

Il modello IRT

● PROGRAMMA EUROPEO DI FORMAZIONE PRIMARIA PER MOTOCICLISTI



Un progetto
della Federation
of European Motorcyclists'
Associations




ON THE MOVE
Per strade più sicure in Europa



***Europe Direct è un servizio a vostra disposizione per aiutarvi
a trovare le risposte ai vostri interrogativi sull'Unione europea.***

**Numero verde unico (*):
00 800 6 7 8 9 10 11**

(*) Alcuni gestori di telefonia mobile non consentono l'accesso
ai numeri 00 800 o non ne accettano la gratuità.

Numerose altre informazioni sull'Unione europea sono disponibili su Internet
consultando il portale Europa (<http://europa.eu>).

Una scheda catalografica figura alla fine del volume.

Lussemburgo: Ufficio delle pubblicazioni dell'Unione europea, 2011

ISBN 978-92-79-17361-5
doi:10.2832/23217

Commissione europea
Direzione generale della Mobilità e dei trasporti
Sicurezza stradale e trasporto di merci pericolose
<http://ec.europa.eu/roadsafety>

© Unione europea, 2011
Riproduzione autorizzata con citazione della fonte.

Foto per gentile concessione di FEMA

Printed in Belgium

IMPRESO EN PAPEL BLANQUEADO SIN CLORO ELEMENTAL (ECF)

A large orange circle is positioned in the upper right quadrant of the slide, serving as a background for the title text.

Il modello IRT



Sommario

Definizione di un approccio europeo per la formazione primaria dei motociclisti

4

La gestione del progetto IRT

5

Il modello IRT – Programma europeo di formazione primaria per motociclisti

6

Unità essenziali della formazione primaria per motociclisti

6

Un approccio modulare per un accesso di tipo progressivo

6

Prima di iniziare a guidare: unità teorica del programma IRT

8

1. Codice della strada

8

2. Segnaletica verticale e orizzontale

10

3. Meccanica e dinamica

11

4. Consapevolezza dei rischi

12

5. Caschi e abbigliamento adeguato

13

6. Responsabilità sociali

15

7. Stati di alterazione

16

8. Atteggiamento e comportamento

17

3

Gestione del veicolo: modulo relativo al controllo del veicolo del programma IRT

18

1. Familiarità con il veicolo

18

2. Manovre di base

21

3. Cambio, freni e direzione di marcia

25

4. Sterzo e controsterzo

30

5. Manovre a bassa velocità

33

6. Gestione del rischio

35

Guida sicura su strada: modulo del programma IRT relativo all'interazione con la circolazione stradale

40

1. Posizionamento nel traffico

42

2. Distanza e velocità

46

3. Curve e tornanti

48

4. Incroci

51

5. Sorpasso

56

6. Autostrade

59

7. Anticipazione

62

8. Guidare con altri

67

9. Pianificazione di un itinerario

69

Ringraziamenti

72



Definizione di un approccio europeo per la formazione primaria dei motociclisti

Il modello IRT, ossia il programma europeo di formazione primaria per motociclisti, è stato sviluppato nell'ambito del Progetto IRT, finanziato dalla Direzione generale dell'Energia e dei trasporti della Commissione europea, insieme alla Federation of European Motorcyclists' Associations (FEMA), alla Fédération Internationale de Motocyclisme (FIM), all'Association des Constructeurs Européens de Motocycles (ACEM) e a Vägverket, ente svedese della circolazione stradale.

Il progetto *Developing a European Approach to the Initial Training of Motorcyclists* (TREN-SUB-2003-S07.30333), ovvero il progetto dedicato alla definizione di un approccio europeo per la formazione primaria dei motociclisti, noto anche come Initial Rider Training, è stato istituito per ovviare alla carenza e al divario qualitativo ampiamente riscontrati nell'offerta formativa europea per i motociclisti non ancora in possesso di patente di guida.

programmi di formazione propedeutici al conseguimento della patente per motociclisti disponibili oggi nel territorio dell'UE.

La struttura modulare e l'approccio pedagogico del modello IRT – Programma europeo di formazione primaria per motociclisti consentirà inoltre l'ottimizzazione dell'offerta di formazione primaria per motociclisti anche dal punto di vista quantitativo. Sebbene sia stato principalmente sviluppato per l'utilizzo nell'ambito della formazione a pagamento, il modello può trovare applicazione anche in situazioni formative di carattere più informale e potrà essere un valido strumento per insegnare a guidare correttamente e in modo sicuro anche ad amici e familiari o ai membri di club motociclistici o di associazioni che si occupano di sicurezza, vale a dire in contesti spesso caratterizzati da una carenza di formazione professionale o da programmi di formazione qualitativamente insoddisfacenti.

Per promuovere il conseguimento di questi obiettivi, nell'ambito del progetto IRT è stata contemplata la possibilità di sfruttare l'innovativa tecnologia di e-Coaching. Questa tecnica potrebbe fornire un contributo all'ottimizzazione dei programmi di formazione primaria dei motociclisti, grazie soprattutto all'opportunità di simulare situazioni pericolose senza che si renda necessario esporre i motociclisti a potenziali rischi. Il comitato di supervisione di IRT è giunto alla conclusione che un approccio che preveda la modalità e-Coaching, come prospettato nella presente relazione tecnica finale e nella relazione redatta dall'Unità di ricerca sugli ipermedia del Politecnico di Tampere, dispone effettivamente del potenziale necessario a contribuire in modo significativo alla sicurezza dei conducenti di motociclette e scooter. Il comitato di supervisione di IRT ritiene particolarmente importante proseguire il lavoro svolto in questo ambito e individua nella Commissione europea l'unica istituzione in grado di farlo.

Il Progetto IRT affronta uno dei problemi che più influenzano la qualità dei programmi di formazione pensati per gli utenti che per la prima volta si apprestano a guidare un veicolo a due ruote, vale a dire la tendenza a focalizzare l'attenzione sulla capacità di controllo del veicolo, trascurando la consapevolezza dei rischi e l'atteggiamento e il comportamento del conducente. È stata individuata da molto tempo la correlazione tra l'eccessiva sicurezza dei motociclisti che hanno da poco conseguito la patente di guida, incapaci di riconoscere i potenziali pericoli e con abitudini di guida rischiose, e la propensione dei corsi di guida a focalizzare l'attenzione sulle capacità di controllo del veicolo. Nonostante questa consapevolezza, il comitato di supervisione del progetto IRT non è a conoscenza di iniziative serie e strutturate volte a creare un corso di formazione propedeutico al conseguimento della patente che abbia tentato di raggiungere – o abbia raggiunto – il giusto equilibrio tra nozioni sul controllo del veicolo e nozioni sulla consapevolezza dei rischi.

Si ritiene invece che questo traguardo sia stato raggiunto dal progetto IRT. Frutto della collaborazione con specialisti di comprovata esperienza in settori come il motociclismo, la ricerca accademica e la sicurezza stradale, il modello IRT – Programma europeo di formazione primaria per motociclisti offre le competenze necessarie per il controllo del veicolo senza estrarle dal contesto della circolazione stradale odierna, con le insidie che lo caratterizzano, ed evidenzia al contempo il ruolo primario del motociclista nel garantire la propria sicurezza. I membri del comitato di supervisione di IRT sono certi che il modello IRT offrirà un miglioramento tangibile per gran parte dei pro-

Per molte persone guidare una motociclette o uno scooter è sinonimo di libertà e flessibilità, di divertimento e di emozioni. Va tuttavia riconosciuto che il motociclista è vulnerabile e che, sebbene la maggior parte degli incidenti non siano imputabili al conducente, l'assenza dei vantaggi garantiti agli automobilisti dalle misure di sicurezza passiva lo espone a rischi maggiori.

Il modello IRT – Programma europeo di formazione primaria per motociclisti, articolandosi in tre Unità (teoria, controllo del veicolo e interazione con la circolazione stradale), offre a chi si appresta per la prima volta a guidare una motociclette la pos-



sibilità di rispondere adeguatamente alle sfide e di riconoscere e gestire i rischi che gli si presentano. L'aggiunta di un quarto componente, ossia l'e-Coaching, potrebbe ulteriormente migliorare l'offerta.

Le conclusioni e le raccomandazioni del progetto IRT non sono da intendersi come volontà di avanzare eventuali interessi specifici, bensì come volontà di mettere a disposizione dei futuri motociclisti una formazione più adeguata e attenta alla sicurezza.

La gestione del progetto IRT

Il comitato di supervisione appositamente istituito si è già riunito quattro volte. Nel 2005 si è riunito a Bruxelles, il 18-19 gennaio e il 22-23 marzo, e a Parigi, nei giorni 3 e 4 ottobre. Nel 2007, invece, la riunione ha avuto luogo il giorno 5 marzo, sempre a Bruxelles.

Membri del comitato di supervisione del progetto IRT (in ordine alfabetico):

- * **Dott. Hans-Yngve Berg**, specialista nel settore della formazione degli automobilisti, Vägverket, Svezia.
- * **Jacques Compagne**, segretario generale della Association des Constructeurs Européens de Motocycles (ACEM), Belgio.
- * **Achilles Damen**, pubblico ministero e presidente della commissione Mobilità, trasporti, sicurezza stradale e politica pubblica della Fédération Internationale de Motocyclisme (FIM), Paesi Bassi.
- * **Aline Delhay**, segretario generale della Federation of European Motorcyclists' Associations (FEMA), Belgio.
- * **Prof. Erik Duval**, Università cattolica di Lovanio, coordinatore dell'Unità di ricerca sugli ipermedia e sulle banche dati e presidente della Fondazione Ariadne, Belgio.
- * **Dott. Marie-Axelle Granié**, responsabile dell'attività di ricerca sulla psicologia evolutiva, Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité, Francia.
- * **Ian Lee**, General Manager del programma di formazione destinato ai motociclisti della British Motorcyclists Federation, Regno Unito.
- * **Brane Legan**, agente di polizia, istruttore per i programmi internazionali di sicurezza per motociclisti e automobilisti,



responsabile della formazione di motociclisti e automobilisti presso l'Accademia di polizia slovena, capo istruttore in sicurezza, guida di motocicli e automobili dell'Associazione slovena per automobilisti e motociclisti.

- * **Marc O'Loideoin**, istruttore senior del programma di formazione per motociclisti Star Rider, Irlanda.
 - * **Antonio Perlot**, Public Affairs Manager della Association des Constructeurs Européens de Motocycles (ACEM) e ex segretario generale della FEMA, Belgio.
 - * **Dott. Pekka Ranta**, ricercatore senior presso l'Unità di ricerca sugli ipermedia del Politecnico di Tampere, Finlandia.
 - * **Roger Renoy**, responsabile della formazione di motociclisti e automobilisti presso l'accademia della Polizia nazionale, Belgio.
 - * **Filip Sergeys**, responsabile formazione e simulazioni, Honda Europe, Belgio.
 - * **Peter Smirz**, vicepresidente dell'Internationaler Verband für Verkehrserziehung (IVV) e direttore di una nota scuola per automobilisti e motociclisti, Austria.
- Oltre ai membri permanenti sopra citati, hanno partecipato alle riunioni del comitato di supervisione:
- * **Robin Cummins**, ex responsabile degli esaminatori di guida, Driving Standards Agency, Regno Unito.
 - * **Duarte Forjaz**, formazione per i motociclisti, Federação Nacional de Motociclismo, Portogallo.



- * **Silvio Manicardi**, Senior Manager, Honda Europe Motorcycles, Italia.
- * **Trevor Wedge**, responsabile degli esaminatori di guida, Driving Standards Agency, Regno Unito.

spiegare l'atteggiamento e il comportamento che il motociclista è chiamato a tenere.

Lo sviluppo della quarta unità, l'e-Coaching, è subordinato all'accettazione da parte della Commissione europea delle conclusioni raggiunte dal progetto IRT e delle raccomandazioni contenute nella relazione tecnica finale.

Il modello IRT – Programma europeo di formazione primaria per motociclisti

La struttura e l'approccio illustrativo del Programma europeo di formazione primaria per motociclisti sono stati concepiti da Robert Tomlins, coordinatore del progetto IRT. La definizione dei dettagli del programma è invece frutto della collaborazione tra il gruppo di lavoro degli istruttori di IRT e il coordinatore del progetto, che si è occupato anche della stesura del presente manuale. Il gruppo di lavoro degli istruttori si compone di due istruttori di guida esperti, ovvero Roger Renoy, del Corpo di polizia belga, e Brane Legan, del Corpo di polizia sloveno, e di tre istruttori di guida appartenenti ad autoscuole private, ovvero Peter Smirz (Austria, vicepresidente di IVV, organizzazione internazionale degli istruttori di guida), Marc O'Loideoin (Irlanda) e Ian Lee (Regno Unito).

Un approccio modulare per un accesso di tipo progressivo

I vantaggi di un approccio modulare sono sembrati particolarmente interessanti alla luce dell'accesso progressivo previsto dalla seconda e della terza direttiva europea sulle patenti di guida per i motocicli a due ruote.

È in considerazione di questo approccio che, come è visibile anche nella Figura 1, si è proceduto all'identificazione delle unità e dei moduli in linea con le esigenze formative di una particolare sottocategoria della patente di guida A. Se applicato nella sua forma più logica, l'approccio modulare già citato consente al motociclista detentore di una patente di guida di una determinata sottocategoria, ad esempio la categoria A1, di conseguire la patente di guida A2 o A seguendo unicamente una formazione dedicata agli aspetti non trattati nel programma formativo previsto per la patente A1.

Unità essenziali della formazione primaria per motociclisti

Il progetto IRT è stato chiamato a identificare le unità essenziali da inserire in un programma pilota europeo di formazione primaria per motociclisti, in quanto è stata riconosciuta la necessità di sviluppare una struttura per il programma stesso e di individuare un formato e uno stile che fossero adatti a presentare gli elementi che lo compongono e i moduli correlati.

La struttura si compone di quattro unità (*Teoria, Controllo del veicolo, Interazione con la circolazione stradale ed e-Coaching*), all'interno delle quali sono stati identificati gli aspetti essenziali. La base del modello del Programma europeo di formazione primaria per motociclisti è costituita dalle prime tre unità, che il comitato di supervisione ritiene adatte a rendere l'iniziativa del Programma europeo di formazione primaria per motociclisti articolata, coerente ed efficace rispetto ai costi. Tutte le unità affrontano l'importante questione della consapevolezza dei rischi e la loro prevenzione e non tralasciano di

L'iter legislativo della proposta per la terza direttiva europea sulle patenti di guida ha reso palese che la definizione in essa contenuta di ottenimento progressivo della patente di guida sarebbe stata molto limitata. Nella sua stesura definitiva, i requisiti per la formazione specificati all'Allegato 6 sembrano ignorare la formazione e l'esperienza pregresse del motociclista. Ciononostante, i partner del progetto IRT auspicano che una revisione dell'Allegato 6 possa tradursi nella trasposizione della logica dell'approccio modulare del progetto IRT a livello normativo.

Si ritiene che il modello IRT – Programma europeo di formazione primaria per motociclisti debba mantenere la struttura modulare che lo contraddistingue e che consente, in quanto tale, lo sviluppo di programmi complementari, concepiti in considerazione di condizioni ed esigenze specifiche. Sulla base delle unità e dei moduli che compongono il modello IRT – Programma europeo per la formazione primaria per motociclisti, si potrebbe, ad esempio, istituire un programma dedicato a quei motociclisti che ritornano alle due ruote dopo un lungo periodo di fermo.



AM	1a, 2a, 3, 4a, 4b, 6a, 7, 8	AM	1a, 2, 3a, 3d, 4, 5	AM	1a, 2, 4a, 4b
A1	1a, 2a, 3, 4a, 4b, 5, 6a, 6b, 7, 8	A1	1b, 2, 3b, 3c, 4, 5, 6a, 6b	A1	1b, 2, 3a, 3b, 4a, 4b, 5, 6
A1/B	3, 4a, 4b, 5, 6a	A1/B	1b, 2, 3b, 3c, 4, 5, 6a, 6b	A1/B	1b, 3a, 3b, 4b
A2	1a, 1b, 2a, 2b, 3, 4a, 4b, 5, 6a, 6b, 7, 8	A2	1b, 1c, 2, 3b, 3c, 3d, 4, 5, 6a, 6b	A2	1b, 2, 3a, 3b, 4a, 4b, 5, 6, 7, 8, 9
A	1a, 1b, 2a, 2b, 3, 4a, 4b, 5, 6a, 6b, 7, 8	A	1b, 1c, 2, 3b, 3c, 3d, 4, 5, 6a, 6b	A	1b, 2, 3a, 3b, 4a, 4b, 5, 6, 7, 8, 9

Unità teorica	Controllo del veicolo	Interazione con la circolazione stradale
1 Codice della strada	1 Familiarità con il veicolo	1 Posizionamento
a norme e regole generali di circolazione	a comandi automatici	a a velocità inferiore a quella del traffico
b norme di circolazione in autostrada	b comandi manuali	b alla velocità del traffico
2 Segnaletica verticale e orizzontale	c sistemi avanzati di frenata	2 Distanza
a segnaletica generale	2 Manovre di base	3 Curve e tornanti
b segnaletica autostradale	3 Cambio, freni e direzione	a a destra
3 Dinamica del veicolo	a cambio automatico	b a sinistra
4 Consapevolezza dei rischi	b cambio manuale	4 Anticipazione
a altri utenti della strada	c sistemi di frenata separati	a altri utenti della strada
b ambiente e infrastruttura	d sistemi avanzati di frenata	b ambiente e infrastruttura
5 Caschi e abbigliamento adeguato	4 Sterzo e controsterzo	5 Incroci
6 Responsabilità sociali	5 Manovre a bassa velocità	6 Sorpasso
a rumore	6 Gestione del rischio	7 Autostrade
b primo soccorso e incidenti	a sterzata	8 Guida in gruppo
7 Stati di alterazione	b frenata di emergenza	9 Pianificazione di un itinerario
8 Atteggiamento e comportamento		

1a, 1b, 2a, 2b, 3, 4a, 4b, 5, 7, 8	4, 5, 6a, 6b	1a, 1b, 2, 3a, 3b, 4a, 4b, 5, 6, 7, 8, 9
e-Coaching. Esposizione virtuale, priva di rischio concreto, alle insidie e alle conseguenze dell'atteggiamento e del comportamento.		

Figura 1: La matrice strutturale iniziale del modello IRT – Programma europeo di formazione primaria per motociclisti mostra la pertinenza del suo approccio modulare per un sistema di accesso progressivo al conseguimento della patente.



Prima di iniziare a guidare: unità teorica del programma IRT

Si è ormai affermata la consapevolezza che la formazione teorica impartita ai motociclisti è cambiata. Non di rado si richiedeva esclusivamente la conoscenza dei cartelli stradali, della segnaletica e di regole stradali elementari, spesso senza che a queste competenze si abbinasse una spiegazione del motivo per cui tali convenzioni si rendono necessarie. Solo raramente la formazione era approfondita fino a trattare una serie di importanti problematiche di cui lo studente, poi chiamato motociclista, dovrebbe almeno avere una conoscenza e una comprensione di base.

Sulla scorta di quanto appena affermato sono stati identificati diversi aspetti teorici: codice della strada; segnaletica verticale e orizzontale; meccanica e dinamica del veicolo; caschi e abbigliamento adeguato; responsabilità sociali; stati di alterazione; consapevolezza dei rischi; atteggiamento e comportamento. Poiché è stata concepita come introduzione al modello IRT – Programma europeo di formazione primaria per motociclisti, l'Unità teorica dell'IRT dovrebbe essere affrontata prima della sezione dedicata al controllo del veicolo e i suoi moduli.

1. Codice della strada

L'obiettivo di questo modulo è presentare brevemente al futuro motociclista il corpus di norme e regole a cui deve attenersi quando è alla guida.

