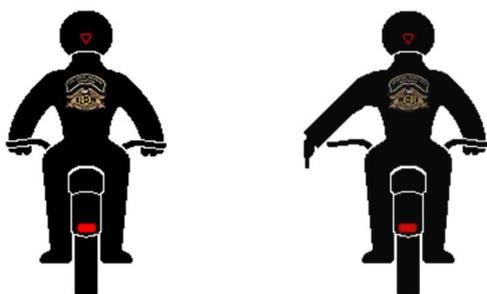
Alzare la mano sinistra orizzontalmente e inclinare il gomito di 90 gradi in verticale.

GIRARE A SINISTRA



Alzare la mano sinistra orizzontalmente con il gomito esteso.

PERICOLO A SINISTRA



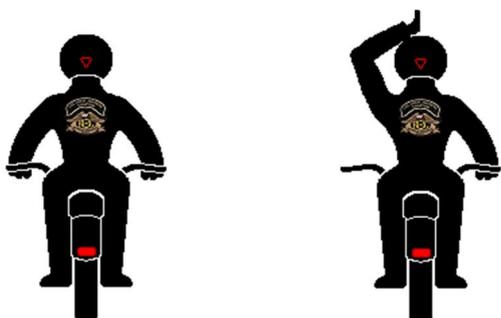
Estendere il braccio sinistro a 45 gradi puntando verso il pericolo.

PERICOLO A DESTRA



Estendere il braccio sinistro a 45 gradi sopra il casco con il gomito a 90 gradi puntando verso il pericolo.

DISPORSI IN FILA SINGOLA



Posizionare la mano sinistra sopra al casco tenendo le dita estese verso l'alto. Questo indica che il gruppo si deve posizionare in fila indiana. Solitamente viene fatto per ragioni di sicurezza.

FORMAZIONE ALTERNATA



Stendere il braccio sinistro a 45 gradi con l'indice e il mignolo stesi. Questo indica che bisogna ritornare alla formazione alternata.



STRINGERSI

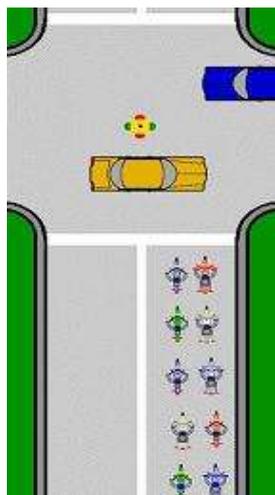


Alzare il braccio sinistro muovendolo ripetutamente su e giù. Questo indica che il gruppo deve stringersi.



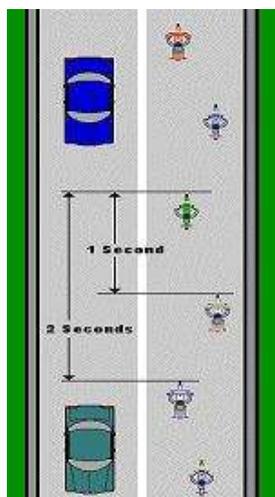
Comportamento sulla strada

Di seguito sono riportati alcuni schemi di comportamento utilizzati per facilitare lo svolgimento di un run.



FERMARSÌ IN GRUPPO AGLI INCROCI

Quando il gruppo si ferma ad un incrocio, si passa dalla formazione intervallata 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.



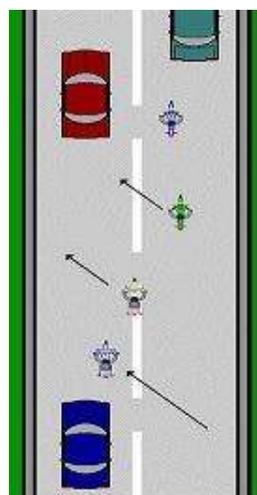
GUIDA ALTERNATA

La guida alternata è consigliata per una maggiore sicurezza. La guida alternata impedisce l'inserimento di auto nel gruppo. La prima e l'ultima moto dovrebbero stare vicini al centro strada.



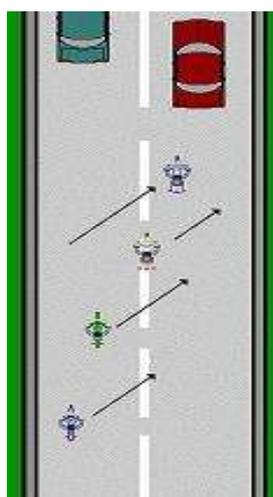
SORPASSO IN UNA STRADA A DUE CORSIE

Solitamente è molto difficile per un gruppo passare una macchina in una strada a due corsie. Effettuate il sorpasso uno alla volta e comunque dopo che chi Vi precede lo avrà ultimato. Accertatevi che nell'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.



IN AUTOSTRADA PASSAGGIO ALLA CORSIA VELOCE E DI SORPASSO

Per un gruppo, può essere difficile passare una macchina lenta su una strada con due o più corsie nella stessa direzione di marcia. Questo è particolarmente vero con moderato traffico. Spesso non c'è abbastanza spazio per il gruppo intero tra macchine nella corsia più veloce. La cosa migliore è che l'ultima moto esca per prima nella corsia di sorpasso e tenga la sua posizione. A seguire tutti escono e occupano la corsia veloce. Solo dopo che anche l'ultimo avrà effettuato il sorpasso la corsia verrà liberata.



IN AUTOSTRADA PASSAGGIO DALLA CORSIA VELOCE A QUELLA PIU' LENTA

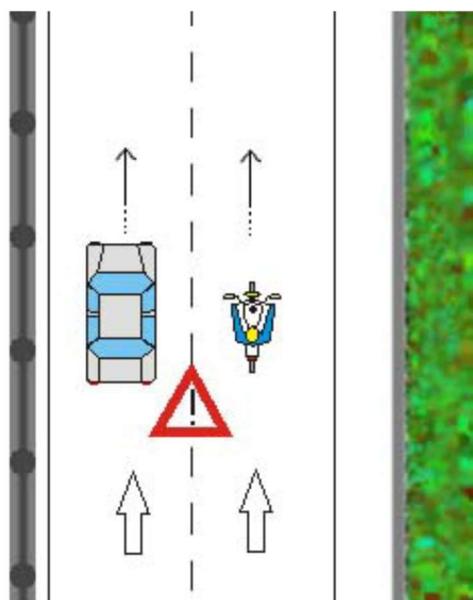
Nel rientro dalla corsia veloce a quella lenta, il primo motociclista sarà il primo a compire la manovra. Poi tutti gli altri seguono nel rientro andando a ricomporre la formazione alternata. L'ultimo del gruppo chiude. Si suggeriscono tempi rapidi.



Alcuni consigli per la guida in città

Mettersi alla guida di un mezzo a due ruote sulle strade di una città trafficata, merita alcuni accorgimenti che è bene conoscere.

La conoscenza delle situazioni di pericolo e dei comportamenti fortemente a rischio si trasforma in prevenzione; un'arma molto efficace a nostra disposizione per salvaguardare la nostra e l'altrui incolumità. Le moto e gli scooter nel traffico hanno indubbiamente enormi vantaggi. Occupano poco spazio, sono scattanti e hanno molta ripresa. Ciò gli consente di essere agili nelle manovre, di effettuare scatti e sorpassi in frazioni di secondo. Non sempre però mantengono una posizione ben definita nella corsia di marcia e se questo per noi motociclisti rappresenta un grande vantaggio, per gli altri in genere rappresenta un notevole disturbo e le attenzioni da entrambe le parti devono essere moltissime.