Trattati e convenzioni internazionali

La maggior parte delle norme che disciplinano la circolazione sulle strade pubbliche, i veicoli che vi sono ammessi e gli utenti della strada sono state definite da diversi trattati internazionali. A questo proposito sono particolarmente rilevanti le convenzioni delle Nazioni Unite sulla circolazione stradale e sulla segnaletica verticale e orizzontale del 1968. Le norme in materia di costruzione dei veicoli, che disciplinano, per esempio, le emissioni acustiche massime ammesse per una motocicletta, sono sancite invece dalle direttive dell'Unione europea e dall'Accordo generale di armonizzazione delle Nazioni Unite del 1998.

Unità teorica	Controllo del veicolo	Interazione con la circolazione stradale
1 Codice della strada	1 Familiarità con il veicolo	1 Posizione nel traffico
2 Segnaletica verticale e orizzontale	2 Manovre di base	2 Distanza e velocità
3 Meccanica e dinamica	3 Cambio, freni e direzione di marcia	3 Curve e tornanti
4 Consapevolezza dei rischi	4 Sterzo e controsterzo	4 Incroci
5 Caschi e abbigliamento adeguato	5 Manovre a bassa velocità	5 Sorpasso
6 Responsabilità sociali	6 Gestione del rischio	6 Autostrade
7 Stati di alterazione		7 Anticipazione
8 Atteggiamento e comportamento		8 Guidare con altri
		9 Pianificazione di un itinerario



Uno dei principali vantaggi di questi accordi è che offrono ai motociclisti norme e regole più uniformi a livello internazionale.

Perché esistono?

Praticamente ogni aspetto della guida di un motociclo o di uno scooter sulle arterie pubbliche è disciplinato da una o più regole, che regolamentano tutte le caratteristiche del moto-veicolo, stabiliscono chi può guidarlo e in che modo, e disciplinano la rete stradale su cui circola.

Per il futuro motociclista può essere utile conoscere le ragioni che hanno portato alla stesura di questi codici: norme e regolamenti sono stati concepiti per gestire in modo adeguato un ambiente frequentato da un numero molto elevato di utenti che perseguono obiettivi potenzialmente contrastanti e rischiosi.

La grande maggioranza delle norme è stata introdotta per fronteggiare problemi effettivamente riscontrati. Non sono, dunque, state concepite per proibire determinati comportamenti, ma sono state redatte nella consapevolezza dei rischi associati a questi ultimi.

Il futuro motociclista dovrà conoscere e attenersi scrupolosamente a molte di queste norme, la maggior parte delle quali sono esecutive per legge. Questo significa che, se non le rispetta, il futuro motociclista potrebbe incorrere in sanzioni o nella sospensione della patente di guida e del diritto di circolare sulle strade pubbliche.

Maggiore sicurezza

Il futuro motociclista deve comprendere che alla base del codice della strada che è chiamato a rispettare vi sono concrete ragioni di sicurezza.



Per esempio, i limiti di velocità vengono stabiliti in considerazione delle situazioni locali specifiche e dei rischi associati. Un pedone urtato da un veicolo che procede alla velocità di 30 km orari, avrà oltre il 90% di possibilità di sopravvivere, mentre se investito da un veicolo che procede a 70 km orari le sue possibilità di sopravvivenza sono pressoché nulle.

Un meccanismo analogo è alla base dei divieti di sorpasso: un pendio o un tornante, infatti, potrebbero non consentire al conducente di vedere eventuali veicoli in arrivo o svincoli da cui potrebbero provenire improvvisamente altri automezzi.

Codici della strada nazionali

In tutti gli Stati membri, prima di iniziare la formazione pratica per il conseguimento della patente di guida di categoria A, è necessario superare un test teorico.

Generalmente il codice della strada dello Stato contiene quanto è necessario sapere per superare questa prova.

10

È di particolare importanza che il futuro motociclista comprenda che le competenze richieste per il test costituiscono una delle basi essenziali per sviluppare le abilità e approfondire le conoscenze necessarie per poter guidare in sicurezza un motociclo o uno scooter nelle attuali condizioni di traffico.

2. Segnaletica verticale e orizzontale

L'obiettivo di questo modulo è consentire al futuro motociclista di comprendere l'importanza delle informazioni veicolate dalla segnaletica verticale e orizzontale.

Segnaletica verticale e orizzontale

Il futuro motociclista capirà che la capacità di riconoscere forma e significato della segnaletica verticale e orizzontale è un prerequisito fondamentale per il superamento del test teorico.

Oltre a ricordare costantemente e nel loro contesto di applicazione le norme e le regole che il motociclista è chiamato a rispettare, le informazioni contenute nella segnaletica gli permetteranno anche di valutare quali sono i comportamenti sicuri e accorti da tenere sulla strada.

Strisce e segnali sulla pavimentazione stradale

Il futuro motociclista deve imparare che le strisce e le scritte sulla pavimentazione stradale hanno lo stesso grado di autorità della segnaletica verticale. In genere, la presenza di una striscia continua indica un divieto: non deve essere oltrepassata quando si trova al centro della carreggiata e indica un divieto di parcheggio quando è al margine della strada. Sono molto importanti anche i segnali che indicano un attraversamento pedonale, una corsia preferenziale per i mezzi pubblici o una pista ciclabile.

Il significato delle forme

Il futuro motociclista imparerà a riconoscere che la forma di un segnale stradale fornisce generalmente indicazioni sul suo significato.

I segnali di forma circolare indicano una prescrizione. Se sono bordati da una fascia rossa indicano un divieto.



I segnali di forma triangolare contengono un avvertimento. Se hanno il vertice rivolto verso il basso rappresentano una prescrizione, se il vertice è rivolto verso l'alto hanno funzione di semplice segnalazione.



I segnali di forma rettangolare forniscono informazioni, spesso indicazioni stradali.





3. Meccanica e dinamica

L'obiettivo di questo modulo è fornire al futuro motociclista alcune informazioni sul funzionamento del veicolo e sui necessari controlli da effettuare.

Due giroscopi

Il funzionamento e il controllo di un motociclo o di uno scooter differiscono da quelli di qualsiasi altro mezzo motorizzato. Queste differenze sono dovute principalmente al fatto che le due ruote in rotazione agiscono come giroscopi. L'effetto giroscopico aumenta proporzionalmente alla velocità.

Per cambiare la direzione di un giroscopio è necessario applicare una forza nel senso contrario a quello in cui si desidera orientare la rotazione.

Questo significa che se un motociclo procede a una velocità pari o superiore a 20 km orari, per farlo svoltare a sinistra è necessario esercitare la pressione in avanti sulla manopola sinistra. Contrariamente alle aspettative e a quanto accadrebbe effettivamente a velocità di marcia inferiori, il veicolo non sterza verso destra, ma verso sinistra, ovvero nel senso opposto alla forza che viene esercitata.

Questo meccanismo, noto con il nome di controsterzo, verrà utilizzato e meglio compreso dal futuro motociclista quando imparerà a controllare e a utilizzare il motoveicolo.

Controllare che sia tutto in ordine

Il futuro motociclista dovrà imparare che il motociclo o lo scooter che si appresta a guidare è una macchina e, in quanto tale, deve essere sottoposta a regolari controlli, interventi di manutenzione e riparazione.

L'entità degli interventi di riparazione dipende dalla frequenza dei controlli effettuati e degli interventi di manutenzione. Anche una riparazione di lieve entità, se non effettuata, può portare alla necessità di un intervento molto massiccio, con i costi e i giorni di fermo che ciò comporta.

Il futuro motociclista dovrà acquisire familiarità con il libretto d'uso e manutenzione del mezzo poiché, oltre a contenere preziose informazioni, elenca gli interventi di controllo e di manutenzione da effettuare, specificandone la frequenza.

A prescindere dalle indicazioni contenute nel libretto d'uso, il futuro motociclista dovrà controllare le principali caratteristiche del motociclo o dello scooter almeno una volta a settimana e, comunque, sempre prima di un lungo viaggio.

Queste operazioni devono sempre comprendere il controllo dello stato e del funzionamento dei freni, delle pastiglie e delle guarnizioni, il controllo del paraolio della forcella, la verifica della pressione e delle condizioni dei pneumatici, della lubrificazione e della tensione della catena, il controllo del livello dell'olio motore, delle condizioni della batteria e la verifica di eventuali perdite di olio, liquido idraulico, refrigerante o carburante.

Il futuro motociclista deve essere consapevole del fatto che un veicolo in buone condizioni ha scarse probabilità di subire un'avaria, di causare un incidente o di esserne una concausa.

Rallentare e fermarsi

Quando il veicolo è in movimento è possibile rallentare e fermarsi ricorrendo ai freni. I freni sono azionati da leve posizionate sul manubrio e/o sui pedali che premono un materiale resistente contro un disco o un tamburo fissato alle ruote.

Trazione alle ruote

Quando il motore è avviato ed è inserita una marcia o la posizione Drive, la ruota posteriore inizia a girare e il veicolo si muove. Per svincolare il motore dalla ruota posteriore e per cambiare marcia in modo fluido, viene utilizzato un dispositivo chiamato frizione.

Sui veicoli dotati di cambio automatico, l'azionamento della frizione è collegato in automatico all'acceleratore che regola la velocità del motore.



4. Consapevolezza dei rischi

Questo modulo è concepito perché il futuro motociclista acquisti familiarità con il concetto di consapevolezza dei rischi e prenda atto della sua importanza per apprendere a guidare correttamente e in modo sicuro un motociclo o uno scooter.

Vedere e riconoscere

Il futuro motociclista deve comprendere che una delle abilità più importanti da acquisire nel processo che porta all'ottenimento della patente di categoria A è la consapevolezza dei rischi, ovvero la capacità di riconoscere situazioni potenzialmente pericolose.

L'acquisizione e lo sviluppo di questa abilità essenziale sono collegati a numerosi fattori: il motociclista deve innanzitutto imparare dove guardare, poi imparare a osservare in modo consapevole le circostanze per riconoscere uno o più elementi in base al loro potenziale di rischio e comprendere gli eventuali pericoli che potrebbe trovarsi ad affrontare.

L'essere in grado di identificare una situazione potenzialmente rischiosa, di valutare le esigenze e di agire in modo adeguato per prevenirle o minimizzarle sono azioni che richiedono al futuro motociclista lo sviluppo di una capacità di discernimento in relazione a diverse e numerose situazioni.

Posizione, distanza e velocità

Il futuro motociclista dovrà imparare che la posizione che assume sulla strada, la velocità a cui procede il veicolo e la distanza che mantiene da un elemento della carreggiata o da un altro utente, sono fattori che influenzeranno la possibilità di riconoscere e valutare situazioni potenzialmente pericolose.

Spesso saranno proprio velocità e distanza a rendere rischiosa una data situazione che dovrà poi essere gestita come tale. Procedere a una velocità troppo elevata, senza rispettare la distanza di sicurezza e/o nella posizione scorretta sono i fattori che determinano la maggior parte degli incidenti che si verificano sulle arterie stradali.

Condizioni della strada

Il futuro motociclista deve saper riconoscere le condizioni della strada che potrebbero compromettere la sua sicurezza. Innanzitutto la struttura, la superficie e lo stato di manutenzione sono tutti fattori che hanno un impatto significativo sul veicolo e sul suo controllo da parte del conducente. In secondo luogo, il tipo di strada, il volume di traffico e la sua composizione influenzeranno l'incidenza di circostanze potenzialmente rischiose.

Altri utenti della strada

La capacità di capire le esigenze e il probabile comportamento degli altri utenti della strada sarà una competenza essenziale del futuro motociclista. Sebbene non si tratti di una scienza esatta, il conducente può spesso imparare a prevedere, per esempio, le manovre del conducente di un mezzo pesante o di un autobus e adeguare di conseguenza posizione, velocità e distanza.

Analogamente, il motociclista può prevedere il comportamento dei pedoni, in particolare quando si apprestano ad attraversare una strada per prendere un autobus in sosta a una fermata. Sono meno prevedibili, invece, le azioni di bambini e persone anziane. A questo proposito il futuro motociclista imparerà che è spesso necessario aspettarsi l'imprevedibile.



Condizioni atmosferiche e illuminazione

Pioggia, vento e sole forte, senza parlare di neve e ghiaccio, riducendo la visibilità del motociclista, possono contribuire ad aumentare i rischi a cui è esposto anche in presenza di illuminazione artificiale.

5. Caschi e abbigliamento adeguato

L'obiettivo di questo modulo è illustrare l'importanza di indossare protezioni adeguate e più convenienti possibili per il motociclista.

Indossare il casco

Il futuro motociclista sarà senza dubbio a conoscenza del fatto che, salvo qualche rara eccezione, come per esempio per i ciclomotori a bassa cilindrata, il casco è obbligatorio in tutti gli Stati dell'Unione europea.

Anche qualora il casco non fosse un requisito di legge, sarebbe vivamente consigliato che il motociclista lo indossasse sempre. Il casco ha risparmiato molte vite e anche in futuro ne risparmierà altre e continuerà a contenere le lesioni.

Il motociclista deve comunque tenere a mente che il casco non lo rende invulnerabile. La protezione offerta dal casco è in ogni caso soggetta a limiti. Anche se il casco resta intatto, le forze di decelerazione che agiscono quando la testa colpisce un corpo solido a una velocità pari o superiore a 50 km orari sono sufficienti a danneggiare il cervello del conducente con tale gravità da comprometterne la sopravvivenza. Questo è un fattore che il futuro motociclista deve sempre tenere a mente quando è alla guida del suo motociclo o ciclomotore.

Indossare il casco offre però anche altri vantaggi: essere colpiti da un insetto a 100 km orari, per esempio, può essere molto doloroso. Un buon casco, inoltre, non manca di proteggere dagli effetti di pioggia, freddo e rumore.

Scelta del casco

Il futuro motociclista non avrà che l'imbarazzo della scelta, vista l'ampia gamma di caschi disponibili in commercio. Questa varietà può essere ricondotta in realtà a due tipi e a due varianti principali.

Il primo tipo è il casco integrale, in cui il corpo del casco si protende davanti al mento e il motociclista vede attraverso un'apertura coperta da una visiera mobile. Una variante prevede la possibilità di ribaltare all'indietro l'intero frontale del casco insieme alla visiera. In questo modo diventa più semplice indossare il casco e parlare con qualcuno senza bisogno di toglierlo.

Il secondo tipo di casco è quello aperto, con o senza visiera. Se il casco aperto non dispone di visiera, è necessario indossare occhiali o qualche altra forma di protezione per gli occhi.

I caschi sono costruiti di solito in due materiali: una resina rafforzata con fibra di vetro o carbonio e plastica in polycarbonato. Qualunque sia il materiale scelto, il motociclista deve accertarsi di non indebolire la resistenza del casco verniciandolo o applicandovi adesivi. Verificare sempre che il casco disponga dei marchi di sicurezza nazionali e CE richiesti dalla legge.

Il motociclista deve sempre scegliere un casco che sia comodo e calzi alla perfezione. Un buon consiglio è acquistare il miglior casco che possa permettersi, senza lasciarsi influenzare troppo dai caschi con verniciature e motivi decorativi di richiamo. Acquistare la versione base di un casco qualitativamente superiore è meglio rispetto a comprarne uno più economico ma esteticamente più bello.

Un buon suggerimento è farsi accompagnare da un motociclista esperto al momento dell'acquisto oppure dare un'occhiata ai vecchi numeri di riviste di motociclismo, molte delle quali pubblicano di tanto in tanto sondaggi sui caschi migliori. Dovrebbero essere determinanti ai fini della scelta anche fattori quali l'attutimento del rumore, la visibilità laterale, la facilità di sollevamento della visiera, il peso e la ventilazione.

Visuale ottimale

Il motociclista deve dedicare la massima attenzione alla cura della visiera o degli occhiali. Per la pulizia è opportuno seguire sempre le indicazioni del fabbricante. Se non sono disponibili, basterà utilizzare abbondante acqua con detersivo lavapiatti, risciacquare generosamente e asciugare con un panno morbido.



Una visiera eccessivamente rigata è molto pericolosa per la guida notturna e in caso di pioggia. In questi casi provvedere sempre alla sua sostituzione.

La visiera si appanna quando fa freddo o c'è umidità. In queste circostanze, il futuro motociclista dovrà assicurarsi che il casco sia correttamente ventilato e che la visiera sia stata trattata con un adeguato prodotto antiappannante.

Protezione del motociclista

Nonostante la necessità di indossare un abbigliamento adeguato possa apparire palese, il motociclista in erba avrà probabilmente notato che non è sempre così scontata. Sebbene l'idea di montare in sella in maglietta, sandali e pantaloncini corti quando fa caldo e c'è il sole possa sembrare invitante, si tratta in realtà di una scelta poco ragionevole.

Una caduta, anche a basse velocità, può causare lesioni dolorose e talvolta deturpanti, perché la pelle umana non è in grado di resistere alle caratteristiche abrasive del normale manto stradale. Anche solo indossare dei jeans, una maglia a maniche lunghe e un paio di scarpe da ginnastica può offrire, quantomeno, un livello minimo di protezione, che può essere notevolmente migliorato indossando indumenti specificamente disegnati per il motociclismo.

Considerazioni simili valgono anche quando si guida in condizioni atmosferiche avverse. Senza una giacca, dei pantaloni e degli stivali adeguati, il motociclista può raffreddarsi e bagnarsi al punto da incontrare difficoltà nel manovrare i comandi in condizioni di sicurezza.

Il motociclista dovrebbe in ogni caso cercare di acquistare l'attrezzatura migliore che può permettersi. Come per l'acquisto di un casco, consultare la guida all'acquisto di una rivista di motociclismo può spesso offrire buoni suggerimenti e indicare il miglior rapporto qualità-prezzo.

Giacca e pantaloni

L'acquisto di una tuta da moto, a due pezzi (giacca e pantalone) o intera, richiede solitamente al futuro motociclista un'approfondita riflessione.

Sapere quali sono le esigenze a cui la tuta deve rispondere aiuterà a restringere l'ampia scelta disponibile quanto a tipo, stile, peso e materiali.

Il range di temperature in cui sarà indossata la tuta deve essere tenuto in considerazione nella scelta del peso e dei materiali, oltre che nel valutare se è necessaria o meno una fodera rimovibile. Anche la vestibilità è un fattore importante in questo contesto e il motociclista dovrebbe considerare se riterrà opportuno indossare altri indumenti sotto la tuta.

La vestibilità è decisiva anche se la tuta è dotata di rinforzi protettivi. Infatti, le protezioni per gomiti, spalle, ginocchia e anche non saranno efficaci in caso di incidente se la tuta è troppo larga e i rinforzi si spostano liberamente.

La necessità di acquistare una tuta impermeabile o resistente alle intemperie dipenderà dalla misura in cui il futuro motociclista prevede di guidare in condizioni atmosferiche avverse. A seconda dei casi, è possibile considerare anche l'opzione di acquistare un coprituta antipioggia leggero.

Resta sempre valido il suggerimento di acquistare il meglio che il motociclista possa permettersi, verificando sempre la presenza del marchio CE, che dovrebbe garantire almeno un livello minimo di qualità e prestazioni.

Guanti e stivali

Guanti e calzature che coprano la caviglia garantiranno protezione in caso di incidenti. Il tipo di protezione dipenderà dalla qualità degli articoli acquistati. Ancora una volta, un ottimo suggerimento è quello di acquistare il meglio che il motociclista possa permettersi.

Di fondamentale importanza è che i guanti e gli stivali siano impermeabili poiché possono inumidirsi anche in caso di un leggero rovescio e potrebbero impiegare ore, se non giorni, ad asciugare completamente.

Protezione dell'udito

Come si è già detto parlando dell'acquisto del casco, l'attentamento dei rumori è uno dei fattori importanti di cui il motociclista deve tenere conto.

Una velocità moderata di soli 90 km orari può causare livelli di rumorosità tali da danneggiare in modo irreversibile l'udito del motociclista. Un saggio accorgimento consiste nell'usare tappi per le orecchie, soprattutto quando ci si appresta ad affrontare viaggi di una certa durata.



6. Responsabilità sociali

L'obiettivo di questo modulo è illustrare al futuro motociclista l'importanza di prestare la dovuta attenzione agli altri utenti della strada.

Primo soccorso e incidenti

Il futuro motociclista deve comprendere che acquisire, prima di conseguire la patente di guida, alcune semplici nozioni di primo soccorso può effettivamente aiutare a salvare la vita.

Nel caso in cui il futuro conducente dovesse imbattersi in un motociclista ferito, è di massima importanza che, in mancanza di una formazione specifica, non gli tolga il caso. Il ferito, inoltre, non deve essere spostato, a meno che la sua vita non sia minacciata da un pericolo. È essenziale contattare immediatamente i soccorsi.

Attenzione nei confronti degli altri utenti della strada

Prima di imparare a guidare un motociclo o uno scooter, il futuro motociclista dovrebbe essere consapevole che nel contesto dell'odierna circolazione nessun utente della strada guida o affronta un incrocio da solo.

È fondamentale che il motociclista agisca sempre in modo responsabile, tenendo in considerazione le esigenze e le possibili azioni degli altri utenti, nella consapevolezza che il suo comportamento influisce direttamente sulla sua sicurezza e su quella altrui.

Il futuro motociclista dovrà prestare particolare attenzione ai pedoni: chi, per esempio, si appresta a attraversare una strada, potrebbe non accorgersi di un motociclo o di uno scooter in arrivo o non essere in grado di valutare la velocità a cui procede e di prevederne le possibili manovre. Questo vale in modo particolare per anziani e bambini, i quali potrebbero, dal loro punto di vista, avere cose più importanti a cui pensare: per esempio, arrivare a casa in tempo per vedere la loro trasmissione preferita o recuperare una palla.



È necessario prestare la massima attenzione anche ai ciclisti. Per il futuro motociclista deve essere chiaro che sebbene si muovano sulla stessa strada e su due ruote, vi sono considerevoli differenze sotto il profilo della velocità e delle caratteristiche di manovra.

È inoltre necessario che il futuro motociclista conosca a fondo le peculiarità dei veicoli a quattro ruote. I veicoli commerciali di grandi dimensioni, per esempio, offrono spesso una visuale ridotta ed è pertanto necessario che il motociclista non assuma posizioni non visibili al conducente del mezzo. Gli automobilisti, grazie al sistema anti bloccaggio e di controllo della trazione potrebbero non essere consapevoli del fatto che il fondo stradale bagnato può ridurre considerevolmente la capacità di manovra di un motociclo.

Disturbare i vicini

Il futuro motociclista deve considerare che motocicli e scooter, se particolarmente rumorosi, sono considerati una delle sorgenti di rumore più fastidiose.

Sebbene molti motociclisti apprezzino il rumore prodotto dal proprio mezzo, devono guidare in modo tale da contenerne l'impatto sociale e non devono in alcun caso modificare il silenziatore per aumentare l'intensità delle emissioni acustiche o montare sul veicolo un sistema illegale.

I vicini infastiditi possono infatti rivelarsi accaniti sostenitori delle leggi contro la circolazione di motocicli e ciclomotori.

Incidenti

Il futuro motociclista deve tenere a mente che non è l'unica persona a subire le conseguenze di un eventuale incidente stradale, a prescindere da chi l'abbia provocato. Non si dimentichi che apprendere che un proprio congiunto è rimasto coinvolto in un incidente può essere un'esperienza dagli effetti devastanti.

Poiché motocicli e scooter non dispongono di airbag e cinture di sicurezza, il futuro motociclista dovrà imparare a guidare il proprio mezzo in modo da evitare conseguenze significative in caso d'incidente.

7. Stati di alterazione

Questo modulo intende illustrare al motociclista l'incidenza negativa dell'assunzione di alcol, droghe e medicinali, nonché di stanchezza e fatica, sulle capacità di guidare un motociclo o uno scooter.

Fatica

La stanchezza, così come l'assunzione congiunta di alcol e droghe, è considerata tra le maggiori cause di incidenti mortali sulle strade europee. È importante che il futuro motociclista sappia che persino la stanchezza accumulata nel corso di una normale giornata lavorativa può incidere negativamente sulle sue capacità di guida e sui suoi riflessi. Se alla normale stanchezza si aggiunge una serata passata fuori o attività fisica, l'effetto può essere molto pericoloso. Non è opportuno intraprendere un lungo viaggio al termine di una giornata lavorativa.

È infatti possibile avere un colpo di sonno, oltre che al volante di una vettura, anche alla guida di un motociclo. Quando si accusa la stanchezza è dunque di fondamentale importanza fermarsi e riposarsi.

Alcol e altre droghe

Il futuro motociclista dovrà essere consapevole dell'effetto negativo di droghe sociali o ricreative sulle sue capacità di guida e dell'aumento delle probabilità di rimanere coinvolto in un incidente in seguito all'assunzione di tali sostanze.

L'alcol è causa di un numero molto elevato di incidenti stradali e uccide, solo sulle strade d'Europa, più di 15 000 persone all'anno. Lo stesso quantitativo di alcol consentito dalle varie legislazioni nazionali può compromettere le capacità di guida di un motociclista e anche un'assunzione moderata può incrementare enormemente il rischio di rimanere vittima di un incidente.

Innanzitutto, le bevande alcoliche incidono sui riflessi del conducente e sulla sua capacità di giudizio e se consumate in quantità elevate provocano difficoltà di equilibrio e coordinazione. Per esempio, una quantità di alcol nel sangue pari a 0,5 milligrammi per litro (ovvero il limite legale in 23 Stati membri) riduce di ben il 50% la velocità di reazione. Il conducente che procederà a una velocità di 90 km orari percorrerà quindi 12 metri in più prima di tentare di evitare una macchina che è sbucata all'improvviso. Un tasso alcolemico pari a 1,5 milligrammi aumenta di ben 200 volte la possibilità di provocare un incidente rispetto a un tasso pari a 0.



Se si prevede di mettersi alla guida è essenziale astenersi anche dall'assunzione delle cosiddette droghe sociali e ricreative, che oltre ad avere effetti negativi sulla salute fisica e mentale del consumatore, ne alterano i sensi compromettendone capacità di giudizio e abilità. Non va poi dimenticato che gli effetti di alcol e droga sull'organismo possono protrarsi per diverso tempo.

Malattie e farmaci

Anche un malessere di lieve entità, come un leggero raffreddore, può compromettere la percezione, le abilità e la capacità di giudizio di un motociclista. Sebbene questo disturbo non renda necessario evitare di guidare, il futuro motociclista dovrebbe tenerlo in considerazione quando si appresta a utilizzare il proprio veicolo, non da ultimo perché uno starnuto può essere improvviso e, nel caso si indossi un casco integrale, anche piuttosto spiacevole.

In caso di malattie più gravi, invece, è necessario valutare se possono compromettere considerevolmente la guida e se può essere utile rinunciarvi. Anche mal di testa, mal d'orecchi e mal di denti, così come gli stiramenti muscolari, possono pregiudicare le capacità del motociclista. In tutti questi casi ricorrere al buon senso per decidere il da farsi è la soluzione migliore.

È doveroso analizzare sempre gli effetti di un medicinale sulla guida, a prescindere dal fatto che sia un farmaco acquistabile dietro prescrizione medica o un semplice farmaco da banco. I foglietti illustrativi di numerosi prodotti utilizzati per la cura del raffreddore e degli stati influenzali, per esempio, sconsigliano di mettersi alla guida dopo la loro assunzione.

Sarà compito del motociclista verificare sempre, anche rivolgendosi direttamente al medico o al farmacista, se il medicinale può interferire sulle capacità di guida e in caso affermativo decidere se non assumere il farmaco o se non mettersi alla guida del proprio motociclo/scooter.

8. Atteggiamento e comportamento

Questo modulo parte dal presupposto che il futuro motociclista riveste un ruolo fondamentale per la sua stessa sicurezza.

Atteggiamento e comportamento sono l'ultimo argomento dell'Unità teorica del modello IRT. A breve, infatti, il futuro motociclista intraprenderà il percorso per l'ottenimento della patente di categoria A che lo porterà ad acquisire una serie di abilità e competenze essenziali per muoversi in modo sicuro nel traffico odierno.

L'acquisizione del controllo del veicolo e della capacità di guidare in sicurezza in contesti e condizioni difficili richiederà al motociclista grande impegno per sviluppare la destrezza, la consapevolezza, le competenze e la sicurezza necessarie.

Questi requisiti, tuttavia, non rappresentano che una parte delle competenze che serviranno al conducente, il quale deve innanzitutto comprendere che a svolgere un ruolo essenziale saranno l'atteggiamento e il comportamento che assumerà nel traffico.

La capacità di prevedere le esigenze e le intenzioni degli altri utenti della strada, così come l'abilità di riconoscere tempestivamente situazioni potenzialmente rischiose, sono elementi altrettanto importanti. A questo proposito è però essenziale che il motociclista comprenda che è l'unica persona in grado di esercitare un controllo diretto sulle proprie azioni e che deve regolare di conseguenza velocità, posizione e distanza in modo tempestivo.



Gestione del veicolo: modulo relativo al controllo del veicolo del programma IRT

I moduli di cui si compone l'unità dedicata al controllo del veicolo sono, nell'ordine: *familiarità con il veicolo; manovre di base; cambio, freni e direzione di marcia; sterzo e controsterzo; manovre a bassa velocità e gestione del rischio.*

Questi argomenti sono articolati dettagliatamente, con particolare attenzione a consapevolezza dei rischi, attitudine e comportamento. Sono inoltre corredati da esercizi specifici, utilizzati come *test ride* nell'ambito del progetto IRT.

I moduli sono articolati come di seguito:

- * conoscenze richieste al motociclista prima dell'acquisizione delle abilità e delle nozioni di uno specifico modulo;
- * conoscenze dell'istruttore e pianificazione da parte di quest'ultimo; rischi, atteggiamento e comportamento correlati al modulo, non solo per quanto concerne gli esercizi ma anche per quanto riguarda la circolazione sulle arterie stradali pubbliche;
- * gli esercizi da dimostrare ed eseguire;
- * i criteri per la valutazione dei progressi compiuti dal motociclista prima di procedere nel percorso formativo.

1. Familiarità con il veicolo

Rischi, atteggiamento e comportamento

Questo modulo è volto soprattutto a permettere al motociclista di prendere atto del peso del veicolo e dell'entità dei potenziali danni che potrebbe causare a oggetti e persone che vi entrano in contatto, in modo particolare quando è in movimento.

Il modulo ha poi l'obiettivo di consolidare e approfondire le nozioni su consapevolezza dei rischi, atteggiamento e comportamento, già illustrati nell'Unità teorica.

Compiti dell'istruttore

- * Rivedere le note dell'istruttore.
- * Verificare i requisiti legali.
- * Valutare le conoscenze pregresse del motociclista.
- * Spiegare e mostrare come utilizzare i comandi principali.
- * Mostrare come posizionare e togliere il veicolo dai cavalletti.
- * Illustrare l'equilibrio della moto facendo vedere ai partecipanti il veicolo da tutte le prospettive.
- * Spiegare l'importanza di consapevolezza dei rischi, atteggiamento e comportamento.
- * Elaborare una valutazione iniziale dell'atteggiamento del motociclista.

18

Unità teorica	Controllo del veicolo	Interazione con la circolazione stradale
1 Codice della strada	1 Familiarità con il veicolo	1 Posizione nel traffico
2 Segnaletica verticale e orizzontale	2 Manovre di base	2 Distanza e velocità
3 Meccanica e dinamica	3 Cambio, freni e direzione di marcia	3 Curve e tornanti
4 Consapevolezza dei rischi	4 Sterzo e controsterzo	4 Incroci
5 Caschi e abbigliamento adeguato	5 Manovre a bassa velocità	5 Sorpasso
6 Responsabilità sociali	6 Gestione del rischio	6 Autostrade
7 Stati di alterazione		7 Anticipazione
8 Atteggiamento e comportamento		8 Guidare con altri
		9 Pianificazione di un itinerario



Conoscenze pregresse del motociclista

- * Codice della strada, segnaletica verticale e orizzontale.
- * Elementi teorici di dinamica del veicolo.
- * Responsabilità sociali.
- * Effetti degli stati di alterazione indotti da droghe o alcol.
- * Importanza di un abbigliamento adeguato.

Gli esercizi

- * Assumere una posizione corretta sul veicolo, posizionando mani e piedi in modo adeguato rispetto ai comandi.
- * Salire e scendere dal veicolo appoggiato e non appoggiato sul cavalletto centrale e quello laterale.
- * Posizionare il veicolo sul cavalletto centrale e quello laterale e toglierlo dai cavalletti.

- * Mantenere in equilibrio il veicolo e muoverlo a motore spento.
- * Illustrare i comandi a motore spento e con veicolo posizionato sul cavalletto centrale.
- * Avviare e spegnere il motore, funzionamento dell'interruttore di sicurezza.
- * Sicurezza del veicolo e controlli di manutenzione.

Valutazione

L'istruttore può ritenersi soddisfatto se il motociclista si dimostra in grado di salire e scendere dal mezzo con sufficiente padronanza e sicurezza, di assumere una posizione di guida corretta, di manovrare il mezzo a motore spento e se dimostra di avere una conoscenza di base dei comandi, di saper avviare e spegnere il veicolo e se è in grado di effettuare i dovuti controlli di sicurezza.

Note dell'istruttore

Preparazione e pianificazione

È essenziale che l'istruttore pianifichi sempre la lezione. Mentre le strutture disponibili determineranno in modo considerevole il programma, altri fattori, quali per esempio la valutazione delle conoscenze pregresse del motociclista, potranno essere trattati separatamente o affrontati per fasi durante la lezione.

Requisiti legali

È necessario che l'istruttore sottolinei l'importanza e la rilevanza dei requisiti legali stabiliti dalla legislazione nazionale. L'istruttore è tenuto a richiedere la documentazione che attesti la conformità ad alcuni requisiti stabiliti dalla legge, come per esempio l'obbligatorietà della sottoscrizione di una polizza assicurativa e l'avvenuto superamento del test teorico.

In questa fase è inoltre necessario che l'istruttore consigli il futuro motociclista sulla scelta del casco, illustrando vantaggi e svantaggi, modelli disponibili, misura, capacità di attutire i rumori e comodità.

Spiegazione e dimostrazione

Nello spiegare e dimostrare, in modo chiaro e professionale, gli esercizi, l'istruttore deve saper valutare atteggiamento, grado di sicurezza, abilità e statura del motociclista.



L'istruttore deve analizzare costantemente l'atteggiamento e l'approccio all'apprendimento del motociclista. Se è evidente, per esempio, che il motociclista è eccessivamente sicuro di sé e incline a esporsi a situazioni di rischio, l'istruttore dovrebbe cercare di affrontare questo atteggiamento durante le sue spiegazioni e dimostrazioni.

Nel caso in cui il motociclista abbia esperienza con altre tipologie di veicoli, è essenziale che l'istruttore evidenzi la mancanza di pertinenza diretta.

È importante riconoscere sempre eventuali difficoltà del motociclista a comprendere ed elaborare i contenuti didattici. Sarebbe auspicabile utilizzare mezzi di diversi tipi e dimensioni, se disponibili.

Gli esercizi

Salire e scendere dal mezzo e assumere una posizione seduta corretta

Il motociclista deve esercitarsi a salire e scendere dal veicolo posizionato sul cavalletto centrale. L'esercizio successivo prevederà le stesse azioni con la moto appoggiata unicamente al cavalletto laterale e poi senza cavalletto. Verrà inoltre dimostrato come comportarsi nel caso in cui il mezzo sia dotato di topcase.

L'istruttore si assicurerà che il motociclista, seduto in sella al veicolo appoggiato sul cavalletto centrale, assuma una posizione centrale, con mani e avambracci sullo stesso piano, piedi sulla pedana e schiena eretta.

Estrarre e ritrarre i cavalletti

Il motociclista, seduto sul mezzo appoggiato sul cavalletto centrale, dovrà esercitarsi a togliere il cavalletto sia da in piedi che da seduto. A questo proposito è importante mostrare come ricorrere al freno sul manubrio e, da in piedi, come caricare il peso del veicolo sulla coscia.

Per parcheggiare il veicolo sul cavalletto centrale è essenziale che il conducente sia sempre in piedi. Sebbene il design dei singoli veicoli possa richiedere approcci diversi, è importante rispettare la posizione illustrata, che prevede una mano sul manubrio e una sulla manopola, e utilizzare un piede per spostare la leva del cavalletto centrale.

Il futuro motociclista si eserciterà anche all'uso del cavalletto laterale, da preferire al cavalletto centrale se non si è abbastanza forti.

Mantenere il veicolo in equilibrio e manovrarlo

Seduto in sella, il motociclista si eserciterà a muovere il veicolo avanti e indietro e a ruotarlo di 90 gradi aiutandosi col piede.

Mantenere il veicolo in equilibrio e manovrarlo – seconda parte

Posizionandosi accanto al veicolo, il motociclista dovrà esercitarsi a compiere una serie di movimenti avanti e indietro che serviranno a simulare le manovre necessarie in contesti caratterizzati da spazi ridotti, quali un garage o una fila di vetture parcheggiate.

Il motociclista, in piedi accanto al veicolo non appoggiato al cavalletto, dovrà esercitarsi a mantenerlo in equilibrio reggendolo con una mano sola.

Illustrare i comandi principali

L'istruttore illustrerà e spiegherà al motociclista, seduto sul mezzo appoggiato sul cavalletto centrale, lo scopo e il funzionamento dei comandi. Il motociclista dovrà acquisire familiarità coi comandi, in modo da saperli indicare in modo veloce e preciso quando l'istruttore li nomina.

Dopo aver illustrato i comandi per l'accensione e lo spegnimento del mezzo, l'istruttore procederà con la spiegazione dei comandi per l'inserimento delle marce, del Drive e per l'utilizzo dei freni.

Avviare e spegnere il motore

L'istruttore illustrerà e spiegherà in modo esaustivo al motociclista, seduto sul mezzo non appoggiato sul cavalletto centrale, come avviare e spegnere il motore. Per queste operazioni possono rivelarsi particolarmente utili per il motociclista delle specifiche check-list. Per la fase di avviamento, la check-list potrà comprendere eventualmente: rubinetto della benzina acceso, leva dell'aria tirata, marce in folle, cavalletto laterale tolto, frizione tirata, chiave dell'accensione girata, interruttore di sicurezza spento, freno a manubrio tirato, acceleratore girato, azionare il meccanismo di avviamento.

L'istruttore illustrerà al motociclista come utilizzare, solo nell'eventualità di un'emergenza o in circostanze particolari, l'interruttore di sicurezza.

Il motociclista deve sempre indossare il casco quando è seduto in sella e avvia il mezzo.



Controlli di sicurezza del veicolo

Prima di passare alla fase successiva, l'istruttore mostrerà al motociclista una serie di controlli da effettuarsi regolarmente per garantire che il veicolo sia in condizione di circolare. Queste operazioni devono comprendere, se necessario, il controllo del funzionamento, del meccanismo, delle pastiglie e delle guarnizioni dei freni, il controllo del paraolio della forcella, la verifica della pressione e delle condizioni dei pneumatici, della lubrificazione e della tensione della catena, il controllo del livello dell'olio del motore, delle condizioni della batteria e la verifica di eventuali perdite di olio, liquido idraulico, refrigerante o carburante.

È essenziale sottolineare l'importanza di tali controlli anche se non sono inseriti nel programma dell'esame per la patente di guida.

Rischi, atteggiamento e comportamento

Il motociclista dovrà essere consapevole del fatto che il veicolo, considerato peso e caratteristiche d'equilibrio, costituisce di per sé un elemento di rischio. In caso di caduta, infatti, oltre a riportare ingenti danni, può causare gravi ferite al conducente e ad altri eventuali soggetti coinvolti. Sarà compito dell'istruttore evidenziare che i danni e i rischi potenziali per la salute sono direttamente proporzionali alla velocità.

Sarà altresì necessario sottolineare l'importanza dell'atteggiamento e del comportamento del conducente. Come verrà spiegato, gli incidenti sono sempre il frutto di una determinata azione.