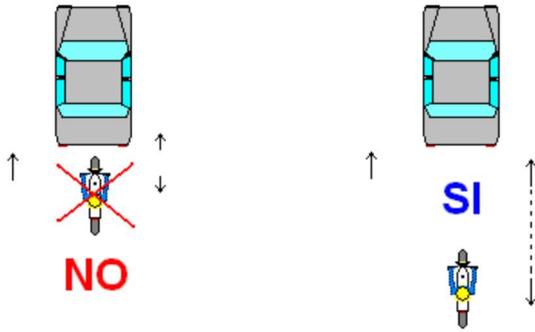


Evitare il sorpasso a destra e mai viaggiare affiancati agli altri veicoli

Di solito chi guida un'automobile è portato a fare più attenzione ai mezzi a quattro ruote o comunque dotati di una certa mole, mentre purtroppo ne dedica meno ai mezzi circolanti su due ruote. Non è questione di disinteresse, scarsa sensibilità o mancanza di riguardo nei confronti del mondo a due ruote, sono abitudini mentali, tempi di reazione diversi, attenzione agli spazi occupati, visibilità, riflessi ecc... Da parte nostra dovremmo cercare di immedesimarci maggiormente nei panni di chi si trova a bordo di un mezzo a quattro ruote. Spesso effettuiamo manovre troppo rapide e repentine, tanto da non dare modo agli autisti di reagire in tempi accettabili. Bisogna sempre fare attenzione e possibilmente evitare, di sorpassare sulla destra i veicoli in movimento. Assolutamente da evitare invece, l'abitudine di viaggiare affiancati alle auto, magari posizionati nei punti non visibili all'autista.

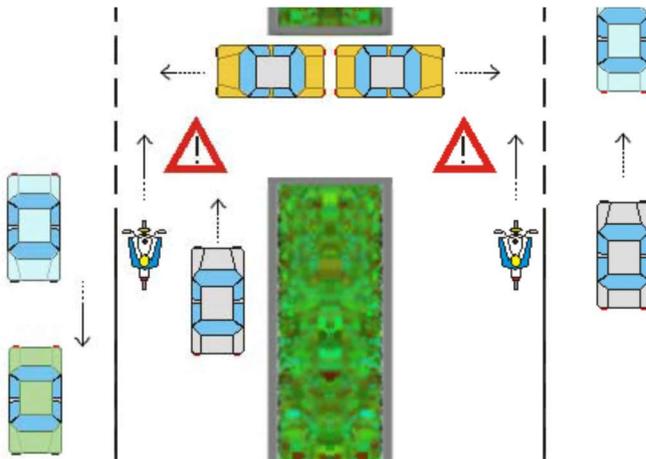


Genova Chapter



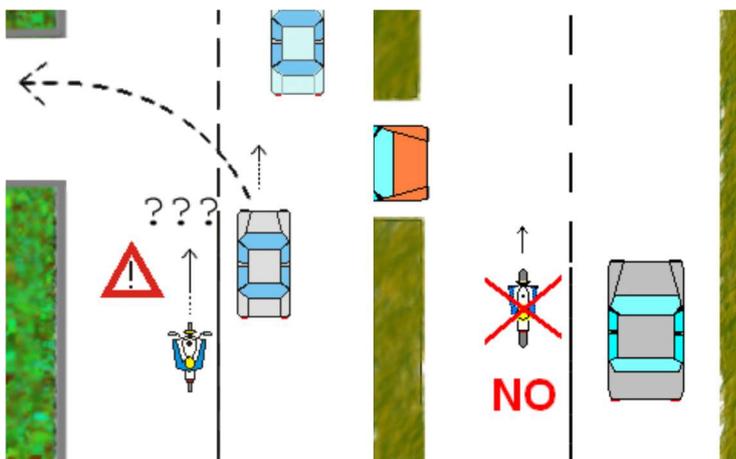
Mantenere le giuste distanze di sicurezza

Ricordiamo che spesso chi guida un'automobile è distratto oppure occupato in altre faccende, come parlare al telefono, cambiare stazione alla radio ecc.. e decide all'ultimo momento di mettere la freccia e svoltare, con conseguenze disastrose per noi motociclisti. Per questo è sempre bene posizionarsi davanti o dietro le automobili e mantenere una ragionevole distanza di sicurezza.



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

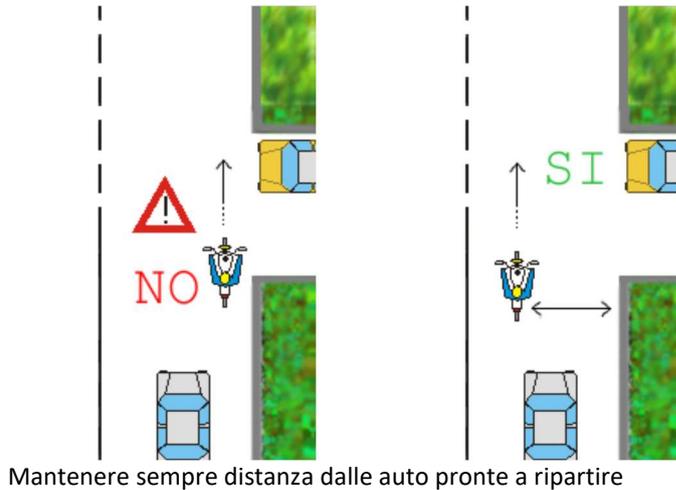
Non effettuiamo mai sorpassi nei pressi di incroci, immissioni, svincoli o semafori e cerchiamo di prevedere il più possibile, comportamenti e intenzioni degli altri.



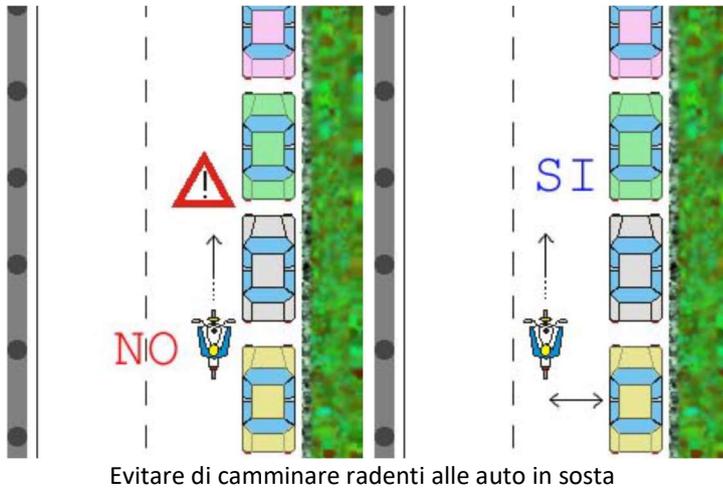
Evitare i sorpassi azzardati e mai nei pressi di incroci, semafori ecc..



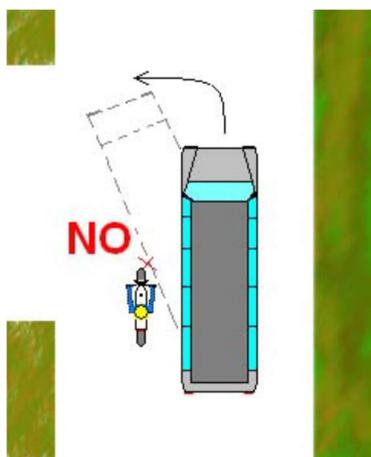
Genova Chapter



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

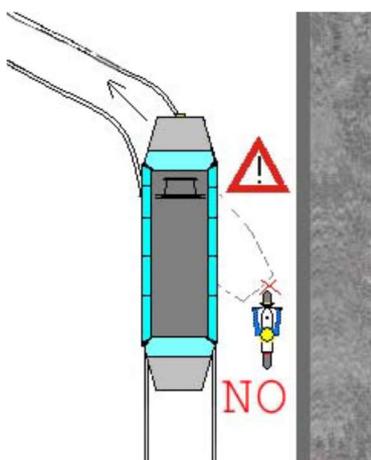


Altra abitudine molto pericolosa da evitare è quella di camminare troppo radenti alle automobili parcheggiate ai bordi della strada, chi apre gli sportelli infatti non sempre lo fa stando bene attento a chi sopraggiunge.



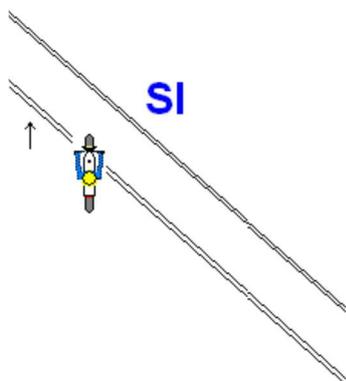
Attenzione alle manovre inaspettate e agli ingombri dei grandi mezzi

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



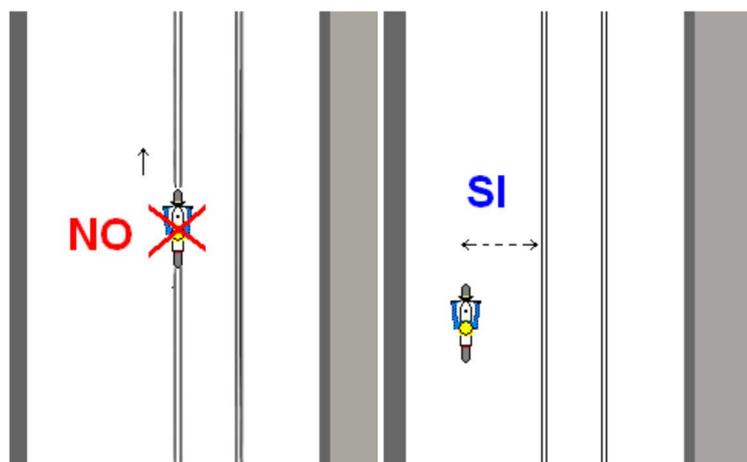
Transitare lontano dai Tram e attenzione agli ingombri quando curvano

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



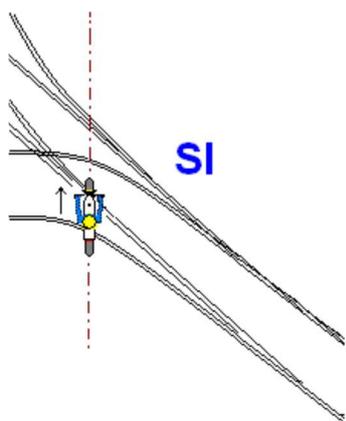
Attraversare le rotaie più perpendicolarmente possibile

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

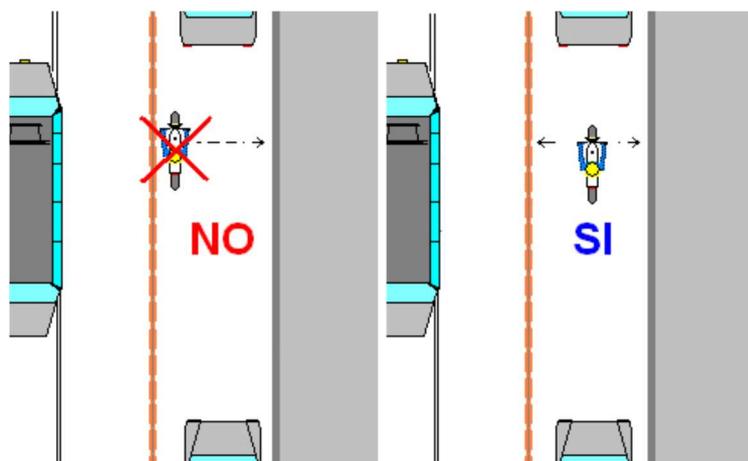


Tenersi a giusta distanza dalle rotaie

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



In prossimità degli scambi, scegliete sempre il punto in cui il passaggio delle ruote sulle rotaie è il più perpendicolare possibile alla direzione di marcia. Se la ruota si dovesse incanalare nel binario, mantenete la calma, evitate di frenare bruscamente e condizioni del traffico permettendo, uscirne fuori quanto prima. Se i binari sono bagnati aumentate tutte le precauzioni descritte e possibilmente cambiate strada



Transitare lontano dai cordoli delle corsie preferenziali

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

Consigli per rischiare meno

Con un po' di buon senso e attenzione si possono evitare molti pericoli "nascosti" sulle nostre strade. Qui sotto dieci regole di comportamento per rendere la guida della moto più sicura. Ricordiamoci che spesso è il panico a causare incidenti altrimenti evitabili.

- **Attenti in rotonda** Negli ultimi 20 anni le rotonde hanno invaso le nostre città, sono molto più veloci del semaforo per smaltire il traffico ma richiedono un po' più di attenzione quando le affrontiamo. Sempre più utenti della strada pensano che la precedenza in rotonda ce l'abbia chi sta andando più forte, quindi sempre occhi aperti le moto si vedono poco. Se si deve uscire alla prima uscita, bisogna restare nella parte più esterna della rotonda, se l'uscita è la seconda, terza o quarta bisogna spostarsi verso il centro per ritornare all'esterno (segnalandolo con la freccia) solo quando si è in prossimità dell'uscita.
- **Piedi a posto** Capita di vedere motociclisti alle prime armi che scattano al semaforo tenendo per lunghi tratti i piedi che sfiorano il terreno. I piedi devono subito andare sulle pedane per avere il pieno controllo della moto o dello scooter
- **Attenzione ad autobus e camion** Aspettare dietro l'autobus mentre fa scendere i passeggeri è stressante, così come i lunghi e puzzolenti camion in coda al semaforo. Consideriamo però che questi mezzi di grandi dimensioni occupano tutta la nostra visuale, per superarli ci vuole cautela spostatevi all'altezza dell'angolo posteriore sinistro del mezzo e controllate con attenzione che nessuno arrivi dalla parte opposta, lanciarsi direttamente in un sorpasso alla cieca è molto pericoloso.