Valutazione

Prima di passare al modulo *Manovre di base*, l'istruttore può ritenersi soddisfatto se il motociclista si dimostra in grado di assumere una posizione di guida corretta, salire e scendere in sicurezza dal mezzo, manovrarlo in modo sicuro, conoscerne i comandi e capire come funzionano, avviare e spegnere il motore ed effettuare i dovuti controlli di sicurezza.

2. Manovre di base

Rischi, atteggiamento e comportamento

Questo modulo è volto innanzitutto a mostrare al motociclista come, a motore acceso, il veicolo sia dinamico e sotto il controllo del motociclista. A determinare il comportamento più corretto non sono solo destrezza e abilità di manovra, ma soprattutto l'atteggiamento del conducente.





In secondo luogo, il motociclista dovrà comprendere l'importanza del punto in cui è rivolto il suo sguardo, non solo per il controllo del mezzo, ma anche per riconoscere potenziali rischi in modo tempestivo.

Conoscenze pregresse del motociclista

- * Moduli dell'Unità teorica.
- * Salire e scendere dal mezzo, sedersi sul mezzo.
- * Appoggiare e togliere il veicolo dai cavalletti.
- * Mantenere il veicolo in equilibrio e manovrarlo a motore spento.
- * Avviare e spegnere il motore.
- * Eseguire controlli di sicurezza del veicolo.

Compiti dell'istruttore

- * Rivedere le note dell'istruttore.
- * Spiegare come funzionano cambio e inserimento del Drive.
- * Spiegare il funzionamento del sistema frenante.
- * Mostrare come selezionare la marcia di partenza, il Drive e come arrestare il veicolo.
- * Mostrare la posizione del conducente per permettere di controllare e correggere gli errori.
- * Spiegare l'importanza della direzione dello sguardo.
- * Spiegare e dimostrare gli esercizi.
- * Continuare a valutare l'atteggiamento del motociclista.

Gli esercizi

- * Selezione delle marce e del Drive.
- * Manovre iniziali con piedi a terra.
- * Muoversi in avanti, frenare con il solo piede sinistro appoggiato a terra.
- * Prime curve con entrambi i piedi a terra.
- * Guidare in una corsia a velocità ridotta costante con entrambi i piedi sollevati da terra.
- * Guidare in una corsia a varie velocità ridotte.

Valutazione

L'istruttore può ritenersi soddisfatto se il motociclista dimostra di saper utilizzare più controlli contemporaneamente in modo sicuro, è in grado di selezionare senza problemi e in modo equilibrato le marce e il Drive e dimostra di saper utilizzare acceleratore e freni.

L'istruttore dovrebbe assicurarsi che il motociclista comprenda l'importanza del punto focale da osservare e lo dimostri nella pratica.

Note dell'istruttore

Preparazione e pianificazione

Nella fase di preparazione per questa unità, l'istruttore deve riconoscere la necessità di seguire da vicino e in modo costante il motociclista.

È auspicabile evitare ogni tipo di distrazione, causata per esempio da altri corsisti, sia per il motociclista che per l'istruttore.

La scelta dovrebbe ricadere su una pista che permetta all'istruttore di raggiungere facilmente il motociclista e il veicolo e che offra spazi sufficientemente ampi da minimizzare le conseguenze di una eventuale perdita di controllo del mezzo da parte del motociclista.

Requisiti legali e sicurezza

Se la pista è pubblica, è necessario che l'istruttore verifichi che il motociclista soddisfi i requisiti nazionali (per esempio, che disponga di copertura assicurativa e sia in possesso di patente di guida).

L'istruttore deve sempre accertarsi che il motociclista indossi abbigliamento e casco adeguati.

Spiegazione e dimostrazione

L'istruttore dovrebbe riconoscere che i primi movimenti dell'Unità 2 costituiranno la base della formazione del motociclista. Il tempo dedicato a queste attività in questa fase darà i suoi frutti nei momenti successivi. È essenziale che l'istruttore ripeta spiegazioni e dimostrazioni ogni qualvolta si riveli necessario, in modo da consolidare le competenze e la sicurezza del motociclista.

L'istruttore deve cercare di adeguare il modo in cui gli esercizi vengono spiegati e dimostrati alla personalità e alle capacità del motociclista. In alcuni casi, dimostrare come utilizzare in modo sofisticato frizione e acceleratore potrebbe essere utile per definire i corretti parametri d'uso. In altri, invece, un approccio del genere potrebbe compromettere una padronanza del mezzo già di per sé limitata.

Sarà necessario tenere in considerazione la soglia d'attenzione del motociclista e interrompere l'esercitazione prima che subentri la stanchezza.

L'istruttore dovrà mantenere il più possibile una posizione che gli consenta di raggiungere i comandi posti sul manubrio, nell'eventualità in cui il motociclista perda il controllo del mezzo.



Gli esercizi

Selezione delle marce e inserimento del Drive

Se il motociclista è alla guida di un mezzo dotato di cambio automatico, l'istruttore dovrà spiegare e illustrare al motociclista la relazione tra il movimento dell'acceleratore e l'incremento della velocità del motore, chiarendo in che momento si inserisce la trazione.

Se il motociclista è alla guida di un mezzo con cambio manuale, invece, l'istruttore dovrà illustrare e dimostrare come utilizzare la frizione per innestare la marcia di partenza e come creare il giusto gioco tra frizione e acceleratore per l'inserimento della trazione.

Per eseguire questi esercizi, il motociclista dovrà essere in sella alla moto, non appoggiato sul cavalletto, con i piedi che toccano a terra. L'istruttore potrà posizionarsi accanto al motociclista oppure di fronte al veicolo, mettendosi sopra la ruota in modo tale che il faro frontale tocchi il suo ventre, o ancora sedersi sul sellino posteriore, dietro al motociclista. È essenziale che l'istruttore riesca a tenere le mani vicino ai comandi posti sul manubrio e che possa raggiungere l'interruttore di sicurezza.

Il motociclista deve capire che lo scopo dell'esercizio è di riconoscere il momento in cui la moto sta per muoversi.

Manovre iniziali

Prima di affrontare le manovre iniziali a motore acceso, l'istruttore deve spiegare e dimostrare il funzionamento dell'impianto frenante.

A questo punto, l'istruttore è inoltre chiamato a sottolineare l'importanza del punto in cui è rivolto il suo sguardo, in modo che il motociclista non concentri la vista sul punto immediatamente davanti a sé, ma osservi il punto più lontano della sua traiettoria.

L'istruttore deve inoltre assicurarsi che il motociclista guardi sempre alle proprie spalle prima di muoversi.

Effettuando le manovre iniziali, dopo aver inserito la marcia di partenza, il motociclista deve guardare indietro e poi muovere lentamente in avanti il veicolo acceso, mantenendo entrambi i piedi sulla pedana, fino a percorrere uno o due metri.

Il mezzo dovrà poi essere fermato rilasciando acceleratore e disinserendo la frizione. È necessario mettere in folle.

L'istruttore deve camminare di fianco al motociclista.

Utilizzare i freni

L'istruttore deve chiarire e dimostrare l'efficacia di un uso congiunto del freno anteriore e di quello posteriore, sottolineando la necessità di utilizzarli in modo coordinato. L'istruttore deve inoltre spiegare e dimostrare l'importanza di imparare a utilizzare con padronanza ed equilibrio frizione, acceleratore e freni.

Mantenendo il piede destro sulla pedana, il motociclista deve percorrere tre o quattro metri e poi fermare il veicolo lasciando l'acceleratore, utilizzando il freno anteriore e posteriore e disinserendo la frizione. Quando il veicolo è fermo è necessario mettere in folle.

L'istruttore deve camminare di fianco al motociclista per l'intera durata dell'esercizio.





Prime curve

Prima di chiedere al motociclista di curvare per la prima volta, l'istruttore deve spiegare e mostrare quali sono le varie dinamiche del veicolo a seconda della velocità. È di massima importanza che l'istruttore spieghi e mostri al motociclista dove guardare nell'affrontare una curva.

Con entrambi i piedi appoggiati sulla pedana, il motociclista deve inserire la marcia o il Drive, percorrere lentamente uno o due metri e poi compiere una curva graduale verso sinistra. Quando ha compiuto un angolo di circa 90 gradi, il motociclista deve raddrizzarsi e procedere per una distanza di circa uno o due metri, per poi fermare il veicolo ricorrendo al freno anteriore e alla frizione e mettere in folle. L'istruttore deve camminare di fianco al motociclista.

Quando l'istruttore ritiene che il motociclista abbia acquisito sufficiente padronanza nell'uso di frizione e acceleratore, deve chiedere al motociclista di muoversi e compiere immediatamente una curva di 90 gradi a sinistra, in seguito alla quale procederà per circa un metro prima di fermare il veicolo.

Quando l'istruttore è soddisfatto della prestazione del motociclista, chiederà di ripetere l'esercizio curvando verso destra.

Procedere a velocità costante

Il prossimo esercizio richiede al motociclista di procedere lentamente tracciando una linea retta.

Lo scopo dell'esercitazione, come spiegherà l'istruttore, non è quello di procedere il più lentamente possibile, ma di raggiungere un equilibrio muovendosi a velocità ridotta in una direzione costante.

Anche in questa fase è essenziale sottolineare l'importanza dell'orientamento dello sguardo: il motociclista dovrà infatti guardare il punto, che varia costantemente, che raggiungerà nell'arco dei sei-sette secondi successivi.

È proprio a questo punto della formazione che il motociclista potrebbe sviluppare la pessima abitudine di osservare il punto che si trova immediatamente davanti alla ruota anteriore. Come spiegherà l'istruttore, se il motociclista si accorge di un eventuale ostacolo quando ormai vi è di fronte, sarà troppo tardi per evitarlo.

Il motociclista dovrà inserire la marcia di partenza mantenendo il piede sinistro a terra e posizionare entrambi i piedi sulla pedana nel momento in cui il veicolo si muove. L'istruttore deve

camminare a fianco del motociclista e chiedere al motociclista di fermare il veicolo ricorrendo a freni e frizione per poi mettere in folle.

Procedere a velocità ridotta e cambiare velocità di marcia

L'istruttore deve spiegare e dimostrare al motociclista come cambiare velocità mentre procede lentamente in linea retta. Questo, come dovrà ben comprendere il motociclista, è il primo degli esercizi che simulano una situazione reale su strada.

Il motociclista deve inserire la marcia di partenza mantenendo il piede sinistro a terra. Quando il veicolo inizia a muoversi entrambi i piedi devono essere sulla pedana. Dopo aver percorso pochi metri con la frizione o la posizione Drive inserita completamente, il motociclista deve aumentare gradualmente la velocità servendosi dell'acceleratore fino a raggiungere e poi mantenere per alcuni metri una velocità di 8 km orari.

In seguito il motociclista deve lasciare l'acceleratore e consentire al veicolo di fermarsi utilizzando i freni motore, per poi arrestare il veicolo con l'ausilio di freni e frizione. Quando il veicolo è fermo, mettere in folle.

Quando l'istruttore ritiene che le abilità del motociclista lo permettano può introdurre una serie di variazioni. È possibile ripetere l'esercizio senza arrestare completamente il veicolo e procedere a velocità diverse, sempre ridotte, prevedendo o meno di fermare il veicolo.

È importante che il motociclista impari perfettamente a rilasciare parzialmente la frizione quando la velocità del motore è maggiore della forza d'inerzia del veicolo.

Nell'ambito di queste variazioni è importante illustrare al motociclista come utilizzare i freni in modo che possa comprendere le diverse peculiarità del freno anteriore e di quello posteriore, a seconda che si renda necessario frenare con più o meno decisione.

Rischi, atteggiamento e comportamento

L'istruttore deve assicurarsi che eseguendo gli esercizi dell'Unità manovre iniziali il motociclista prenda atto del fatto che la dinamica stessa del veicolo può costituire un rischio sia per il motociclista che per gli altri utenti della strada.

Il motociclista deve essere consapevole di essere responsabile di come si muove il veicolo e realizzare l'importanza dell'atteggiamento e del comportamento che assumerà rispetto ai rischi a cui esporrà se stesso e gli altri utenti della strada.



Nel corso di ognuno di questi esercizi è necessario sottolineare il ruolo determinante del punto in cui è rivolto il suo sguardo, non solo per ottenere e mantenere il controllo del mezzo, ma anche per essere consapevoli degli altri utenti della strada e delle condizioni della carreggiata, in modo da poter identificare eventuali rischi e regolare la guida di conseguenza.

Valutazione

È essenziale che l'istruttore non consenta al motociclista di passare alla fase successiva se non è convinto che abbia acquisito le competenze adeguate. Il tempo dedicato a sviluppare le capacità basilari di controllo del veicolo, infatti, verrà ripagato in seguito.

Il motociclista deve comprendere il funzionamento di base dei comandi del veicolo e imparare ad utilizzarli in modo coordinato. Deve dimostrarsi in grado di compiere gli esercizi con padronanza e in modo sicuro.

L'istruttore deve essere certo che il motociclista abbia compreso l'importanza del proprio atteggiamento e comportamento e che guardi nella giusta direzione mentre è alla guida.

3. Cambio, freni e direzione di marcia

A. Cambio automatico

Rischi, atteggiamento e comportamento

È importante che il motociclista sappia dove fissare lo sguardo quando mette in moto, quando avanza a velocità variabili e quando cambia direzione di marcia.

Il motociclista dovrebbe iniziare a conoscere gli effetti del comando dell'acceleratore e del freno sulla tenuta di strada, oltre che l'importanza delle distanze di frenata e della capacità di previsione.

Conoscenze pregresse del motociclista

- * Salire e scendere dal motociclo, assumere una posizione seduta corretta e manovrare il mezzo a motore spento.

- * Avviare e spegnere il motore, inserire la trazione, usare l'acceleratore ed eseguire le manovre di base.
- * Relazione tra acceleratore e velocità, effetto del freno motore e azionamento dei freni.
- * Importanza dell'orientamento dello sguardo.

Compiti dell'istruttore

- * Rivedere le note dell'istruttore.
- * Valutare le conoscenze pregresse del motociclista.
- * Spiegare e illustrare l'azionamento dei comandi per aumentare o ridurre la velocità e frenare.
- * Spiegare la sterzata e la controsterzata e la loro importanza per cambiare direzione di marcia.
- * Illustrare come aumentare o ridurre la velocità con e senza i freni e come cambiare direzione di marcia a velocità variabili.
- * Spiegare l'importanza della consapevolezza dei rischi, dell'atteggiamento e del comportamento nell'ambito delle esercitazioni.
- * Continuare a valutare l'atteggiamento del motociclista.

Gli esercizi

- * Guidare la moto senza cambiare direzione di marcia, aumentare o ridurre la velocità senza l'uso dei freni.
- * Guidare la moto senza cambiare direzione di marcia, aumentare o ridurre la velocità con l'acceleratore, azionando entrambi i freni.
- * Cambiare direzione di marcia descrivendo ampie curve e variare la velocità tra i cambi di direzione.

Valutazione

L'istruttore può ritenersi soddisfatto se il motociclista dimostra con una certa sicurezza di saper accelerare gradualmente fino a 25 km orari e a decelerare fino ad avanzare a passo d'uomo senza usare i freni.

Accelerare fino a 35 km orari e decelerare fino a procedere a passo d'uomo usando in modo corretto l'acceleratore e i freni.

Cambiare direzione di marcia a bassa velocità descrivendo una curva di diametro non superiore a 15 metri, concentrando sul corretto orientamento dello sguardo e sulla distanza di sicurezza.



Note dell'istruttore

Preparazione e pianificazione

L'istruttore deve pianificare l'attività sulla base dello spazio disponibile sulla pista in cui si svolgono le esercitazioni pratiche, del numero di motociclisti e dei mezzi disponibili. Se disponibili, è possibile utilizzare mezzi di diversi tipi e dimensioni.

Se più di un motociclista partecipa alla formazione, le esercitazioni devono essere organizzate in modo da mantenere una sufficiente distanza di sicurezza e in modo che i motociclisti non mettano a rischio l'incolumità dei compagni.

Spiegazione e dimostrazione

L'istruttore deve sempre spiegare gli esercizi nell'ottica della loro pertinenza ai fini della guida su strada. L'istruttore non deve mai esibire comportamenti scorretti o adottare pratiche pericolose.

Se in un gruppo di motociclisti ci sono veicoli sia con cambio manuale che automatico, l'istruttore deve accertarsi di non creare confusione per via della diversa disposizione di alcuni comandi.

Mentre spiega e illustra gli esercizi, l'istruttore deve tenere conto dell'atteggiamento, del grado di sicurezza, delle capacità e della statura del motociclista.

L'atteggiamento del motociclista e il suo approccio all'apprendimento devono essere oggetto di costante valutazione. Se è evidente che il motociclista è eccessivamente sicuro di sé e incline ad esporsi a situazioni di rischio, l'istruttore dovrebbe cercare di affrontare questo atteggiamento durante le spiegazioni e le dimostrazioni. Devono essere enfatizzate le ripercussioni di questo comportamento durante la guida su strada.

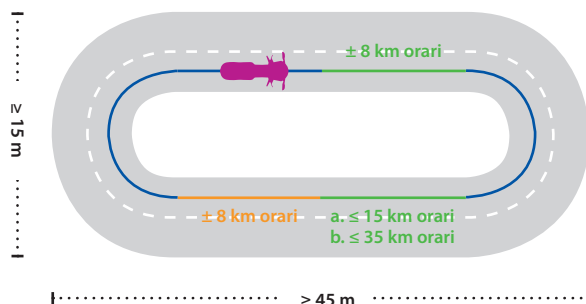
Analogamente, se un motociclista manca di fiducia in se stesso, l'istruttore dovrebbe cercare di affrontare anche questo problema durante le spiegazioni e le dimostrazioni.

Anche la capacità del motociclista di ricevere ed elaborare i contenuti didattici dovrebbe essere continuamente valutata. L'istruttore deve sempre analizzare insieme all'allievo il suo percorso.

Se si prevede che potrebbe determinarsi una situazione di rischio o di potenziale pericolo, l'istruttore deve bloccare immediatamente l'esercitazione.

Gli esercizi

Controllo della velocità con la manopola dell'acceleratore



L'istruttore deve spiegare e illustrare l'uso della manopola dell'acceleratore per aumentare o diminuire la velocità e sottolineare l'importanza dell'orientamento dello sguardo del motociclista. Dopo aver controllato gli specchietti retrovisori e aver guardato alle proprie spalle, il motociclista deve iniziare ad avanzare in linea retta aumentando progressivamente e con cautela la velocità.

Dopo qualche metro, la velocità del mezzo deve essere ridotta a passo d'uomo senza usare i freni e dopo un breve percorso a questa velocità, devono essere ripetute le operazioni di accelerazione e decelerazione. Mano a mano che il motociclista acquista padronanza, la velocità del mezzo deve essere gradualmente incrementata fino a un massimo di 25 km orari. Alla fine dell'esercizio il veicolo deve essere portato all'arresto completo usando i freni.

È importante lasciare al motociclista la scelta del momento in cui ridurre la velocità o accelerare durante l'esercizio.

Quando è fermo, il motociclista deve tenere il piede destro sulla pedana poggiapiedi e appoggiare il piede sinistro a terra. Durante la marcia deve sedere con la schiena dritta e verticale, le ginocchia ben serrate ed entrambi i piedi sulle pedane.

Controllo della velocità con la manopola dell'acceleratore e i freni

Dopo che l'istruttore ha spiegato e illustrato come devono essere usati entrambi i freni, in combinazione con la manopola dell'acceleratore, per ridurre la velocità del veicolo, sottolineando l'importanza dell'orientamento dello sguardo, il motociclista deve eseguire gli stessi esercizi descritti al paragrafo precedente. Questa volta, tuttavia, la decelerazione deve essere ottenuta con l'impiego graduale e coordinato del freno a pedale e del freno sul manubrio, in combinazione con la manopola dell'acceleratore.



Una volta acquisita maggiore sicurezza, il motociclista deve incrementare gradualmente la velocità del veicolo fino ad arrivare a un massimo di 35 km orari. Alla fine dell'esercizio il veicolo deve essere portato all'arresto completo usando i freni.