- **Il salto della corsia** Zigzagare da una corsia all'altra quando le auto procedono lente o in colonna permette di risalire in fretta le code, ma è un momento molto rischioso: qualche automobilista potrebbe decidere all'improvviso di passare da un colonna all'altra, in particolare quando una è ferma e l'altra si muove. Tenete gli occhi fissi sulle auto che vi precedono, controllare gli indicatori di direzione di chi vi sta davanti e mantenere un velocità bassa.
- **Mai distogliere lo sguardo dalla strada** Sembra stupido ribadirlo, non si dovrebbero mai togliere gli occhi dalla strada, ma la distrazione è sempre dietro l'angolo. In moto ci vuole anche più attenzione che in auto, qualsiasi tipo di ostacolo che si incontra per strada è potenzialmente pericoloso. Inoltre stare concentrati migliora i tempi di reazione in caso di pericoli, la moto in certi casi può evitare gli ostacoli meglio delle automobili.
- **Occhio alle portiere** Fate sempre attenzione alle macchine parcheggiate e aggirate con cautela quelle sistemate in doppia fila, controllate se c'è qualcuno dentro, potrebbe decidere di scendere.
- **La strada umida che non sembra bagnata** Spesso bastano poche gocce di pioggia a rendere l'asfalto scivoloso facile non accorgersene e affrontare le curve come con l'asciutto. Se notate che è caduta un po' di pioggia rallentate per saggiare meglio le condizioni della strada.
- **Il vento ci è nemico** Quando c'è vento forte moderate la velocità con le moto l'effetto vela si fa sentire per bene, per limitarne un po' gli effetti tenete le mani salde sul manubrio e i piedi ben piantati sulle pedane.
- **ABS da capire** L'ABS è ormai una dotazione sempre più diffusa su tutte le moto, ma bisogna conoscerne le reazioni: quando entra in azione si avvertono delle vibrazioni sui comandi, non spaventatevi e continuate a frenare con decisione, solo in questo modo riuscirete a sfruttarne a pieno le potenzialità.



- **Occhio al carico** Con il passeggero a bordo o anche con le valige ben cariche il comportamento della moto cambia parecchio, le reazioni diventano più lente e gli spazi di frenata più lunghi. Bisogna tenerne conto.

Le regole magiche del motociclista:

- **Ragionare sempre prima di agire.** Bisogna sempre pensare alle conseguenze di quello che si fa, inoltre questo concetto lo ritengo valido anche in caso di nuove esperienze o lezioni di guida (es: posizione del corpo corretta per equilibrare i pesi, capire come mai ci si deve comportare in una determinata maniera rispetto alla traiettoria della moto, ecc...) in modo che in altri tipi di condizioni sapremo intuire il modo giusto di comportarci.
- **Gradualità.** Gradualità nel senso assoluto del termine: non guidare di irruenza, non pensare di fare cose esagerate fin dall'inizio (partite dal facile e via via aggiungete difficoltà altrimenti rischiate solo di farvi male e di rompere la moto) non date subito tanta confidenza alla moto, cercate di conoscerla prima... d'altronde lo sappiamo che non si nasce campioni ma con il tempo ci si arriva, se invece partite già troppo decisi è molto più facile farvi male avendo danni irreparabili a sé stessi e alla moto
- **Non farti prendere dal panico o dalle emozioni: guida per la tua strada.** Spesso quando si è in pubblico l'istinto ci porta a dimostrare qualcosa che va oltre le nostre capacità, lasciate perdere! Avrete solo una possibilità maggiore di farvi male a causa della tensione; oppure qualcuno vi sorpassa pensando di dimostrarsi migliore di voi, lasciatelo andare perché potrebbe esserlo veramente (e in questo caso cercando di imitarlo o superarlo potrebbero succedere brutte cose) oppure potrebbe essere un pazzo che sta cercando di superare i suoi limiti per esibizionismo (il quale lo potrebbe portare a cattive conseguenze che potrebbero coinvolgere persino voi)
- **Non osare troppo sulla strada: è sempre piena di imprevisti.** Non sto nemmeno ad argomentare perché è già un caso discussissimo e dalle mille possibilità catastrofiche che non dipendono solo da voi ma anche dagli altri, e se pretendete di non essere coinvolti, i primi a dovere guidare secondo il codice siete voi, considerando anche il fatto che non siete voi che sbagliate ma rimanendo fuori norma (es: velocità superiore al massimo consentito) risultereste già



parzialmente in torto non essendo prevedibili dagli altri utenti della strada che poi avrebbero una discriminante nei vostri confronti. Considerando anche il fattore multe e tutto il resto, la questione del rispetto delle norme mi pare ovvia

- **Mettere in primis la sicurezza al divertimento.** Questo riguarda assolutamente tutti i campi e non penso che valga la pena mettere a repentaglio la nostra salute, se non la nostra vita, per un poco di divertimento in più. Non sto assolutamente dicendo di non divertirsi, ma bensì di farlo entro delle condizioni di sicurezza che in certi casi non tolgono nulla al fattore divertimento: ad esempio le protezioni per un uso sportivo andrebbero sempre portate e sappiamo tutti che non limitano assolutamente il divertimento, anzi ci danno anche una sicurezza in più che ci fa stare più tranquilli!

Queste sono poche ma fondamentali regole, fatele diventare parte della vostra cultura biker, del vostro rituale, aumenterete così la vostra sicurezza ed il vostro divertimento.





Finalmente si parte

Cosa mi porto?

Fare i bagagli per un viaggio in moto è un'arte. Non ci sono regole, solo indicazioni. Non c'è un modo "giusto" fare le cose, solo preferenze personali (ma ci sono alcuni modi "sbagliati"). E l'esperienza è la miglior insegnante. Ma con un po' di pratica e il giusto atteggiamento, fare i bagagli può diventare un momento piacevole piuttosto che una noiosa incombenza.

Sii pronto a tutto. Ad esempio, se parti per un viaggio lungo porta sempre con te l'abbigliamento per le temperature rigide. Il tempo è imprevedibile e non sai mai quando la temperatura può abbassarsi all'improvviso, per un cambio di altitudine o per un fronte freddo improvviso. Anche l'abbigliamento da pioggia è fondamentale, persino nel deserto.

Detto questo, molti pensano che fare i bagagli per un viaggio in moto sia più legato a quello che si lascia a casa piuttosto che a quello che si porta con sé. Una comune tecnica è di fare una grossa pila sul pavimento con tutto ciò che vorresti portare. Dopo aver tentato (invano) di far stare tutto sulla moto, elimina gli oggetti uno ad uno finché la pila non diventa gestibile – e trasportabile. (E non dimenticare di consultare il manuale d'uso per conoscere il limite di carico della tua moto).

Il trucco ovviamente sta nel cominciare a eliminare gli oggetti meno importanti. Quali essi siano dipende da tanti fattori, come la stagione, il clima dei luoghi dove sei diretto, la durata del viaggio, l'importanza che dai ai vestiti puliti, le tue competenze meccaniche e la tua volontà di spendere soldi lungo il tragitto, per nominarne solo alcuni.

Ecco un lungo elenco di possibili cose da portare, raggruppate per categorie. Considera questo elenco un punto di partenza, una pila "virtuale" sul pavimento. Poi togli (o aggiungi) oggetti in base alle tue esigenze e possibilità, poi conservala per futuri viaggi.