Cambio di direzione di marcia e variazione della velocità

Una volta che l'istruttore ha spiegato e illustrato come cambiare la direzione di marcia del veicolo a bassa velocità, ribadendo l'importanza di guardare nella direzione in cui si intende andare, il motociclista deve iniziare ad avanzare in linea retta, aumentando con attenzione la velocità del motore.

Al raggiungimento di una velocità di circa 8 km orari, il motociclista deve cambiare la direzione di marcia del veicolo con una svolta di 180 gradi, descrivendo una curva morbida di non più di 15 metri di diametro e guardando nella direzione in cui intende andare.

Una volta ripresa la marcia su una traiettoria rettilinea, parallela alla precedente direzione di guida, il motociclista deve accelerare fino a un massimo di 15 km orari e poi scendere a una velocità inferiore e cambiare ancora la direzione ripetendo la precedente operazione.

Man mano che il conducente acquisisce maggiore sicurezza, la velocità tra le curve può essere aumentata e, per frenare, sarà possibile utilizzare l'acceleratore e/o le leve dei freni. La velocità in curva deve restare costante e limitata.

Dopo aver guidato per qualche metro in un senso, il motociclista deve svoltare e avanzare nella direzione di marcia opposta.

Rischi, atteggiamento e comportamento

Durante queste esercitazioni, l'istruttore deve sottolineare l'importanza dell'orientamento dello sguardo del motociclista, sia per mantenere un adeguato controllo del veicolo, che per includere nel campo visivo anche gli altri utenti della strada.

Con l'aumento della velocità e l'introduzione dell'uso dei freni, l'istruttore deve presentare i concetti di anticipazione, separazione del traffico e distanza di frenata.

Valutazione

Prima di passare al modulo *Sterzo e controsterzo*, l'istruttore può ritenersi soddisfatto se il motociclista dimostra di aver acquisito una buona padronanza dell'uso dell'acceleratore e dei freni, ed è in grado di accelerare, decelerare e svoltare in modo sufficientemente fluido.

L'istruttore deve assicurarsi che il motociclista capisca l'importanza di un corretto orientamento dello sguardo e lo dimostri nella pratica.

Se i progressi del motociclista sono in bilico tra una valutazione positiva e una negativa, l'istruttore deve annotare gli aspetti che devono essere migliorati nei futuri moduli del corso di formazione.

B. Cambio manuale

Rischi, atteggiamento e comportamento

È importante che il motociclista sappia dove fissare lo sguardo quando mette in moto, avanza a velocità variabili e cambia direzione di marcia.

Il motociclista dovrebbe iniziare a conoscere gli effetti del comando della frizione, delle marce, dell'acceleratore e del freno sulla tenuta di strada, oltre che l'importanza delle distanze di frenata e della capacità di previsione.

Conoscenze pregresse del motociclista

- * Salire e scendere dal motociclo, assumere una posizione seduta corretta e manovrare il mezzo a motore spento.
- * Avviare e spegnere il motore del veicolo, usare la frizione, selezionare le marce, usare l'acceleratore ed eseguire le manovre di base.
- * Relazione tra acceleratore, marce e velocità, effetto del freno motore e azionamento dei freni.
- * Importanza dell'orientamento dello sguardo.

Compiti dell'istruttore

- * Rivedere le note dell'istruttore.
- * Valutare le conoscenze pregresse del motociclista.
- * Spiegare e illustrare l'azionamento dei comandi per inserire le marce, aumentare o ridurre la velocità e frenare.
- * Spiegare la sterzata e la controsterzata e la loro importanza per cambiare direzione di marcia.
- * Illustrare come aumentare o ridurre la velocità con e senza marce e freni e come cambiare direzione di marcia.
- * Spiegare l'importanza della consapevolezza dei rischi, dell'atteggiamento e del comportamento nell'ambito delle esercitazioni.
- * Continuare a valutare l'atteggiamento del motociclista.



Gli esercizi

- * Guidare la moto senza cambiare direzione di marcia, aumentare o ridurre la velocità con l'acceleratore e cambiando marcia, senza usare i freni.
- * Guidare la moto senza cambiare direzione di marcia, aumentare o ridurre la velocità con l'acceleratore, cambiando marcia e azionando entrambi i freni.
- * Cambiare direzione di marcia descrivendo ampie curve, aumentare o ridurre la velocità con l'acceleratore, cambiando marcia e azionando i freni tra i cambi di direzione.

Valutazione

Il motociclista dovrebbe essere in grado di accelerare, con una certa sicurezza e fluidità, fino a 25 km orari e a decelerare fino ad avanzare a passo d'uomo, cambiando marcia ma senza usare i freni.

Accelerare fino a 35 km orari e decelerare fino a procedere a passo d'uomo, cambiando marcia e usando in modo corretto l'acceleratore e i freni.

Cambiare direzione di marcia a bassa velocità descrivendo una curva di diametro non superiore a 15 metri, guardando nella corretta direzione e lavorando sulla distanza di sicurezza.

Note dell'istruttore

Preparazione e pianificazione

L'istruttore deve pianificare l'attività sulla base dello spazio disponibile sulla pista in cui si svolgono le esercitazioni pratiche, del numero di motociclisti e dei mezzi disponibili. Se disponibili, è possibile utilizzare mezzi di diversi tipi e dimensioni.

Se più di un motociclista partecipa alla formazione, le esercitazioni devono essere organizzate in modo da garantire che sia mantenuta una sufficiente distanza di sicurezza e che i motociclisti non mettano a rischio l'incolumità dei compagni.

Spiegazione e dimostrazione

L'istruttore deve sempre spiegare gli esercizi nell'ottica della loro pertinenza ai fini della guida su strada. L'istruttore non deve mai esibire comportamenti scorretti o adottare pratiche pericolose.

Se in un gruppo di motociclisti ci sono veicoli sia con cambio manuale che automatico, l'istruttore deve accertarsi di non creare confusione per via della diversa disposizione di alcuni comandi.

Mentre spiega e illustra gli esercizi, l'istruttore deve tenere conto dell'atteggiamento, del grado di sicurezza, delle capacità e della statura del motociclista.

L'atteggiamento del motociclista e il suo approccio all'apprendimento devono essere oggetto di costante valutazione. Se è evidente che il motociclista è eccessivamente sicuro di sé e incline ad esporsi a situazioni di rischio, l'istruttore dovrebbe cercare di affrontare questo atteggiamento durante le spiegazioni e le dimostrazioni. Devono essere enfatizzate le ripercussioni di questo comportamento durante la guida su strada.

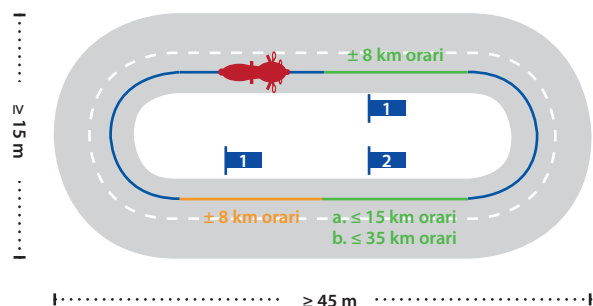
Analogamente, se un motociclista manca di fiducia in se stesso, l'istruttore dovrebbe cercare di affrontare anche questo problema durante le spiegazioni e le dimostrazioni.

Anche la capacità del motociclista di ricevere ed elaborare i contenuti didattici dovrebbe essere continuamente valutata. L'istruttore deve sempre analizzare insieme all'allievo il suo percorso.

Se si prevede che potrebbe determinarsi una situazione di rischio o di potenziale pericolo, l'istruttore deve bloccare immediatamente l'esercitazione.

Gli esercizi

Controllo della velocità con la manopola dell'acceleratore e le marce



L'istruttore deve spiegare e illustrare l'uso della manopola dell'acceleratore per aumentare o diminuire la velocità e sottolineare l'importanza dell'orientamento dello sguardo del motociclista. Dopo aver controllato gli specchietti retrovisori e aver guardato alle proprie spalle, il motociclista deve iniziare ad avanzare in linea retta aumentando progressivamente e con cautela la velocità.



Dopo qualche metro, la velocità del mezzo deve essere ridotta a passo d'uomo senza cambiare marcia o usare i freni e dopo un breve percorso a questa velocità, devono essere ripetute le operazioni di accelerazione e decelerazione.

Mano a mano che il motociclista acquista padronanza, si deve introdurre la procedura di cambio marcia e la velocità del mezzo deve essere gradualmente incrementata fino a un massimo di 25 km orari. Alla fine dell'esercizio il veicolo deve essere portato all'arresto completo usando i freni e la frizione.

È importante lasciare al motociclista la scelta del momento in cui ridurre la velocità o accelerare durante l'esercizio.

Quando è fermo, il motociclista deve tenere il piede destro sulla pedana poggipiedi e appoggiare il piede sinistro a terra. Durante la marcia deve sedere con la schiena dritta e verticale, le ginocchia ben serrate ed entrambi i piedi sulle pedane.

Controllo della velocità con la manopola dell'acceleratore, le marce e i freni

Dopo che l'istruttore ha spiegato e illustrato come devono essere usati entrambi i freni, in combinazione con la manopola dell'acceleratore e il cambio, per ridurre la velocità del veicolo, sottolineando l'importanza dell'orientamento dello sguardo, il motociclista deve eseguire gli stessi esercizi descritti al paragrafo precedente. Questa volta, tuttavia, il motociclista deve cambiare marcia e la decelerazione deve essere ottenuta con l'impiego graduale e coordinato del freno a pedale e del freno sul manubrio, in combinazione con la manopola dell'acceleratore e il cambio.

Una volta acquisita maggiore sicurezza, il motociclista deve incrementare gradualmente la velocità del veicolo fino ad arrivare a un massimo di 35 km orari. Alla fine dell'esercizio il veicolo deve essere portato all'arresto completo usando i freni e la frizione.

Cambio di direzione di marcia e variazione della velocità

Una volta che l'istruttore ha spiegato e illustrato come cambiare la direzione di marcia del veicolo a bassa velocità, ribadendo l'importanza di guardare nella direzione in cui si intende andare, il motociclista deve iniziare ad avanzare in linea retta, aumentando con attenzione la velocità del motore.

Al raggiungimento di una velocità di circa 8 km orari, il motociclista deve cambiare la direzione di marcia del veicolo con una svolta di 180 gradi, descrivendo una curva morbida di non più di 15 metri di diametro e guardando nella direzione in cui intende andare.

Una volta ripresa la marcia su una traiettoria rettilinea, parallela e opposta al precedente senso di marcia, il motociclista deve accelerare fino a un massimo di 15 km orari senza cambiare marcia e poi scendere a una velocità inferiore e cambiare ancora la direzione.

Man mano che il conducente acquisisce maggiore sicurezza, la velocità tra le curve può essere aumentata, le marce possono essere cambiate e per frenare sarà possibile utilizzare l'acceleratore e/o le leve dei freni. La velocità in curva deve restare costante e limitata.

Dopo aver guidato per qualche metro in un senso, il motociclista deve svoltare e avanzare nella direzione di marcia opposta.

Rischi, atteggiamento e comportamento

Durante queste esercitazioni, l'istruttore deve sottolineare l'importanza dell'orientamento dello sguardo del motociclista, sia per mantenere un adeguato controllo del veicolo, che per includere nel campo visivo anche gli altri utenti della strada.

Con l'aumento della velocità e l'introduzione dell'uso dei freni, l'istruttore deve presentare i concetti di anticipazione, separazione del traffico e distanza di frenata.

Valutazione

Prima di passare al modulo *Sterzo e controsterzo*, l'istruttore può ritenersi soddisfatto se il motociclista dimostra di aver conseguito una buona competenza nell'uso dell'acceleratore e dei freni, nell'innesto della frizione e del cambio, e se è in grado di accelerare, decelerare e svoltare in modo sufficientemente fluido.

L'istruttore deve assicurarsi che il motociclista capisca l'importanza di un corretto orientamento dello sguardo e lo dimostri nella pratica.

Se i progressi del motociclista sono in bilico tra una valutazione positiva e una negativa, l'istruttore deve annotare gli aspetti che devono essere migliorati nei futuri moduli del corso di formazione.



4. Sterzo e controsterzo

Rischi, atteggiamento e comportamento

È importante che il motociclista capisca che le capacità di controllo del motoveicolo affrontate in questo modulo sono essenziali per guidare con sicurezza e competenza una motocicletta sulla strada pubblica.

Il motociclista dovrebbe iniziare a capire la dinamica di un motociclo nell'ottica di un cambio di direzione a diverse velocità.

Conoscenze pregresse del motociclista

- * Il motociclista dovrebbe conoscere e usare con dimestichezza la manopola dell'acceleratore, la frizione, il cambio e i freni, dimostrando di essere in grado di partire, accelerare, decelerare, svoltare e fermarsi in tutta sicurezza e senza intoppi.
- * Il motociclista deve conoscere l'importanza dell'orientamento dello sguardo, sia per mantenere un adeguato controllo del veicolo, che per includere nel campo visivo anche gli altri utenti della strada.

Compiti dell'istruttore

- * Rivedere le note dell'istruttore.
- * Valutare le conoscenze pregresse del motociclista.
- * Preparare lo schema degli esercizi.
- * Spiegare e illustrare la sterzata e la controsterzata e il loro ruolo nel cambio di direzione di marcia.
- * Spiegare la particolare importanza dell'orientamento dello sguardo ai fini del controllo del veicolo durante il cambio di direzione.
- * Ribadire l'importanza della consapevolezza dei rischi, dell'atteggiamento del motociclista e del comportamento nell'ambito delle esercitazioni.
- * Continuare a valutare l'atteggiamento del motociclista.

Gli esercizi

- * Slalom a velocità comprese tra 15 e 50 km orari.
- * Percorso circolare a velocità comprese tra 15 e 40 km orari.
- * Percorso a «otto» a velocità comprese tra 15 e 35 km orari.
- * Inversione di 180 gradi.

Valutazione

Il motociclista dovrebbe essere in grado di eseguire in modo fluido uno slalom, un cerchio, un percorso a «otto» e un'inversione a U, combinando alle basse velocità sterzo e inclinazione per ottenere il cambio di direzione, e a velocità più sostenute inclinazione e controsterzo per conseguire lo stesso effetto.

Il motociclista dovrebbe essere in grado di eseguire direttamente la controsterzata premendo sul manubrio e/o sulle pedane, con padronanza e competenza.

L'orientamento dello sguardo del motociclista deve aiutarlo a mantenere il controllo del motoveicolo e a sviluppare la capacità di identificare tempestivamente l'insorgere di situazioni potenzialmente pericolose, in vista della futura guida sulla strada pubblica.

Note dell'istruttore

Preparazione e pianificazione

Tutte le esercitazioni del modulo quattro presuppongono l'allestimento della pista, l'uso di coni e di nastri. Se i grafici riportati sulla quarta pagina di queste note dell'istruttore illustrano gli allestimenti ottimali, non sempre sarà possibile attenersi a causa di eventuali problemi di spazio. In questo caso, l'istruttore dovrebbe pianificare e adattare gli esercizi di conseguenza. Se, per esempio, i diametri del cerchio o del percorso a «otto» devono essere ridotti, anche la velocità massima deve essere adeguatamente ridotta.

Se più di un motociclista partecipa alla formazione, l'istruttore deve garantire che sia mantenuta l'adeguata separazione tra i partecipanti.

Spiegazione e dimostrazione

L'istruttore deve spiegare al motociclista la dinamica di un motociclo e le modifiche che subisce quando aumenta la velocità. Particolare attenzione deve essere dedicata all'effetto giroscopico delle ruote a velocità moderate ed elevate. Con altrettanta attenzione deve essere spiegato dove e come applicare pressione per ottenere il cambio di direzione desiderato.

Nel dimostrare gli esercizi, l'istruttore deve illustrare il cambio di manovra dalla sterzata, in cui il manubrio è girato nella direzione della curva per effetto dell'inclinazione con cui il motociclista sposta il peso del corpo in direzione della curva, alla controsterzata, in cui il motociclista applica pressione sul manubrio e/o sulla pedana opposta alla direzione della svolta. L'istruttore dovrebbe ricordare che la controsterzata piena può essere otte-



nuta a velocità moderata e la tentazione di illustrarne gli effetti a velocità superiori deve essere evitata, poiché potrebbe intimidire gli allievi a questo punto del corso.

L'importanza della direzione in cui il motociclista deve rivolgere lo sguardo durante queste esercitazioni deve essere sottolineata dall'istruttore e trasparire chiaramente durante la dimostrazione.

È importante che le tecniche di gestione della velocità negli esercizi del modulo 4 siano spiegate e illustrate. Il motociclista deve capire che i freni devono essere azionati solo quando il veicolo è dritto, mentre se è in curva la velocità deve essere regolata con l'acceleratore e il freno motore.

È particolarmente importante che l'istruttore continui a valutare l'approccio del motociclista e se i progressi, l'atteggiamento e il comportamento di quest'ultimo sono causa di preoccupazione, l'esercitazione deve essere bloccata e l'istruttore deve affrontare la causa del problema.

Gli esercizi

Slalom

Una volta illustrato come eseguire lo slalom, l'istruttore deve assicurarsi che il motociclista abbia capito che le competenze affrontate nel modulo sono essenziali per controllare il veicolo in sicurezza nel traffico.

Dopo aver controllato alle sue spalle, inserito la trazione, essere partito, aver accelerato lungo il tragitto tracciato fino a circa 15 km orari, il motociclista dovrebbe passare tra il primo e il secondo cono, cambiando direzione all'uscita per consentire al veicolo di essere indirizzato verso il passaggio tra il secondo e il terzo cono e così via.

I cambi di direzione devono essere eseguiti con lo sterzo e l'inclinazione, nonché con eventuali lievi variazioni di velocità controllate con la manopola dell'acceleratore. La direzione dello sguardo del motociclista deve spostarsi progressivamente e senza soluzione di continuità dall'uscita dei coni tra cui si sta per entrare all'ingresso della seguente coppia di coni, in cui si entrerà una volta usciti dai primi. All'uscita tra i penultimi coni e gli ultimi, il motociclista deve portare il veicolo all'arresto completo.

L'esercizio deve essere ripetuto e, quando il motociclista acquisisce padronanza e sicurezza, una volta uscito dai coni finali deve ripetere il percorso fino al punto di partenza e fermarsi. In seguito, la velocità del motociclista tra i coni deve aumentare gradualmente in modo che la direzione sia controllata con l'inclinazione e successivamente con la combinazione di inclinazione e controsterzo.

Percorso a cerchio

Il motociclista deve partire in senso antiorario da una posizione a mezzo metro di distanza da un cerchio di coni del diametro di circa 20 metri.

Nell'avanzare, il motociclista deve raggiungere una velocità di circa 15 km orari, mantenendo una distanza adeguata dai coni. Il motociclista dovrebbe guardare in un punto che rappresenti almeno un terzo della circonferenza del cerchio che si trova di fronte a lui. Inizialmente il motociclista dovrà sterzare con il manubrio per poi inclinarsi compiendo una curva.

Mano a mano che il motociclista acquisisce destrezza e padronanza, la velocità del mezzo deve essere gradualmente incrementata fino a un massimo di 40 km orari. Con l'aumentare della velocità, il motociclista deve controsterzare e ampliare l'apertura dello sguardo in modo da osservare circa la metà del cerchio.

Il motociclista deve ripetere gli esercizi percorrendo il cerchio in senso orario.

Percorso a «otto»

È necessario predisporre i coni in modo da formare due cerchi del diametro di circa 20 metri ciascuno, a una distanza di dieci metri l'uno dall'altro. Per iniziare l'esercizio, il motociclista dovrà essere in corrispondenza di un angolo di 90 gradi verso l'esterno del cerchio. Quando il motociclista è nel punto da cui è possibile raggiungere il secondo cerchio con una sterzata di circa 45 gradi, deve percorrere il secondo cerchio in senso orario, mantenendosi a circa 50 centimetri di distanza dai coni.

Le prime volte che affronta l'esercizio, il motociclista dovrebbe mantenere una velocità di circa 15 km orari, per poi aumentarla man mano che acquisisce padronanza.

Quando percorre un cerchio a velocità ridotta, il motociclista dovrebbe osservare circa un terzo del cerchio che gli sta di fronte. Nel momento in cui il punto di uscita per passare al secondo cerchio rientra nel suo campo visivo, invece, il motociclista deve guardare il punto di ingresso del secondo cerchio. Con l'aumentare della velocità, il motociclista deve osservare circa metà del cerchio di fronte al veicolo.

Durante l'esecuzione delle curve a destra e a sinistra, il motociclista deve mantenere il capo in linea con il corpo del veicolo e non con l'angolo disegnato dallo stesso.

L'istruttore ha la possibilità di variare la distanza dei cerchi in modo da consentire al motociclista di cambiare direzione in un unico movimento o in due diversi movimenti.



Nel compiere il percorso tracciato, il motociclista deve regolare la velocità per mezzo dell'acceleratore, ricorrendo al freno motore per ridurla. Perché questo sia possibile, è necessario che sia inserita la marcia corretta. Il motociclista deve tenere presente che se inserisce una marcia troppo alta, l'effetto frenante del motore sarà significativamente ridotto, se non pressoché nullo. Se il motociclista ha bisogno di usare i freni per ridurre la velocità, dovrebbe farlo tra i cerchi, quando la moto recupera la posizione verticale, o uscendo in rettilineo dal cerchio per raddrizzare la moto e quindi frenare.

Inversione di 180 gradi

Con i coni disposti a forma di otto, in questo esercizio il motociclista deve eseguire delle inversioni a U. Partendo in senso antiorario da un punto a mezzo metro di distanza da uno dei cerchi di coni, dopo aver guardato alle proprie spalle, il motociclista deve mettersi in moto e accelerare gradualmente fino a raggiungere una velocità di circa 15 km orari. Dopo aver completato un giro di 180 gradi ed essersi allineato al punto della seconda curva corrispondente a quello iniziale di partenza, il motociclista deve raddrizzare la moto e, poco prima di raggiungere il punto sulla seconda curva, guardare dietro sé ed entrare in curva.

Lo sguardo del motociclista all'ingresso della curva deve essere concentrato sul punto di uscita e spostarsi gradualmente verso il punto di ingresso della curva sul cerchio successivo, una volta raggiunta la metà della prima curva.

Man mano che il motociclista acquisisce maggiore competenza e padronanza, la velocità può essere aumentata gradualmente fino a 30 km orari in curva e in uscita dalla stessa, e successivamente può essere incrementata gradualmente sul rettilineo fino a un massimo di 50 km orari e infine ridotta prima di entrare nella curva successiva.

L'esercizio può essere ripetuto in senso orario.

Rischi, atteggiamento e comportamento

In questa fase della formazione, il motociclista deve comprendere che le abilità di base che ha acquisito sul controllo del veicolo non rappresentano che una parte delle abilità richieste al motociclista per guidare in modo corretto e sicuro. È necessario raggiungere una perfetta padronanza di queste abilità perché il motociclista possa concentrarsi sulle condizioni di traffico e prevedere cosa può accadere.

A tale proposito, è indispensabile che il motociclista comprenda l'importanza dell'atteggiamento che assume. Se il motociclista affrontando un tornante cieco ritiene che la traiettoria di uscita sia chiara o ritiene di essere stato visto dal vei-



colo che si appresta ad attraversare l'incrocio che sta per raggiungere, le possibilità che nei primi 18 mesi dal conseguimento della patente acquisisca l'esperienza necessaria senza incorrere in incidenti diminuiscono notevolmente.

Durante lo svolgimento di questi esercizi è necessario che sia stata consolidata la consapevolezza sull'importanza dell'orientamento dello sguardo e che sia stata evidenziata l'importanza di avere la strada libera alle spalle prima di eseguire i notevoli cambi di direzione previsti da questo tipo di manovre.

È altresì essenziale che il motociclista sappia di non dover utilizzare i freni mentre affronta un tornante e che sia conscio dell'importanza, per la propria incolumità, di utilizzare la marcia adeguata alla velocità.

Valutazione

Le abilità di controllo della macchina di cui al modulo 4 costituiscono probabilmente gli elementi più importanti per guidare in modo corretto e sicuro il proprio mezzo. È essenziale che il motociclista abbia raggiunto un livello di competenza tale da consentirgli di eseguire gli esercizi senza problemi e avendo il pieno controllo del veicolo.

Il motociclista dovrebbe essere in grado di avviare e arrestare il veicolo, di utilizzare acceleratore, frizione e cambio, di accelerare e decelerare utilizzando in modo corretto e coordinato freni e marce.



Il motociclista dovrebbe essere in grado di cambiare direzione senza difficoltà, utilizzare lo sterzo quando procede a velocità ridotta, inclinare con l'aumentare della velocità e utilizzare il controsterzo a velocità più elevate.

Il motociclista deve avere l'adeguato orientamento dello sguardo e controllare gli specchietti retrovisori ogni volta che si appresta a fare una manovra o a cambiare direzione.

Se il motociclista ha dimostrato un'eccessiva propensione al rischio o un'eccessiva sicurezza nelle proprie capacità, l'istruttore deve essere sicuro che abbia capito le potenziali conseguenze di tale comportamento e lo abbia modificato di conseguenza.

Solo quando l'istruttore si ritiene soddisfatto dei punti di cui sopra, il motociclista potrà passare al modulo successivo.

Il motociclista deve imparare progressivamente a riconoscere tutti i pericoli che potrà incontrare nel traffico.

Compiti dell'istruttore

- * Rivedere le note dell'istruttore.
- * Valutare le conoscenze pregresse del motociclista.
- * Preparare lo schema degli esercizi.
- * Spiegare e dimostrare l'importanza dell'equilibrio nelle manovre a bassa velocità.
- * Spiegare e dimostrare l'importanza specifica del controllo della manopola dell'acceleratore e della frizione nelle manovre a bassa velocità.
- * Sottolineare la necessità di prestare sempre la massima attenzione ai pedoni e agli altri utenti della strada.
- * Continuare a valutare l'atteggiamento del motociclista.

Gli esercizi

- * Guidare su un percorso rettilineo a velocità inferiori a 3 km orari.
- * Affrontare curve a velocità inferiori a 5 km orari.
- * Superare ostacoli a bassa velocità.

Valutazione

- * Il motociclista dovrà aver sviluppato un buon equilibrio e dovrà essere in grado di tenere sempre il veicolo sotto controllo nelle manovre a bassa velocità.
- * Il motociclista dovrebbe saper gestire con sicurezza la manopola dell'acceleratore e la frizione quando guida a basse velocità e si accinge a superare ostacoli a bassa velocità.
- * Lo sguardo del motociclista deve essere indirizzato nella direzione corretta. Guardare nella giusta direzione aiuterà il motociclista a mantenere un buon equilibrio e a riconoscere prontamente i rischi potenziali e quelli effettivi che potrebbe incontrare.
- * Il futuro motociclista deve rendersi conto che la capacità di guidare in modo sicuro è una competenza importante ai fini del controllo del veicolo.

Note dell'istruttore

Preparazione e pianificazione

Poiché gli esercizi del modulo 5 si concentrano sulla capacità del motociclista di controllare il veicolo a basse velocità, l'istruttore dovrà strutturare il percorso per l'esercitazione pratica in maniera più flessibile e decidere la successione e la combina-

5. Manovre a bassa velocità

Rischi, atteggiamento e comportamento

Anche se le manovre a bassa velocità non sono considerate particolarmente pericolose, il motociclista deve capire che queste manovre saranno utilizzate per parcheggiare il veicolo e in presenza di pedoni e di conducenti di autoveicoli concentrati alla ricerca di un posto libero da occupare.

È inoltre opportuno rendersi conto che, nel caso in cui il moto-veicolo cada, potrebbe comunque ferire il motociclista e altre persone che si trovino eventualmente nei paraggi e che un simile incidente potrebbe inoltre danneggiare seriamente il veicolo.

Conoscenze pregresse del motociclista

Il motociclista deve aver acquisito le capacità di controllo del veicolo trattate nei moduli precedenti ed essere in grado di far fare al veicolo esattamente quello che intende.

Il motociclista deve comprendere che le conoscenze e le competenze che è in procinto di acquisire sono essenziali per guidare in maniera sicura sulle strade pubbliche e che il suo atteggiamento e il suo comportamento sono fondamentali ai fini della propria incolumità.

Il motociclista deve essere consapevole dei propri limiti e rendersi conto che le capacità di controllo del veicolo che apprenderà non costituiscono che una singola parte di tutte le competenze necessarie a guidare in maniera sicura sulle strade pubbliche.



zione degli esercizi da affrontare di conseguenza. Per un'esercitazione pratica sulle curve a bassa velocità si potrebbe per esempio ricorrere allo slalom, al percorso «a otto» o ai percorsi circolari affrontati nel modulo 4. In alternativa, l'istruttore potrebbe predisporre altre tipologie di percorso.

È importante che il motociclista esegua inizialmente manovre distinte e separate. Le manovre potranno essere combinate a mano a mano che il motociclista acquisisce più sicurezza e padronanza e lo stesso vale per gli esercizi delle ultime fasi delle esercitazioni pratiche del modulo 4.

L'istruttore deve essere consapevole che il motociclista potrebbe attribuire minore importanza al modulo 4 per il solo fatto di vederlo meno dinamico, per cui non dovrebbe sottovalutare la possibilità di rendere la sessione interessante adottando un approccio flessibile per ottenere così migliori risultati.

Spiegazione e dimostrazione

L'istruttore deve spiegare al motociclista le dinamiche del veicolo a bassa velocità e l'importanza di gestire la leva dell'acceleratore e la frizione per raggiungere e mantenere un buon equilibrio.

L'istruttore può dimostrare i limiti del controllo a bassa velocità con la tecnica della «fermata di prova», in cui il veicolo è momentaneamente fermo e il conducente tiene entrambi i piedi sulla pedana. Questa tecnica dovrebbe però essere introdotta solo quando l'istruttore è sicuro delle capacità del motociclista e ritiene che le difficoltà che il motociclista incontrerà nell'esecuzione di questo esercizio non lo faranno scoraggiare.

È importante prestare particolare attenzione alla postura e a dove è rivolto lo sguardo.

All'inizio è necessario spiegare e dimostrare in maniera isolata ogni singola manovra prevista dagli esercizi. A mano a mano che il motociclista acquisisce maggiore padronanza e sicurezza ed è in grado di associare manovre diverse nell'ambito di un esercizio, l'istruttore deve spiegare con attenzione e, se necessario, dimostrare al motociclista che cosa gli si richiede esattamente.

Gli esercizi

Guidare lentamente in linea retta

L'esercizio prevede che il motociclista guidi in linea retta per 30 metri a una velocità inferiore ai 3 km orari senza poggiare i piedi per terra o sbandare in maniera eccessiva.

Al momento di partire il motociclista dovrebbe essere seduto in posizione centrale, con mani e avambracci sullo stesso

piano, piedi sulle pedane e schiena ben eretta. Concentrando lo sguardo su un punto che sarebbe possibile raggiungere in circa sei secondi, il motociclista dovrebbe mantenere la velocità più bassa possibile intervenendo su acceleratore e frizione. Il motociclista dovrebbe sempre selezionare la marcia più bassa e dovrebbe cercare di non usare i freni se non quando la velocità supera decisamente quella richiesta per portare a termine l'esercizio.

Se da un lato sarà necessario muovere il manubrio per mantenere l'equilibrio, dall'altro lato la ruota anteriore non dovrebbe deviare rispetto al centro della corsia per più di 15 cm da ciascun lato.

Quando il motociclista è in grado di mantenere una velocità di marcia lenta e costante senza mai perdere il controllo del veicolo, si può passare all'esercizio successivo.

Cambio di direzione di marcia a velocità basse

Per cambiare direzione di marcia a bassa velocità è necessario utilizzare le stesse tecniche di controllo del veicolo applicate per guidare lentamente in rettilineo. L'unica differenza in questo caso è la direzione dello sguardo del motociclista. In questo caso si dovrebbero mettere in pratica le tecniche apprese negli esercizi dei moduli 3 e 4.

L'esercizio prevede tre manovre distinte: passare successivamente da una direzione all'altra con una deviazione massima di 45 gradi; girarsi di 180 gradi da fermi e girarsi di 180 gradi o 360 gradi con il veicolo in movimento. Per il primo esercizio si potrebbe ricorrere allo slalom o al percorso a «otto» affrontati nel modulo 4 e per il secondo e per il terzo esercizio i percorsi circolari o a «otto». Vista la bassa velocità richiesta, nel caso del percorso circolare o a «otto», il motociclista dovrebbe mantenersi all'interno anziché all'esterno del percorso.

Le manovre dovrebbero essere prima provate separatamente. Quando il motociclista acquisisce maggiore padronanza e sicurezza, le manovre potranno essere combinate tra loro.

Quando l'istruttore ritiene che il motociclista sia in grado di cambiare direzione a bassa velocità senza mai perdere il controllo del veicolo, potrà passare all'esercizio successivo.

Superare lentamente un ostacolo

Questo esercizio si concentra su una manovra che il motociclista dovrà effettuare spesso sulle strade e, più precisamente, per immettersi su una strada pubblica o uscire da una strada, oppure per salire e scendere da un marciapiede.



Mentre nel caso degli altri esercizi a bassa velocità era sufficiente girare solo leggermente la manopola dell'acceleratore, in questo caso è necessario dare più gas al motore e, quindi, aprire di più la manopola dell'acceleratore, bilanciando accuratamente l'effetto con l'uso della frizione.

L'istruttore deve spiegare e dimostrare questa tecnica e il motociclista dovrebbe iniziare a percepire pian piano l'equilibrio tra acceleratore e frizione per superare la resistenza. Seduto sul veicolo con entrambi i piedi poggiati a terra e con la ruota anteriore a formare un angolo retto rispetto a un muro posizionato di fronte al veicolo, il motociclista dovrebbe selezionare la prima, rilasciare gradualmente la frizione e sentire il punto in cui il motore è quasi in stallo, tenendo la manopola dell'acceleratore aperta di circa un terzo.

Quando il motociclista ha sviluppato una certa sensibilità rispetto all'equilibrio tra acceleratore e frizione rispetto alla resistenza a una velocità del motore più elevata, si potrà passare alla fase successiva dell'esercizio.

Utilizzando un marciapiede con un gradino di circa 10 cm di altezza, o una piattaforma apposita ben ancorata al suolo, il motociclista deve posizionare il veicolo a formare un angolo retto rispetto al gradino con la ruota anteriore che tocca appena il marciapiede.

Con entrambi i piedi che toccano appena per terra, il motociclista deve selezionare la prima, rilasciare gradualmente la frizione e dare gas finché non sente che la ruota inizia a salire sul marciapiede. Appena superata la resistenza, deve ruotare indietro la manopola del gas e, quando tutta la ruota anteriore è sul marciapiede, deve tirare al massimo la frizione. Quindi deve avanzare finché la ruota posteriore non tocca il marciapiede.

Il motociclista dovrebbe capire che per sollevare la ruota posteriore sarà sufficiente una potenza inferiore, perché buona parte del peso del veicolo è già sul marciapiede e se apre eccessivamente il gas la ruota posteriore probabilmente slitterà e scivolerà lateralmente. Questa situazione deve essere assolutamente evitata perché può essere molto pericolosa.

Anche se non pone particolari difficoltà, l'istruttore dovrebbe provare anche a far scendere il motociclista dal marciapiede. Come per salire, il motociclista non deve tenere i piedi sulle pedane. Il gas deve essere chiuso quando le ruote scendono dal marciapiede. Intervendendo con attenzione sul freno anteriore le ruote scenderanno gradualmente.

Rischi, atteggiamento e comportamento

Il motociclista deve essere consapevole che, in caso di caduta, il motoveicolo potrebbe ferire il motociclista e altre persone che si trovino eventualmente nei paraggi e che un simile incidente potrebbe danneggiare seriamente il veicolo, comportando notevoli costi.

Valutazione

Il motociclista dovrebbe essere in grado di svolgere gli esercizi con padronanza e sicurezza e l'istruttore dovrebbe accertare che il motociclista sia cosciente del fatto che, nonostante il veicolo proceda a bassa velocità, costituisce comunque un potenziale pericolo.

6. Gestione del rischio

Rischi, atteggiamento e comportamento

Anche se acquisire le competenze affrontate nel modulo 6 potrebbe richiedere un notevole impegno, il motociclista dovrebbe comprendere che queste sono estremamente importanti per evitare collisioni con altri utenti della strada.

Per un motociclista, la capacità di anticipare gli imprevisti è molto importante perché due terzi degli incidenti che coinvolgono un veicolo a due ruote e un altro veicolo, sono causati dal fatto che il conducente del veicolo non ha visto il motociclista.

Conoscenze pregresse del motociclista

- ❖ Il motociclista deve conoscere la tecnica del controsterzo ed essere in grado di applicarla consapevolmente per effettuare un cambio di direzione a una velocità superiore ai 25 km orari.
- ❖ Il motociclista deve conoscere ed essere in grado di dimostrare le tecniche di frenata necessarie nelle normali condizioni di traffico.
- ❖ Il motociclista deve prendere coscienza del fatto che le conoscenze e le competenze che acquisirà sono essenziali per guidare nel traffico in maniera sicura e che il suo atteggiamento e il suo comportamento sono fondamentali ai fini di una guida sicura.
- ❖ Il motociclista deve capire che gli altri utenti della strada potrebbero non comportarsi sempre come ci si aspetta, da cui la necessità di guidare in modo tale da riuscire a evitare, o perlomeno a gestire, eventuali situazioni pericolose.



Compiti dell'istruttore

- * Rivedere le note dell'istruttore.
- * Valutare le conoscenze pregresse del motociclista.
- * Preparare attentamente lo schema degli esercizi.
- * Spiegare e dimostrare come evitare gli ostacoli ricorrendo a una decisa controsterzata.
- * Spiegare e dimostrare le tecniche di frenata più efficaci nelle situazioni di emergenza.
- * Sottolineare l'importanza dell'atteggiamento e del comportamento nelle situazioni in cui sia necessario evitare un ostacolo ricorrendo a competenze relative a sterzate e frenate di emergenza.
- * Continuare a valutare l'atteggiamento del motociclista.

Gli esercizi

- * Deviare per evitare un ostacolo a velocità comprese entro i 30 km orari.
- * Frenare per evitare una collisione a velocità comprese entro i 50 km orari.

Valutazione

- * Il motociclista dovrebbe essere in grado di aggirare un ostacolo utilizzando una tecnica di controsterzo estrema.
- * Il motociclista dovrebbe essere in grado di arrestare il motoveicolo da una data velocità coprendo la distanza minima possibile, tenendo il veicolo perfettamente sotto controllo ed evitando il bloccaggio delle ruote.
- * Il motociclista dovrebbe essere in grado di reagire rapidamente se gli viene richiesto di eseguire queste tecniche per evitare una collisione.
- * Il motociclista dovrebbe essere consapevole che la necessità di ricorrere a queste tecniche per evitare collisioni e la loro efficacia dipenderanno dal suo atteggiamento e dal suo comportamento.

Note dell'istruttore

Preparazione e pianificazione

Gli esercizi del modulo 6 sono senza dubbio quelli che richiedono il maggior impegno da parte del guidatore. L'istruttore dovrebbe pertanto verificare che sia data sempre la massima priorità alla sicurezza di tutte le persone coinvolte.

Al momento di preparare gli esercizi, l'istruttore dovrebbe tener conto delle modalità in cui saranno effettivamente testate le

tecniche di sterzata e frenata all'esame nazionale per conseguire la patente A.

Se è vero infatti che queste tecniche sono ora obbligatoriamente oggetto di valutazione in tutti gli Stati membri dell'Unione europea, le modalità dell'esame variano però notevolmente da paese a paese per quanto riguarda velocità, distanze e dimensioni dell'ostacolo intorno a cui il guidatore deve sterzare. In alcuni paesi le tecniche di frenata e sterzata sono argomenti di esame distinti mentre in altri sono testate congiuntamente.