Abbigliamento ed oggetti uso personale

- Calze e biancheria intima Estiva
- Calze e biancheria intima Invernale
- Calzamaglia
- Fazzoletti / Fazzoletti di carta
- Magliette
- Camicie a maniche lunghe
- Maglie a collo alto
- Felpa
- Maglione pesante
- Costume
- Ciabatte
- Un paio di jeans in più
- Scarpe di ricambio
- Giubbotto
- Copricapo imbottito
- Gilet ufficiale **Genova Chapter**
- Articoli da toeletta
- Crema solare
- _____
- _____
- _____
- Burro cacao
- Cotone o tappi per le orecchie
- Occhiali da vista di ricambio
- Soluzione per le lenti a contatto
- Forchetta e cucchiaio in un sacchetto di plastica
- Carta igienica
- Salviettine umidificate
- Cellulare e caricabatteria
- Scheda telefonica
- Piccolo apriscatole
- Coltellino svizzero o multiuso
- Documenti di Identità (Carta d'identità, patente, passaporto, tessera sanitaria)
- Denaro contante, Carte di credito, Bancomat
- _____
- _____
- _____

Abbigliamento per il viaggio

- Casco
- Sottocasco
- Paraschiena con fascia elastica sostegno reni
- Zucchetto
- Scaldacollo in pile
- Passamontagna
- Bandana
- Guanti estivi
- Guanti invernali
- Giubbotto per temperature rigide
- Giubbotto leggero
- Pantaloni da viaggio
- Copripantaloni
- Stivali da moto



Genova Chapter



- Abbigliamento antipioggia (Guanti, Giubbotto, Pantaloni, Copristivali)
- Occhiali da sole

- _____
- _____
- _____

- Occhiali protettivi / protezione notturna per gli occhi
- Piccolo asciugamano
- Pacchetti per scaldare le mani

- _____
- _____
- _____

Manutenzione Moto

- Cassetta degli attrezzi (porta solo quelli che servono alla tua moto)
- Set Cacciaviti
- Tronchesi
- Pinze
- Chiavi ad esagono chiuse/aperte
- Brugole
- Fusibili di ricambio
- Candele e cavi di scorta
- Olio originale per moto Harley-Davidson
- Tanica benzina in plastica pieghevole (a sacchetto)
- Imbuto di cartone

- _____
- _____
- _____

- Lubrificante spray multiuso
- Fascette Stringi Cavo
- Cavetti per la moto
- Lampadine per frecce e freni
- Manometro per pneumatici
- Panno morbido
- Cavo della frizione
- Colla attaccatutto (tipo Loctite)
- Vari dadi, bulloni, rondelle
- Nastro telato americano
- Nastro isolante
- Fil di ferro
- Torcia elettrica impermeabile
- Tavoletta per il cavalletto

- _____
- _____
- _____

Varie

- HOG® *Touring Handbook*
- Tessera HOG Member
- Tessera HOG Assistance
- Libretto di circolazione

- Assicurazione della moto
- Manuale d'uso della moto
- Interfono
- Telepass



Genova Chapter



- | | |
|--|-------------------------------------|
| • Penna e bloc notes | • Corde elastiche (varie lunghezze) |
| • Macchina fotografica | • Catena con lucchetto |
| • Carte topografiche | • Chiave di scorta |
| • Piccolo set di cucito | • Giubbotto rifrangente |
| • Grossa borsa di tela | • Fiammiferi a prova di umidità |
| • Due o tre sacchetti dell'immondizia grandi | • Presa di Corrente Internazionale |
| • Borse con zip | • Carte Stradali |
| • Retina portaoggetti | • Voucher Albergo |
| • _____ | • Navigatore |
| • _____ | • _____ |
| • _____ | • _____ |

Piccolo Pronto Soccorso

Durante il viaggio potrai aver bisogno di medicinali o cure mediche, ricordati quindi di informare chi viaggia con te di eventuali allergie (alimentari e non), intolleranze o patologie particolari (favismo, diabete, attacchi d'ansia, etc.) che potrebbero manifestarsi. Essere preparati all'insorgere di eventuali problemi può evitare di trasformare una bella giornata in una brutta esperienza per te e per chi ti è vicino.

Di seguito un piccolo elenco di cose che non dovresti dimenticare; sta a te portare quello che ritieni più opportuno:

- | | |
|--|---|
| • Elenco di numeri da contattare per le emergenze (fra cui dottori e ospedali) | • Medicinali di uso corrente |
| • Elenco dei vaccini | • Medicinali per raffreddore e mal di testa |
| • Elenco delle malattie (fra cui le allergie) | • Antistaminici |
| • _____ | • Stick contro le punture di insetti |
| • _____ | • Gocce per gli occhi |
| • _____ | • _____ |
| • _____ | • _____ |



In ogni viaggio sarebbe opportuno avere nel gruppo una kit per il primo soccorso, quello standard omologato anche per l'estero (normativa DIN 13167) può andare bene ma, per una completa dotazione dovrebbe contenere almeno:

- | | |
|---------------------------|------------------------------------|
| • Guanti sterili | • Rocchetto cerotto adesivo tela |
| • Bende | • Cerotti varie misure |
| • Salviette disinfettanti | • Compresse di garza sterile |
| • Steri-strip | • Garza non sterile |
| • Ghiaccio sintetico | • Laccio emostatico |
| • Acqua ossigenata | • Telo sterile monouso |
| • Fisiologica | • Copertura isotermica oro/argento |
| • Paio di forbici robin | • Manuale primo soccorso |
| • _____ | • _____ |
| • _____ | • _____ |
| • _____ | • _____ |

Semplici Suggestimenti per facilitare il viaggio

E' bene dotarsi di un'assicurazione in grado di garantire il rimorchio della moto (Hog Assistance, Europe Assistance o similari) oltre naturalmente mantenere sempre la moto in perfetta efficienza

Dotarsi del Telepass aiuta ovviamente voi e gli altri, riduce sia le snervanti code al casello e le manovre di equilibrio frizione/acceleratore/biglietto/moneta/resto sia le attese dei compagni dopo la barriera.

Gli indumenti sintetici leggeri (magliette e biancheria) possono essere lavati nel lavabo di un hotel e asciugati in una notte appendendoli a un portasciugamani (il cotone impiega troppo tempo ad asciugarsi in questo modo).

Non piegare i vestiti, arrotolali. In questo modo occuperanno meno spazio.

Portati oggetti multiuso. Ad esempio, non portare un semplice coltello tascabile, bensì un coltellino svizzero.



Quando viaggi in due con la tua "dolce metà", poniti domande spinose come: "Possiamo usare lo stesso dentifricio?" e "Ce la farò a usare il suo shampoo per una settimana?".

Nei viaggi lunghi puoi portare la biancheria e i vestiti più brutti che hai e poi buttarli via man mano che li usi!

Se sei in dubbio sul portare o meno un certo oggetto, pensa se valga la pena comprarlo per strada qualora ti servisse.

Porta tutto l'abbigliamento da pioggia e da temperature rigide indipendentemente dalla stagione.

Puoi metterti un piccolo asciugamano intorno al collo durante un temporale per impedire che l'acqua ti corra lungo la schiena (si piega anche come un foulard).

I sacchetti di plastica sono ottimi per coprire gli stivali se dimentichi quelli antipioggia. Se dimentichi i guanti da pioggia, quelli per lavare i piatti possono rimpiazzarli ottimamente e con poca spesa.

Le borse di plastica a zip di varie dimensioni possono essere molto utili per organizzare gli oggetti nelle borse da moto e nelle sacche. In questo modo è più facile trovare un certo oggetto senza dover disfare l'intero bagaglio. Usa una borsa da cinque litri per i vestiti che ti servono per un giorno (jeans, biancheria e maglietta). Così potrai togliere dal bagaglio solo ciò che ti serve.