Se le dimensioni della pista utilizzata per le esercitazioni pratiche lo consentono e se le condizioni superficiali del terreno sono buone, l'istruttore dovrebbe predisporre gli esercizi in modo da ricreare il più possibile le condizioni che il motociclista dovrà effettivamente affrontare in sede di esame.

L'istruttore dovrebbe a ogni modo sapere che è possibile far esercitare il motociclista nelle tecniche di frenata e sterzata in aree più piccole e a velocità più contenute rispetto a quelle previste per l'esame in alcuni paesi.

Al momento di elaborare questi esercizi è importante tenere a mente la necessità di proporre queste tecniche al motociclista in maniera graduale. La spinta diretta necessaria per effettuare le manovre di controsterzo che consentono di aggirare un ostacolo può essere introdotta anche a velocità di appena 20 km orari ed è possibile insegnare buone tecniche di frenata già a partire dai 25 km orari.

L'istruttore deve sempre accertarsi che il motociclista indossi un abbigliamento adatto durante questi esercizi. I guanti, le calzature, il giubbotto e i pantaloni devono poter proteggere il motociclista in maniera adeguata in caso di cadute.

Spiegazione e dimostrazione

La capacità di frenare rapidamente e in maniera efficace in situazioni di emergenza e di sterzare per aggirare un veicolo o una persona che entrino inaspettatamente sulla traiettoria del motociclista sono competenze essenziali per mantenere il controllo del veicolo e possono realmente salvare la vita.

Al momento di spiegare queste manovre e di fornire una dimostrazione pratica, è importante che l'istruttore ribadisca che la probabilità che il guidatore si veda costretto a utilizzarle dipenderà in larga parte dal suo atteggiamento e dal suo comportamento. Rendendosi subito conto di una situazione pericolosa appena questa si manifesta, il motociclista potrà infatti regolare di conseguenza la sua velocità e/o accostare e gestire la situazione come una normale situazione di traffico.



L'istruttore deve saper dimostrare in modo competente le tecniche di sterzata e di frenata che questi esercizi richiedono e non dimenticare che queste potranno inizialmente mettere in difficoltà o addirittura spaventare il motociclista. L'istruttore dovrebbe spiegare con la massima chiarezza che cosa ci si aspetta dal guidatore e come il veicolo reagirà alle manovre e dovrebbe inizialmente dimostrare le tecniche a velocità meno elevate.

Come sempre, è molto importante l'orientamento dello sguardo e l'istruttore dovrebbe sottolineare e monitorare questo aspetto con attenzione.

Gli esercizi

Sterzare per evitare un ostacolo

Il motociclista dovrebbe iniziare ad avvicinarsi all'argomento esplorando le caratteristiche positive del veicolo a livello di controsterzo. Guidando su una linea retta alla velocità di circa 20 km orari, effettuare deliberatamente un movimento secco in avanti sul manubrio sul lato opposto rispetto alla direzione in cui si intende svoltare.

L'impulso sul manubrio dovrebbe essere dato con il braccio e con il busto, tenendo il polso fermo e la testa in posizione verticale rispetto alla strada.

Il guidatore non dovrebbe variare la posizione della manopola dell'acceleratore o azionare cambio o frizione e dovrebbe guardare nella direzione in cui intende andare e non verso l'ostacolo da evitare.

Una volta compiuta una curva, il motociclista dovrebbe fermarsi. La manovra dovrebbe quindi essere ripetuta imprimendo sempre più forza all'impulso sul manubrio e facendo quindi curve sempre più strette.

Quando il guidatore ha acquisito sufficiente padronanza e sicurezza, si dovrebbe introdurre una seconda controsterzata, questa volta imprimendo un impulso sul lato opposto del manubrio rispetto alla sterzata precedente. Una volta riportato il veicolo in posizione verticale, il motociclista dovrebbe fermarsi. Quando il guidatore ha acquisito una competenza sufficiente nell'effettuare le due sterzate consecutive, dovrebbe effettuare un'ulteriore curva per riportarsi sulla traiettoria su cui viaggiava inizialmente e quindi fermarsi.

Una volta che l'istruttore è soddisfatto del livello raggiunto, ossia quando il guidatore è in grado di effettuare l'esercizio senza perdere mai il controllo del veicolo, è possibile provare ad applicare la spinta per effettuare la controsterzata sul pedale anziché sul manubrio.

L'approccio dovrebbe essere lo stesso, ma invece di spingere il lato opposto del manubrio rispetto alla direzione in cui si intende andare, il motociclista dovrebbe dare una spinta decisa verso il basso sul pedale posto sul lato opposto alla direzione in cui intende girare.

Quando l'istruttore ritiene che il motociclista abbia appreso la tecnica in maniera soddisfacente, può provare ad abbinare l'impulso sul manubrio e quello sul pedale. L'istruttore dovrebbe spiegare che l'impulso più efficace ai fini della sterzata dipenderà dalle caratteristiche specifiche del veicolo.



A questo punto si dovrebbe chiedere al guidatore di fare una sterzata iniziale a sinistra o a destra in base al segnale dato dall'istruttore, concordato preventivamente. Dopo la prima sterzata, il motociclista dovrebbe sterzare nuovamente verso la direzione iniziale e quindi tornare sulla traiettoria di partenza.

Quando l'istruttore ritiene che il motociclista abbia raggiunto un livello di competenza sufficiente, allora è possibile strutturare l'esercitazione su pista in modo da simulare il più possibile la situazione d'esame a livello nazionale e far ripetere al motociclista l'esercizio a velocità gradualmente più elevate fino a raggiungere i 30 km orari. Nel caso in cui l'esame nazionale preveda che la manovra di controsterzo sia eseguita a una velocità più elevata, sarà possibile esercitarsi nelle condizioni previste solo ed esclusivamente se la pista è di dimensioni sufficienti e dispone di una buona superficie.

Frenare in una situazione di emergenza

Al momento di presentare questo esercizio, l'istruttore dovrebbe sottolineare che, se utilizzati in maniera corretta, i freni di un motoveicolo sono estremamente efficienti e un bravo motociclista dovrebbe di norma riuscire a fermarsi prima di un ostacolo.

Il guidatore dovrebbe capire che l'obiettivo dell'esercizio consiste nel riuscire ad arrestare il veicolo da una data velocità coprendo la minore distanza possibile senza bloccare le ruote o senza che il veicolo devii dalla linea retta.

Viaggiando in linea retta a 20 km orari, una volta raggiunto un determinato punto il motociclista dovrebbe azionare entrambi i freni con fermezza tirando la leva della frizione e rilasciando la manopola dell'acceleratore. Questo esercizio dovrebbe essere ripetuto finché il motociclista non ha sviluppato una certa sensibilità rispetto all'efficacia della frenata e riesce a fermarsi regolarmente senza bloccare le ruote.

Sarebbe opportuno segnare ogni volta lo spazio di frenata in modo tale che il motociclista veda come la distanza diminuisce quando le ruote non si bloccano e possa rendersi conto dei progressi compiuti.

A questo punto è possibile aumentare la velocità fino a 30 km orari e sostituire l'indicazione del punto di frenata con un segnale visivo concordato precedentemente. Sarebbe opportuno misurare le distanze di frenata e confrontarle di volta in volta con la performance precedente del motociclista. Questo permetterà al motociclista di prendere confidenza con i tempi di reazione e capire che cosa determina una maggiore distanza di frenata.

Quando l'istruttore ritiene che il motociclista sia in grado di eseguire con successo una frenata di emergenza tenendo il veicolo sotto controllo, è possibile aumentare progressivamente la velocità. Se le dimensioni e le condizioni della superficie della pista utilizzata per le esercitazioni lo consentono, è possibile raggiungere gradualmente i 50 km orari.

Frenare e sterzare

Di norma la sterzata e la frenata di emergenza sono due manovre distinte a cui il motociclista può ricorrere quando si trova in una situazione pericolosa.

L'istruttore dovrebbe spiegare al motociclista che se non c'è lo spazio sufficiente per arrestarsi ed evitare di colpire un ostacolo, come per esempio nel caso di un'automobile che sbuchi davanti alla moto, il motociclista dovrebbe sterzare per aggirarlo. Un guidatore particolarmente esperto è in grado di sacrificare la velocità per la manovrabilità, soprattutto perché passare dai comandi di frenata a quelli di sterzata richiede tempo e quindi spazio.

L'esame per la patente A in alcuni paesi prevede però che le manovre di frenata e di sterzata siano testate insieme.

Se le dimensioni e la superficie dell'area destinata alle esercitazioni lo permettono, e solo se il motociclista è in grado di effettuare correttamente e con risultati costanti i singoli esercizi relativi alla sterzata e alla frenata di emergenza, l'istruttore può strutturare la prova di conseguenza.

È opportuno spiegare dettagliatamente al motociclista che cosa gli verrà richiesto. Questi dovrebbe inizialmente provare la manovra combinata a una velocità inferiore rispetto a quella prevista dall'esame per la patente A e aumentare progressivamente la velocità quando l'istruttore ritiene sia sicuro farlo.

Rischi, atteggiamento e comportamento

Il modulo 6 si concentra su situazioni estremamente rischiose. Nel corso degli esercizi l'istruttore dovrebbe assicurarsi che il guidatore comprenda a fondo i rischi e l'atteggiamento da tenere, al di là del contesto immediato di una frenata o di una sterzata d'emergenza.

Il motociclista dovrebbe sempre guardare nella direzione da cui potrà provenire il primo segnale di una situazione pericolosa. Quando è necessario sterzare o frenare in maniera particolarmente brusca, il motociclista deve sempre guardare nella direzione in cui intende andare, e non in quella dell'ostacolo da evitare.



Il motociclista dovrebbe avere un'idea chiara del rapporto tra velocità e distanza e dell'effetto combinato che il pensare e i tempi di reazione determinano. Inoltre, dovrebbe essere in grado di comprendere quanto le condizioni del manto stradale possano incidere sulla sua capacità di mantenere il controllo della situazione.

Il motociclista dovrebbe sapere che si deve tentare una frenata di sicurezza soltanto quando il veicolo è in verticale e su una linea retta. Nel caso in cui il guidatore debba frenare mentre percorre una curva, dovrà prima necessariamente portare il veicolo in posizione verticale, frenare e quindi piegare, dando una spinta decisa per controsterzare.

Valutazione

Il motociclista dovrebbe essere in grado di aggirare un ostacolo sterzando, a sinistra e a destra, fino alla velocità di 30 km orari, in modo corretto, con sicurezza e senza mai perdere il controllo del veicolo.

L'ostacolo dovrebbe avere dimensioni minime di 1,7 metri per 2,2 metri ed essere collocato a una distanza minima di 10 metri dal punto contrassegnato per l'inizio della manovra. Quando l'istruttore indica il punto in cui dovrebbe iniziare la manovra, la distanza dall'ostacolo dovrebbe essere di almeno 12 metri.

Il motociclista deve essere in grado di frenare in maniera sicura in una situazione di emergenza senza mai perdere il controllo del veicolo, a velocità comprese tra 30 e 50 km orari.

Quando l'istruttore ritiene che il motociclista abbia acquisito buone capacità di controllo del veicolo e sia quindi in grado di eseguire correttamente e in maniera sicura gli esercizi relativi ai moduli 1-6, e che abbia compreso l'importanza di mantenere un atteggiamento e un comportamento corretto, potrà far affrontare al motociclista la sfida reale di imparare a guidare in maniera sicura nel traffico.



Guida sicura su strada: modulo del programma IRT relativo all'interazione con la circolazione stradale

I moduli individuati per l'unità concernente l'interazione con la circolazione stradale sono: *Posizione nel traffico; Distanza e velocità; Curve e tornanti; Incroci; Sorpasso; Autostrade; Anticipazione; Guidare con altri; e Pianificazione di un itinerario.*

Nel corso del progetto IRT sono state dedicate due intere giornate allo sviluppo e alla prova pratica di questi moduli, sia su un'apposita pista dedicata alle esercitazioni con incroci stradali simulati, sia su strada.

Anche in questo caso è essenziale prestare particolare attenzione alla consapevolezza del pericolo e agli atteggiamenti e ai comportamenti che consentono di evitare i pericoli.

I moduli relativi all'interazione con la circolazione stradale trattano situazioni e circostanze che non possono essere affrontate o sperimentate singolarmente o in sequenza. Pertanto sono stati sviluppati tre moduli introduttivi che abbracciano una serie di problematiche comuni a tutti i moduli dell'unità dell'interfaccia Traffico:

- * Il primo sottolinea la responsabilità primaria del motociclista rispetto alla sicurezza stradale, ribadisce come la capacità di controllare il veicolo sia solo un aspetto tra le diverse

abilità necessarie ai fini di una guida sicura ed evidenzia l'importanza dell'atteggiamento e del comportamento del motociclista e della sua consapevolezza del rischio;

- * il secondo si sofferma sull'approccio che l'istruttore dovrebbe adottare rispetto all'unità dell'interfaccia Traffico;
- * il terzo esamina infine i requisiti che sia l'istruttore, sia il motociclista devono soddisfare prima di avventurarsi sulle strade pubbliche.

Il motociclista deve comprendere che:

- * Prima di avventurarsi nel traffico è importantissimo che il motociclista comprenda di essere il primo responsabile della sicurezza stradale.
- * Se è vero che la capacità di controllare il veicolo è fondamentale, è anche vero che questa non è che un singolo aspetto dell'ampio bagaglio di competenze e conoscenze necessarie per guidare in sicurezza nel traffico un motociclo o uno scooter.
- * Saranno l'atteggiamento e il comportamento del motociclista a determinare in primo luogo la sua capacità di guidare nel traffico in maniera sicura. Infine, la consapevolezza del rischio e l'anticipazione sono requisiti essenziali.

40

Unità teorica	Controllo del veicolo	Interazione con la circolazione stradale
1 Codice della strada	1 Familiarità con il veicolo	1 Posizione nel traffico
2 Segnaletica verticale e orizzontale	2 Manovre di base	2 Distanza e velocità
3 Meccanica e dinamica	3 Cambio, freni e direzione di marcia	3 Curve e tornanti
4 Consapevolezza dei rischi	4 Sterzo e controsterzo	4 Incroci
5 Caschi e abbigliamento adeguato	5 Manovre a bassa velocità	5 Sorpasso
6 Responsabilità sociali	6 Gestione del rischio	6 Autostrade
7 Stati di alterazione		7 Anticipazione
8 Atteggiamento e comportamento		8 Guidare con altri
		9 Pianificazione di un itinerario



L'istruttore dovrebbe comprendere che:

- * Anche se i vari moduli dell'unità dell'interfaccia Traffico sono presentati in sequenza, non sarà possibile affrontarli come sessioni di training distinte sulla strada. Ciò nonostante, è importante apprezzarne la successione logica ai fini didattici e sottolineare i singoli aspetti come meritano, pianificare attentamente i percorsi e affrontare gli argomenti secondo un livello di complessità crescente in base all'effettiva esperienza e alle competenze sviluppate dal motociclista.
- * Ogni singolo modulo copre diverse situazioni che spesso non sarà possibile affrontare come singoli esercizi a sé stanti. Anche in questo caso, l'istruttore dovrebbe sottolineare i singoli aspetti e programmare gli esercizi in modo da far sperimentare tutti i passaggi al motociclista in maniera graduale.

Prima di avventurarsi sulla strada, il motociclista deve:

- * Soddisfare tutti i requisiti legali previsti.
- * Indossare indumenti adatti e un abbigliamento protettivo adeguato.
- * Saper controllare bene il veicolo.
- * Comprendere le norme che regolano la circolazione stradale, soprattutto per quanto riguarda il traffico e la viabilità stradale.
- * Assecondare le istruzioni impartite dall'istruttore e attenersi durante le esercitazioni pratiche su strada.
- * Aver compreso e provato preventivamente gli accordi per comunicare con l'istruttore.

- * Essere consapevole dei possibili rischi che potrebbe incontrare durante la pratica dei singoli moduli.
- * Imparare a capire quale potrebbe essere il comportamento di altri utenti della strada e la necessità di prevederlo.
- * Comprendere che la sua sicurezza dipenderà in larga parte dal suo atteggiamento e dal suo comportamento.

Prima di avventurarsi sulla strada, l'istruttore dovrebbe:

- * Preparare in anticipo gli esercizi.
- * Individuare un percorso in cui il motociclista possa esercitarsi sulle situazioni di traffico presentate nello specifico modulo affrontato.
- * Verificare che il motociclista e il suo veicolo soddisfino tutti i requisiti previsti per legge e siano equipaggiati in maniera adeguata.
- * Accertarsi che il motociclista abbia acquisito le necessarie capacità di controllo del veicolo.
- * Sviluppare gli esercizi di guida pertinenti al modulo affrontato e i metodi per comunicare con il motociclista.
- * Spiegare in maniera esaustiva al motociclista gli esercizi di guida da affrontare e come comunicare.
- * Spiegare al motociclista i possibili rischi che potrebbe incontrare durante la pratica dei singoli moduli.
- * Illustrare al motociclista quale potrebbe essere il comportamento di altri utenti della strada e presentare esempi concreti per spiegarli come anticiparlo.
- * Valutare l'atteggiamento e il possibile comportamento del motociclista e adeguare l'approccio di conseguenza.





1. Posizionamento nel traffico

Questo modulo analizza la posizione che il motociclista dovrebbe assumere su strada quando guida in un contesto urbano in mezzo al traffico.

Preparazione e pianificazione

Per preparare il motociclista alla sua prima esperienza in motociclo o scooter sulle strade pubbliche, l'istruttore dovrebbe individuare un percorso con un numero relativamente contenuto di incroci e una densità di traffico e una velocità moderate.

Anche se il motociclista è già in possesso di una patente per un'altra categoria di veicoli e ha già esperienza di guida nel traffico, l'istruttore dovrebbe comunque scegliere un percorso senza troppi ostacoli, con un volume di traffico contenuto e da percorrere a una velocità moderata.

Il percorso scelto dovrebbe sempre avere caratteristiche sufficienti da permettere all'istruttore e al motociclista di fermarsi e discutere in sicurezza le diverse situazioni incontrate e le esperienze fatte.

Requisiti legali e sicurezza

Prima di avventurarsi su strada, l'istruttore deve verificare che il motociclista e il suo veicolo soddisfino tutti i requisiti previsti per legge.

L'istruttore dovrebbe inoltre assicurarsi che il casco e l'abbigliamento indossati dal motociclista siano adeguati, che la visiera o gli occhiali protettivi siano puliti e non abbiano graffi e che il motociclista effettui un controllo di sicurezza sul suo veicolo e verifichi, per esempio, la tensione della catena, le condizioni e la pressione delle gomme, le luci, le pastiglie dei freni, i livelli dell'olio, ecc.

Preparazione del motociclista e istruzioni

Il motociclista deve comprendere che un corretto posizionamento nel traffico è dato da un insieme di fattori che variano di continuo. Il motociclista dovrà pertanto prestare continuamente attenzione a questi fattori e adeguare la propria guida di conseguenza.

Se in linea di principio è corretto occupare la parte centrale della carreggiata, è vero però che il motociclista dovrebbe assu-

mere una posizione che gli consenta di avere il campo visivo il più possibile libero e assicurarsi che gli altri utenti della strada possano vederlo. Il motociclista deve controllare costantemente la situazione frontale e laterale per individuare, evitare e potenzialmente gestire eventuali situazioni di pericolo.

In sintesi: è importante collocarsi sempre in una posizione che consenta di vedere e di essere visti, fare sempre attenzione a quello che succede frontalmente e lateralmente e individuare sempre una via d'uscita sicura.

La velocità e la distanza sono i primi fattori da tenere in considerazione e dovrebbero essere cambiati in base a eventuali modifiche dello spazio disponibile lateralmente e longitudinalmente.

L'istruttore può spiegare questo aspetto facendo immaginare al motociclista di trovarsi al centro di una sfera di sicurezza ovale, le cui dimensioni si restringono quando ci si avvicina ad altri utenti della strada o se variano l'ampiezza e le condizioni della carreggiata.

Se la distanza dal veicolo che precede la moto diminuisce, il motociclista dovrà ridurre la velocità.