Non pensare solo al volume di ciò che porti, ma anche al peso. Ove possibile, leggero è meglio. Quando carichi la moto, tieni più peso possibile vicino al suo baricentro. Ciò significa in basso e vicino al serbatoio, distribuito uniformemente sui lati.

Ricorda di consultare il manuale d'uso per conoscere il limite di carico della tua moto, oltre che delle borse e dei portapacchi, regolando la pressione delle gomme e le sospensioni di conseguenza.

Un giorno o due prima di partire, fai un giro di prova. Carica la moto e guida per un po', poi aggiusta il carico secondo necessità.



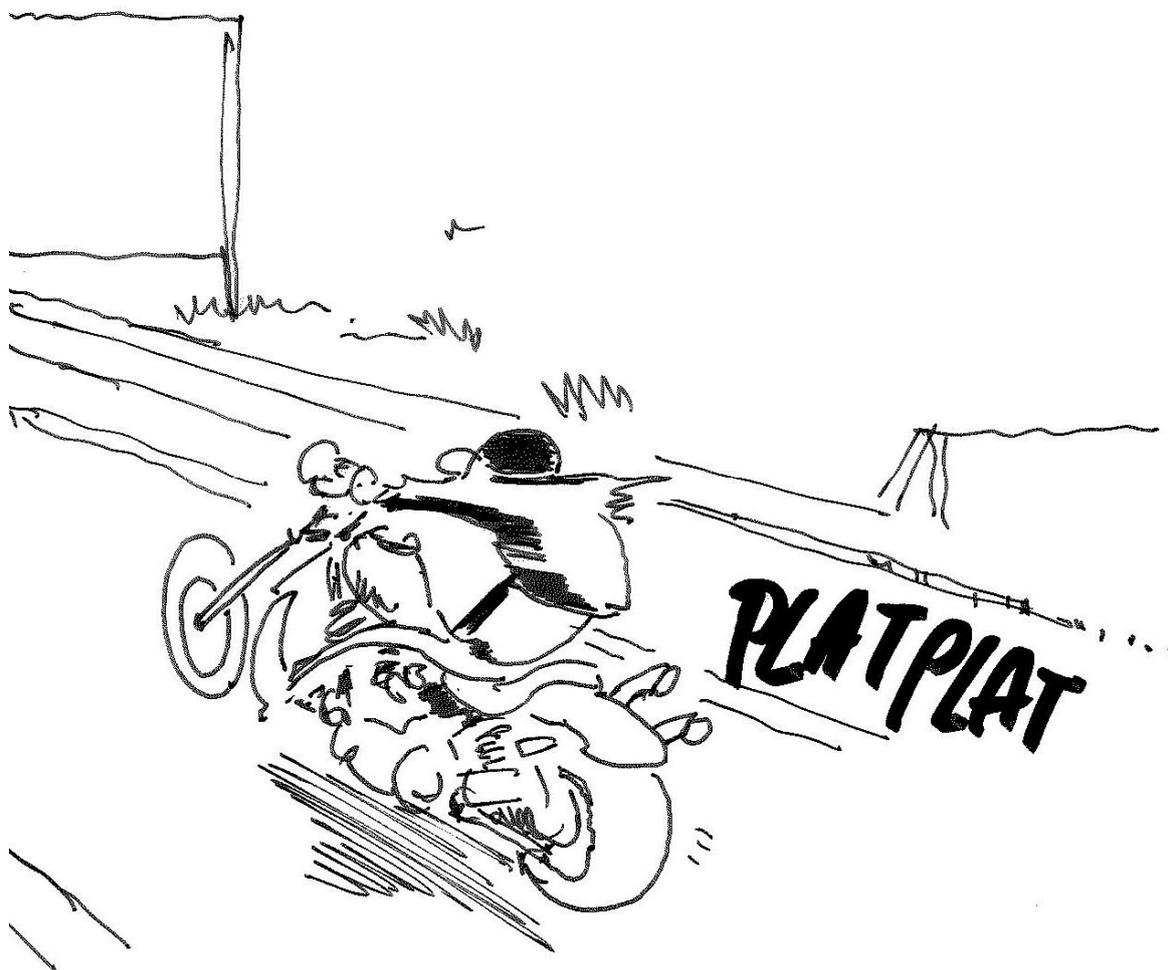
Genova Chapter



Se vai in campeggio, monta la tenda una o due volte prima di partire (e non dimenticare di controllare che sia impermeabile). Esercitati a montarla al buio. Per risparmiare spazio, arrotola alcuni vestiti nel sacco a pelo.

Di seguito per chi volesse l'elenco delle chiavi utilizzate sulle Harley: 1/4 – 5/16 – 3/8 – 7/16 – 1/2 – 9/16 – 5/8 – 11/16 – 3/4 – 7/8- 15/16 alle quali è bene aggiungere le Chiavi Torx 25 – 27 – 40 – 45 e un set completo di chiavi a brugola.

Quando viaggi in gruppo, risparmia spazio mettendo a confronto ciò che ciascuno ha portato con sé. Potreste evitare di portare la stessa cosa in più di uno.





Cosa fare in caso di incidente

Purtroppo è una eventualità che può presentarsi a chiunque di noi: essere coinvolti o dover assistere ad un incidente. Di fronte a tale evento spesso ci si lascia prendere dal panico dimenticandosi delle più elementari regole su cosa si debba fare. In questa sezione approfondiremo le più essenziali regole a riguardo. Gli incidenti si possono suddividere in due categorie:

- incidenti con soli danni a cose e persone
- incidenti con danni a sole cose

L'atteggiamento in queste due situazioni deve essere completamente diverso dato che nel secondo caso non vi sono coinvolti feriti mentre nel primo appare evidente un livello di gravità maggiore.

È essenziale una cosa su tutto: la calma! Mantenete la calma, valutate oggettivamente la situazione, proteggete i feriti e voi stessi da ulteriori incidenti, fornite informazioni precise agli operatori del soccorso: se non siete sufficientemente esperti, già questo realizza un buon livello di soccorso.

Incidente con danni a cose e persone

Il Codice della Strada prevede l'**obbligo di prestare soccorso** in caso di incidente stradale con feriti, stabilendo una sanzione per chi non ottempera: omissione di soccorso! Il codice penale precisa che tale obbligo riguarda non solo chi è in qualche modo coinvolto nell'incidente ma anche chi si trova a passare più tardi ed ha la chiara percezione dell'esistenza di feriti. La sequenza delle azioni di soccorso si sviluppa in più fasi, ognuna delle quali di per sé già realizza il soccorso, cioè realizza il fine di salvare vite umane o almeno ridurre il danno.

Sul luogo dell'incidente è necessario proteggere il luogo senza spostare, valutare la situazione, chiamare i soccorsi, occuparsi dei feriti nei limiti delle proprie capacità (primo soccorso).

- **Proteggere il luogo dell'incidente** Significa **segnalare agli altri veicoli sopraggiungenti l'esistenza dell'incidente** e dell'ostacolo sulla carreggiata. Quest'operazione è di fondamentale importanza e spesso ce se ne dimentica preoccupati solo di andare a vedere quello che è successo! Tutti i mezzi possono



essere utili, in particolare il parcheggiare in condizioni di sicurezza prima del luogo dell'incidente, l'accensione di tutte le luci, segnalazioni manuali, il triangolo di emergenza ecc., **evitando però di mettere a repentaglio la propria vita**. In questo modo si evita che altri veicoli possano impattare sui veicoli incidentati e produrre altre vittime. Troppo spesso infatti ad un incidente se ne sommano altri perché nessuno si preoccupa di segnalare adeguatamente l'incidente!

Nulla va toccato o spostato salvo casi di pericolo vitale per dare modo alla polizia di ricostruire con esattezza la dinamica di quanto accaduto.

- **Valutazione della situazione e primi interventi.** Bisogna valutare la gravità dell'incidente, cioè **stabilire approssimativamente quanti feriti ci sono e la gravità** delle lesioni. Non è richiesta una valutazione medica approfondita ma è importante acquisire gli elementi necessari per la fase successiva. Nell'immediato si devono **togliere tutte le chiavi dal quadro strumenti** per evitare che i circuiti elettrici possano innescare un incendio.
- **Chiamare i soccorsi.** Una volta valutata la situazione bisogna **avisare i soccorsi** (118 se sei in Italia; se vai all'estero informati prima di partire sul numero per le chiamate di emergenza) fornendo elementi precisi sul luogo dell'incidente, tipo di veicoli coinvolti, numero di persone ferite, gravità delle lesioni, se i feriti sono bloccati all'interno del veicolo ecc.. Generalmente sarà l'operatore a guidarci ponendoci delle precise domande alle quali noi dovremo solo rispondere. Le nostre risposte sono molto importanti: sulla base di esse l'operatore telefonico è in grado di valuterà il tipo di intervento più appropriato. Con l'ambulanza arriveranno anche le autorità di polizia ed i pompieri se ritenuto necessario.
- **Primo soccorso** In attesa dei soccorsi veri e propri ci si dovrà adoperare nei limiti delle proprie capacità ad accudire i feriti. È evidente che questo momento è molto delicato: la maggior parte delle lesioni richiedono manovre od operazioni che è vivamente consigliabile lasciare a specialisti mentre altre possono essere affrontate anche da inesperti, ma sempre con prudenza: compiere operazioni errate, incongrue, eccessive, potrebbe peggiorare le lesioni anche in modo grave. L'esito di un buon intervento nasce solo da un'adeguata preparazione!

In generale può essere considerato **molto grave** un ferito che:

- è incosciente
- è stato sbalzato fuori dal veicolo o dal motociclo



- abbia violentemente urtato il volante o il cruscotto con la testa o abbia sbattuto il capo a terra nel caso di motociclisti
- sia schiacciato dalle lamiere del veicolo o infilzato da un oggetto
- abbia una posizione del tronco o della testa così innaturale da far sospettare una lesione vertebrale
- abbia segni di una forte emorragia

Al lato opposto, possono essere considerate **poco gravi**:

- abrasioni, escoriazioni, contusioni, lacerazioni, piccoli tagli
- fratture di naso, denti e dita.

Il primo soccorso non prevede che si debba spostare sempre l'infortunato lontano dal luogo dell'incidente; al contrario, salvo pericolo immediato, è **consigliato di non muovere assolutamente l'infortunato a terra per evitare danni spinali o cervicali potenzialmente permanenti se non letali**. Per questo stesso motivo, non sempre si deve tentare di metterlo in posizione più comoda.

Se pertanto ci si sente inesperti di soccorso o non si è sicuri considerate che in tutte le lesioni sopra indicate come "gravi" è meglio attendere l'arrivo di soccorsi specializzati piuttosto che tentare manovre rischiose (tipo l'estrazione del ferito dall'abitacolo, l'estrazione del casco, massaggi cardiaci sul posto ecc.) che potrebbero procurare lesioni vertebrali irreversibili o emorragie interne inarrestabili. Ricordiamoci che solo in caso di incendio in atto o in imminente pericolo per la vita giustifica lo spostamento di un ferito. In questo caso, occorre agire senza "strattonare", "tirare" o "piegare", soprattutto a livello di colonna vertebrale e di vertebre cervicali, cercando di conservare l'allineamento delle vertebre.

Negli altri casi considerati poco gravi è possibile intervenire ad esempio tamponando emorragie esterne con garze o altro materiale possibilmente sterile. L'immobilizzazione di fratture di arti può essere tentata con mezzi di fortuna quali giornale, pezzi di legno o altro ma senza muovere l'arto lesionato.

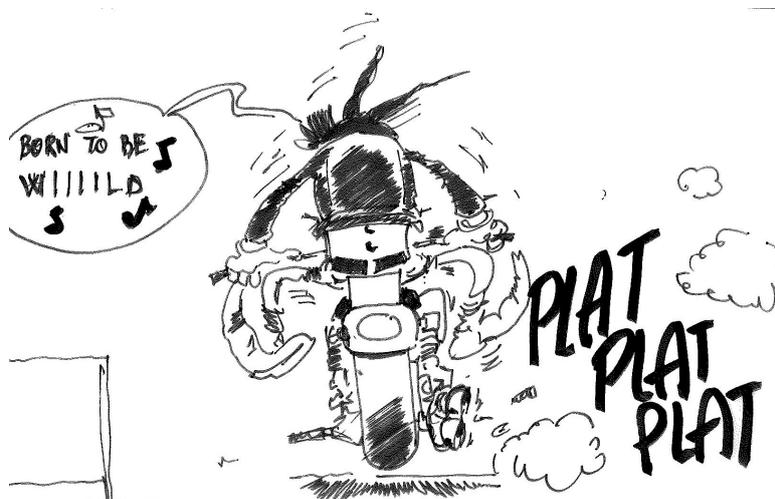
Riteniamo opportuno anche se non obbligatorio che ognuno abbia sul proprio mezzo una piccola cassetta di primo soccorso contenente cerotti, garze, bende, ma soprattutto dei guanti di lattice per essere più tranquilli dal punto di vista psicologico.



Incidente con danni alle sole cose

In questo caso la situazione è molto più semplice: non essendo coinvolte persone si tratta di un semplice **ingombro della carreggiata da rimuovere il prima possibile**. La procedura da seguire ricalca nella prima fase quanto già detto per il caso precedente.

- **Proteggere il luogo dell'incidente** Anche in questo caso è di fondamentale importanza segnalare la presenza di veicoli fermi sulla carreggiata con segnalazioni manuali, il triangolo ecc..per scongiurare ulteriori incidenti ed evitare che un banale scontro tra cose si trasformi in una tragedia coinvolgendo persone.
- **Rimozione dell'ingombro** Anche se può sembrare strano la fase successiva sarà quella di spostare i veicoli per rendere libera la carreggiata. È meglio spostarli fuori dalla carreggiata se possibile o al limite lungo di essa il più possibile a destra. Spesso si vedono persone che iniziano a discutere pericolosamente in mezzo alla strada lasciando i mezzi in balia del traffico che dovrà evitarli con traiettorie alquanto improbabili. Tale atteggiamento è molto pericoloso e insensato e l'intervento successivo della polizia potrebbe produrre anche delle sanzioni: oltre al danno anche la beffa.
- **Compilazione del modulo di costatazione amichevole** Questo documento, chiamato anche CID, è generalmente rilasciato dalla propria assicurazione sebbene non vi sia l'obbligo di averlo a bordo è consigliabile tenerne sempre uno a disposizione. Per la compilazione di tutti i campi sarà necessario avere sotto mano la patente di guida, la carta di circolazione del mezzo e i documenti assicurativi.





Per finire

La leggenda della campana Guardian

Molti anni fa, in una fredda notte di dicembre, un vecchio burbero motociclista era di ritorno da un viaggio in Messico con le bisacce della sua moto piene di giocattoli e altri gingilli assortiti per i bambini di un orfanotrofio vicino a dove lui lavorava. Mentre cavalcava nella notte, pensava alla fortuna che aveva avuto nella vita, quella di avere una donna amorevole che capiva il suo bisogno di andare per le strade e pensava alla sua moto, che non lo aveva mai deluso una volta in tanti anni di strada insieme. Ebbene, a circa 40 miglia a nord del confine, nel deserto, si nascondeva un piccolo gruppo di famosi critters, meglio conosciuti come Gremlins o spiritelli maligni di strada. Sai, quelli che lasciano sempre degli ostacoli sulle strade, che so, una scarpa, tavole di legno, pezzi di vecchi copertoni, o quelli che scavano le buche tanto temute per i bikers e che spesso sono causa di incidente, o quelli che ti fanno capitare di tutto sulla tua moto, anche i guasti più impensati. Loro vivono per questo e quando riescono a realizzare i loro progetti gioiscono per le loro malefatte. Bene, al nostro biker, lupo solitario, subito dopo una curva, in quella notte di luna, i folletti tesero un agguato, facendolo cadere sull'asfalto e scivolare per parecchi metri, si fermò dolorante vicino alla sua moto, nell'impatto con l'asfalto si erano rotte le bisacce e tutti i giocattoli erano sparsi sulla strada. Mentre giaceva lì, incapace di muoversi, i folletti di strada si avvicinavano minacciosi verso di lui per averne la meglio definitivamente. Ebbene, questo biker, non essendo uno che si arrendeva facilmente, iniziò a lanciare le cose uscite dalle bisacce contro i folletti, ma questi, per nulla spaventati, continuavano ad avvicinarsi, vedendo che tutto era inutile, si ritrovò in mano una campana uscita dalle bisacce, iniziò a suonarla con la speranza di spaventare i piccoli gremlins. Circa a un mezzo miglio di distanza, accampati nel deserto, c'erano due bikers seduti attorno al fuoco che parlavano della bella giornata passata in giro con le loro moto, della sensazione di libertà che da il vento sulla faccia mentre cavalcavano attraverso il loro grande paese. Nel silenzio della notte sentirono questo suono incessante di campana, da prima pensarono ad una chiesa, ma poi ascoltando bene, capirono che era qualcos'altro. Incuriositi montarono in sella e trovarono il vecchio biker circondato dagli spiritelli ormai pronti a terminare l'opera. Inutile dire che, facendo parte della fratellanza biker, si lanciarono subito contro gli spiritelli e li misero in fuga, salvando così il nostro lupo solitario. Il vecchio non sapendo come sdebitarsi, offrì loro del denaro, ma come tutti i veri bikers loro, rifiutarono categoricamente. Ebbene, il nostro protagonista però, come al solito, non si diede per vinto, tagliò due pezzi di pelle delle sue bisacce



li legò ciascuno a una campanella e poi le posizionò sulle moto dei motociclisti, il più vicino possibile al suolo. Il vecchio guerriero di strada disse ai due biker che con quelle campanelle messe sulle loro moto sarebbero sempre stati protetti dai folletti maligni di strada e che se per caso, si fossero trovati in difficoltà, suonandole un altro motociclista sarebbe corso in loro aiuto, come era accaduto a lui. Così, ogni volta che vedete un motociclista con una campana sulla sua moto, sappiate che egli è stato benedetto con la cosa più importante nella vita, l'amicizia di un collega.

Lo Scopo della campana Guardian

Molti di noi hanno sentito la storia di spiriti maligni di strada. Sono piccoli folletti che vivono per le strade e sulle nostre moto. Amano guidare, e sono anche responsabili della maggior parte dei problemi delle nostre moto. A volte le nostre frecce rifiutano di funzionare, la batteria si esaurisce, la frizione ha bisogno di taratura, o una qualsiasi delle centinaia di cose che possono andare male. Questi problemi sono causati dagli spiriti maligni di strada. I folletti maligni di strada non possono vivere in presenza della campana, perché rimangono intrappolati nella cavità della stessa. Tra le altre cose, il loro udito è super sensibile, essendo per cui intrappolati nella campana, il suono della stessa li fa impazzire. Essi perdono la loro presa e cadono per la strada. Se vi comperate da soli una campana Guardian, la magia funziona, ma se la campana vi viene regalata, il potere raddoppia e saprete sempre che da qualche parte c'è un amico che vi pensa pronto ad aiutarvi. Dunque, se avete un amico che non possiede una campana, non datela vinta ai folletti maligni di strada, regalategliela e per lui sarà bellissimo sapere che qualcuno lo pensa. La campana, oltre a prevenire i guasti della vostra moto e gli incidenti di percorso, aiuterà ad eliminare spiriti maligni di strada.

Lucidatura della campana Guardian

E' consuetudine per alcuni di noi legare una campana di bronzo nella parte anteriore sinistra del telaio della nostra moto, nel punto più basso vicino al suolo, qui è dove funziona meglio e si sporca di più. E' una piccola cosa, ma il motivo è nobile, ogni volta che la campana si sporcherà e noi la lucideremo, ricorderemo gli amici perduti che ora sono nel vento. Quando sentiremo suonare la campana, sapremo che i nostri fratelli e le nostre sorelle sono in viaggio con noi, questo ci ricorderà com'è facile sbagliare e perdere la vita. E forse, soltanto forse, la prossima volta che saremo in pericolo, loro saranno lì per aiutarci ... e noi li ringrazieremo ogni volta che spendiamo un pò del nostro tempo per lucidare la campanella.



Genova Chapter





Genova Chapter



Molto spazio.
Molto freddo.
Molto bello.
Forse perché è inverno.
perché in giro c'è nessuno.
perché la luna non è mai stata così chiara.
E il freddo così pulito.
La strada che scavalca le montagne specchia in modo innaturale
il bianco della neve che mi tiene compagnia.
Vado.
Vado in giro di notte.
Scappo da una città che fa troppo rumore.
Posti affollati dove mi sento straniero.
Scappo solo.
Assieme agli scoppi del motore.
Che stanotte paiono più nitidi.
Ancora più dolci.
Nel ghiaccio di solitudine che circonda la valle stò al caldo.
E sereno.
Finalmente.
Le mani perdute nel profondo dei buffi coprimani pelosi.
La pancia coperta da cento chili di lana.
Penso che mi piace tanto.
Penso che vorrei avere più tempo.
E mano gente che spinge e grida.
La faccia brucia e gli occhi si difendono con qualche lacrima chiara.
che va a perdersi chissà dove.
I tornanti della strada hanno il fondo di lucide pietre scivolose.
Lontano, lucine che brillano, indicano un posto piccolino
dove la gente sta' dormendo.
Sogno che tutta l'aria del mondo sia così brillante.
Sogno che persone limpide e forti tornino a vivere
nella città dalla quale sempre più spesso vado via.
Sogno di incontrare occhi scuri e amici.
Sogno di vivere un tempo tranquillo.
E il suono di questo vecchio motore.
Sogno una notte come stanotte.

[C. Talamo]