Analogamente, se si restringe lo spazio tra il limite e il centro della carreggiata per via, per esempio, della presenza di un veicolo parcheggiato o di un restringimento della strada, il motociclista dovrebbe rallentare.

L'istruttore dovrebbe assicurarsi che il motociclista comprenda come posizionarsi rispetto all'istruttore stesso. Prima di iniziare l'esercizio, l'istruttore dovrebbe comunicare al motociclista la sua intenzione di fermarsi per discutere la prova del motociclista. Sarà opportuno inoltre concordare chiaramente con il motociclista il segnale da utilizzare e la procedura da seguire nel caso in cui fosse necessario interrompere un esercizio.

Il motociclista deve inoltre conoscere i segnali concordati per le istruzioni. Se è previsto l'impiego di apparecchiature di comunicazione, si consiglia di effettuare una prova prima di iniziare le prove pratiche su strada.

L'esperienza

Immettersi nel traffico

L'istruttore e il motociclista dovrebbero cercare di immettersi nel traffico su una strada a una corsia da una posizione sicura, come una piazzuola di sosta o una strada d'accesso.



L'istruttore precede il motociclista nel corso dell'esercizio. Una volta segnalata l'intenzione di immettersi sulla strada, l'istruttore e il motociclista dovrebbero indirizzarsi sulla carreggiata appropriata nella direzione di marcia prevista per il proprio lato della strada. Inizialmente la carreggiata dovrebbe essere libera, senza traffico che sopraggiunga nella stessa direzione.

A questo punto l'istruttore e il motociclista dovrebbero accelerare fino a raggiungere una velocità leggermente inferiore al limite previsto per legge o tenere una velocità più bassa nel caso in cui il traffico o le condizioni del manto stradale lo richiedano. Quando l'istruttore ritiene che il motociclista abbia guidato per un periodo di tempo e per una distanza sufficienti, una volta individuato un punto idoneo e segnalata l'intenzione di uscire dal traffico, i due dovrebbero fermarsi e, successivamente, ripetere l'esercizio.

Quando l'istruttore ritiene che il motociclista abbia acquisito una sicurezza sufficiente, dovrebbe ripetere l'esercizio immettendosi sulla carreggiata nella direzione opposta rispetto alla direzione di marcia del traffico sul loro lato della strada.

Una volta verificato che la strada è libera e che non ci sono veicoli in arrivo in nessuna delle due direzioni di marcia, l'istruttore e il motociclista dovrebbero segnalare la loro intenzione e immettersi quindi nella carreggiata prescelta, sempre con l'istruttore in testa. Dopo aver percorso una distanza sufficiente, l'istruttore e il motociclista dovrebbero individuare un punto idoneo, segnalare l'intenzione di uscire dal traffico e fermarsi per ripetere successivamente l'esercizio.

Quando l'istruttore ritiene che il motociclista abbia acquisito sufficiente sicurezza e padronanza, dovrebbe tentare l'immissione sulla carreggiata in mezzo al traffico.

È importante che l'istruttore spieghi e mostri al motociclista come valutare la velocità e la distanza degli altri veicoli che si muovono nel traffico. Il motociclista e l'istruttore dovrebbero quindi cercare di immettersi nella carreggiata prescelta, sempre con l'istruttore in testa, con veicoli in arrivo.

Questo esercizio può essere comunque eseguito solo quando la distanza e la velocità degli altri veicoli in arrivo nel traffico sono tali da consentire all'istruttore e al motociclista di immettersi sulla carreggiata e di raggiungere, con una moderata accelerazione, la velocità appropriata e la posizione corretta rispetto al veicolo in arrivo e agli altri veicoli presenti nel traffico, senza costringere il conducente del veicolo in arrivo a rallentare o a effettuare manovre evasive nel tentativo di schivarli.

Quando l'istruttore ritiene che il motociclista abbia acquisito una sicurezza e una padronanza sufficienti, dovrebbe far ripetere più volte l'esercizio collocandosi questa volta dietro il motociclista e lasciando che sia lui a precedere.

Muoversi nel traffico

L'istruttore deve far provare gradualmente al motociclista l'esperienza di guidare nel traffico. A tal fine dovrà prima di tutto individuare una strada di lunghezza ragionevole e sufficientemente rettilinea, con una densità di traffico da bassa a moderata. Idealmente, il percorso scelto dovrebbe presentare un numero relativamente contenuto di difficoltà, come per esempio intersezioni con altre strade.



L'esercizio prevede che il motociclista segua inizialmente l'istruttore e che assuma, rispetto al veicolo che lo precede, una posizione che gli consenta di vedere e di essere visibile e di potersi eventualmente arrestare senza frenare bruscamente nel caso in cui il veicolo davanti dovesse fermarsi all'improvviso.

La posizione dipenderà dalla velocità del veicolo che precede e dalle sue caratteristiche. Nel caso in cui, per esempio, il veicolo che precede sia un veicolo commerciale di grandi dimensioni, piuttosto che un'automobile di dimensioni e altezza inferiore, il motociclista dovrebbe tenere una distanza maggiore longitudinalmente e posizionarsi più lateralmente, in modo tale da avere la massima visibilità e risultare al contempo visibile per i mezzi in arrivo ma anche per il conducente del veicolo che precede negli specchietti retrovisori.

Il rapporto tra velocità e distanza è un fattore cruciale e il motociclista deve prestarvi costantemente attenzione ed essere pronto a variarlo, se necessario.

Se il veicolo che precede il motociclo accelera, il motociclista dovrebbe aumentare la distanza che lo separa dal veicolo. Per verificare se la distanza è sufficiente, è possibile ricorrere alla regola dei due secondi, ossia verificare se per raggiungere la posizione del veicolo che precede, indicata per esempio dal passaggio di un palo della luce, il motociclista impiega almeno due secondi abbondanti, o tre nel caso in cui la strada sia bagnata.

Se prevede che il veicolo che lo precede rallenterà o si fermerà, il motociclista dovrà aumentare la distanza diminuendo la velocità. Questo vale, per esempio, quando ci si avvicina a un veicolo parcheggiato o in prossimità di strisce pedonali o se si attivano le luci di segnalazione del veicolo che precede.

Quando si avvicina a un veicolo parcheggiato o in qualunque altra situazione che determini una riduzione dell'ampiezza della carreggiata, il motociclista deve controllare la situazione alle sue spalle e ridurre la velocità prima di raggiungere l'ostruzione a un livello tale che gli consenta eventualmente di fermarsi, se necessario, senza dover frenare bruscamente. Il concetto è ancora una volta quello della sfera di sicurezza, per cui minore è la lunghezza o la larghezza della sfera, minore dovrà essere la velocità del motociclista.

Il motociclista dovrebbe inoltre monitorare la sua posizione rispetto al veicolo che segue utilizzando gli specchietti retrovisori e se necessario guardando indietro. Anche in questo caso, la distanza dovrebbe essere gestita in maniera analoga a quanto illustrato per il veicolo che precede.

Nel caso in cui il veicolo che segue si avvicini, il motociclista dovrebbe cercare di aumentare la distanza rispetto al veicolo che precede, in modo tale da consentire eventualmente al veicolo che segue di reinserirsi nuovamente sulla carreggiata nel caso in cui decida di superare, senza che il motociclista sia costretto a frenare o a ricorrere ad altre manovre elusive. Come regola generale, il motociclista non dovrebbe mai aumentare la velocità per mantenere una distanza di sicurezza sufficiente rispetto al veicolo che lo segue.

Inoltre non deve mai, in nessun caso, superare i limiti di velocità previsti e l'istruttore dovrebbe assicurarsi che il motociclista ne comprenda l'estrema importanza. Se un pedone, per esempio, viene urtato da un veicolo alla velocità di 50 km orari, avrà oltre l'80% di possibilità di sopravvivere mentre a 70 km orari l'impatto potrebbe rivelarsi fatale.

Quando l'istruttore ritiene che il motociclista abbia acquisito una sicurezza e una padronanza sufficienti, dovrebbe far ripetere al motociclista l'esercizio più volte facendolo partire per primo e guidando dietro di lui.

L'istruttore dovrebbe illustrare al motociclista la posizione corretta da assumere nel caso di una corrente di traffico che avanzi a velocità bassa ma non costante, ovvero una corrente che si fermi e riparta ripetutamente. A questo scopo dovrebbe essere utilizzato ancora una volta il concetto della sfera di sicurezza.

Il motociclista dovrebbe cercare di mantenere una posizione che gli consenta di avere la massima visibilità pur muovendosi all'interno della corrente di traffico, ossia che gli permetta di vedere i movimenti dei veicoli che si snodano davanti a lui nel traffico e di anticipare in modo ragionevole il possibile comportamento del veicolo che lo precede.

La distanza rispetto al veicolo che precede dovrebbe essere adeguata alla velocità del traffico, considerando un ulteriore margine di sicurezza nelle situazioni in cui la velocità non è costante ma aumenta e diminuisce di continuo.

La distanza dovrebbe sempre essere sufficiente a consentire al motociclista di fermarsi comodamente senza dover frenare bruscamente nel caso in cui il veicolo che precede si arrestasse completamente senza preavviso.

Da fermo, il motociclista dovrebbe tenere il motore in folle o mantenere il veicolo fermo con la marcia inserita e la frizione disinnestata a seconda che il veicolo che precede sembri in procinto di ripartire o meno.



Posizionamento in caso di velocità costante

Quando si ferma dietro a un veicolo che si è appena fermato, il motociclista dovrebbe mantenere una distanza di almeno un metro e non dovrebbe ripartire prima che il veicolo davanti a lui riprenda la marcia. La distanza dal veicolo dovrebbe poi aumentare quando aumenta la velocità del traffico.

Quando si ferma in prossimità di un incrocio, il motociclista dovrebbe sempre lasciare uno spazio sufficiente per consentire a un veicolo che intenda immettersi nell'incrocio o uscire dall'incrocio di svoltare comodamente. In ogni caso, in situazioni simili il motociclista non dovrebbe indicare al conducente del veicolo che desidera svoltare che la strada è libera e può immettersi nel traffico o attraversarlo.

Valutazione

L'istruttore dovrebbe ritenersi soddisfatto quando il motociclista è in grado di immettersi in una corrente di traffico e di guidare in condizioni di sicurezza nel traffico e sa mantenere la giusta distanza di sicurezza dagli altri veicoli. Il motociclista deve essere inoltre in grado di regolare la sua distanza di sicurezza in base alla velocità generale del traffico, all'ampiezza della carreggiata e alle specifiche situazioni che dovesse incontrare.

L'istruttore dovrebbe verificare che il motociclista controlli costantemente la situazione davanti e dietro di lui, così come quella al suo fianco, e sia in grado di valutare e anticipare le situazioni man mano che si presentano, correggendo di conseguenza la propria velocità e la propria distanza di sicurezza dagli altri veicoli.

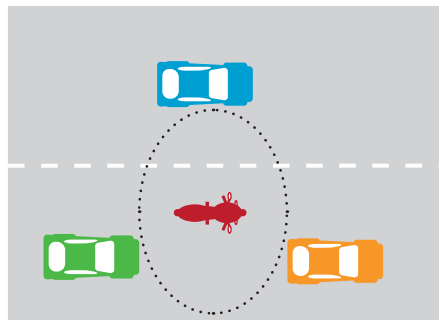
L'istruttore dovrebbe ritenersi soddisfatto quando il motociclista è in grado di posizionarsi in modo tale da avere il massimo campo di visibilità possibile e da risultare visibile agli altri utenti della strada.

Inoltre, il motociclista deve comprendere che è essenziale mantenere sempre in qualsiasi circostanza una posizione che gli consenta di avere eventualmente una via di uscita, e guidare di conseguenza.

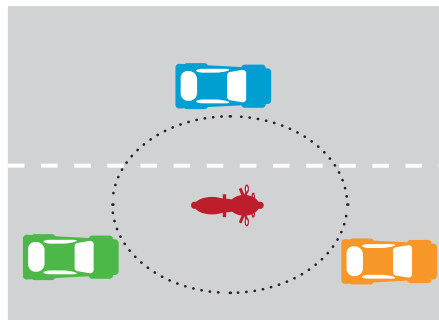
La sfera di sicurezza

Le illustrazioni che seguono mostrano come variano le dimensioni della sfera di sicurezza a seconda della velocità del motociclista, della prossimità ad altri veicoli e dell'ampiezza della carreggiata.

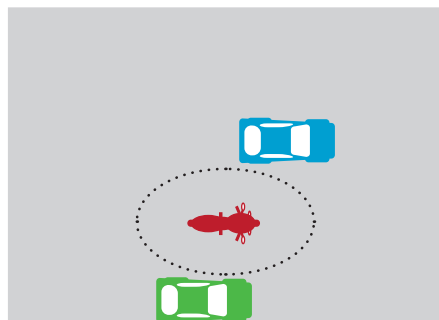
A 25 km orari:



A 50 km orari:



Quando si supera un'automobile posteggiata:





2. Distanza e velocità

Questo modulo si concentra sulla posizione che il motociclista dovrebbe assumere sulla strada quando guida in ambienti suburbani e rurali, dove è meno probabile che la presenza di altri veicoli determini la velocità che il motociclista deve tenere.

Preparazione e pianificazione

Al momento di preparare questo modulo, l'istruttore dovrebbe individuare un percorso con un numero relativamente basso di incroci e curve e con poco traffico. A mano a mano che il motociclista dimostra una maggiore padronanza e sicurezza, è possibile selezionare un percorso più lungo e con maggiori difficoltà. Il volume di traffico, però, dovrebbe restare basso.

I percorsi scelti dovrebbero essere strutturati in maniera tale da permettere all'istruttore e al motociclista di fermarsi in una posizione sicura per discutere le esperienze fatte.

46

Requisiti legali e sicurezza

Prima di ogni sessione pratica su strada, l'istruttore deve assicurarsi che il motociclista indossi un abbigliamento adeguato e che sia il motociclista, sia il suo veicolo soddisfino tutti i requisiti previsti per legge.

Preparazione del motociclista e istruzioni

Al momento di guidare su strade suburbane o rurali con traffico contenuto o intermittente, il motociclista deve comprendere che sarà principalmente lui a determinare la velocità del veicolo, diversamente da quanto accade nel traffico, laddove la velocità del motociclista dipende essenzialmente dalla velocità del flusso di veicoli.

Il motociclista dovrà pertanto capire che lo sguardo ha in questo caso un ruolo diverso. Il motociclista dovrà infatti stabilire la velocità sicura da tenere in base a quello che osserva e a come interpreta ciò che vede. L'istruttore deve ricordare al motociclista che non dovrà superare in nessun caso il limite di velocità previsto per legge.

Dovrà inoltre spiegare al motociclista che è importante indirizzare lo sguardo verso il punto più lontano che è possibile cogliere sulla strada. Su un rettilineo, questo punto coincide normalmente con il punto dell'orizzonte in cui i due lati della

strada sembrano visivamente convergere. Una curva o l'apice di un dosso saranno il punto in cui la strada scompare dalla vista del motociclista.

Per stabilire qual è la velocità che consente di viaggiare in condizioni di sicurezza su una determinata strada, il motociclista dovrà fare riferimento a questo punto, spesso definito anche come «punto di fuga». La velocità non dovrebbe comunque mai superare la distanza che il veicolo coprirebbe per fermarsi senza dover frenare bruscamente.

Il punto di fuga è mobile e lo sguardo del motociclista dovrà quindi spostarsi a sua volta per seguirlo. Il motociclista non deve mai dimenticare che è pericoloso concentrarsi su un punto fisso.

Il motociclista deve comprendere l'importanza di individuare i potenziali pericoli al punto di fuga, accanto alla necessità di osservare e valutare l'evolversi di determinate situazioni stradali e, eventualmente, di selezionare un nuovo punto di fuga, più vicino.

È necessario inoltre spiegare al motociclista i segnali che verranno utilizzati per comunicare durante le esercitazioni e assicurarsi che il motociclista li recepisca. Lo stesso vale per le posizioni di guida e gli accordi per fermarsi a discutere della performance del motociclista.

L'esperienza

Punti di fuga

Per effettuare l'esercizio, il motociclista deve immergersi sulla carreggiata al seguito dell'istruttore, dopo aver controllato che la situazione sia sicura e aver segnalato chiaramente l'intenzione di inserirsi sulla strada. Una volta assunta una posizione centrale sulla carreggiata, il motociclista dovrebbe cercare di individuare i punti di fuga a cui fa riferimento l'istruttore e capire come regolare la velocità di conseguenza.

Dopo aver affrontato una serie di situazioni diverse, l'istruttore e il motociclista dovrebbero fermarsi per discutere.

Successivamente si dovrebbe riprendere la guida fermandosi quando l'istruttore lo richiede, finché il motociclista ha affrontato con l'istruttore tutte le situazioni che possono capitare più frequentemente sulla strada e i relativi punti di fuga.

Quando l'istruttore ritiene che il motociclista abbia assimilato a sufficienza la lezione, può proporre al motociclista di ripetere l'esercizio partendo per primo.



Quando la strada è rettilinea, la visibilità è buona e il punto più lontano che è possibile scorgere coincide con il punto in cui sembrano convergere i due lati della strada, il motociclista dovrebbe tenere una velocità compresa entro i limiti di velocità previsti per legge, in modo da consentire eventualmente al veicolo di arrestarsi frenando leggermente prima di raggiungere un punto stabilito, come un cartello stradale, individuato quando coincideva con il punto di fuga.

In prossimità di una curva o di un dosso stradale, il punto di fuga su cui il motociclista dovrebbe concentrarsi sarà quello in cui la strada scompare dalla sua vista. La velocità del veicolo dovrebbe essere diminuita di conseguenza. Il livello di velocità corretto dovrebbe dipendere dalla velocità a cui il punto di fuga sembra venire incontro al motociclista.

Quando il punto di fuga sembra allontanarsi dal motociclista, per esempio verso la fine di una curva, il motociclista può aumentare la sua velocità. Anche in questo caso, la velocità dovrebbe sempre essere determinata dalla possibilità di riuscire ad arrestare il veicolo entro lo spazio della distanza dal punto di fuga.

Il motociclista dovrebbe essere cosciente del fatto che in prossimità di una curva il punto di fuga potrebbe anche spostarsi lateralmente. Questo può fornire un'indicazione della direzione e della pericolosità della curva, per cui il motociclista dovrebbe regolare la propria velocità di conseguenza.

Osservazione della situazione

Concentrarsi su un punto di fuga consente al motociclista di individuare una situazione non appena questa si presenta. Se, per esempio, il motociclista vede un incrocio stradale all'altezza del punto di fuga, dovrebbe iniziare a valutarne la potenziale pericolosità. Dovrebbe inoltre considerare le precedenze e osservare se ci sono veicoli che potrebbero immettersi o uscire da una strada che si innesta su quella che il motociclista sta percorrendo.

Se riconosce una situazione del genere, il motociclista dovrebbe essere immediatamente pronto a ridurre la velocità e quando ritiene che la strada che interseca quella su cui viaggia abbia la precedenza o che il traffico che proviene da quella strada o che svolta su quella strada potrebbe prendere o prenderà verosimilmente la stessa direzione del motociclista, dovrebbe assumere quel punto come punto di fuga e modificare di conseguenza la propria velocità.

Valutazione

L'istruttore dovrebbe ritenersi soddisfatto quando il motociclista è in grado di individuare correttamente i punti di fuga e di modificare di conseguenza la propria velocità.

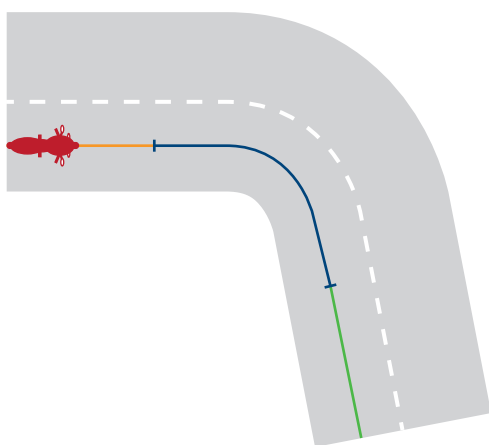
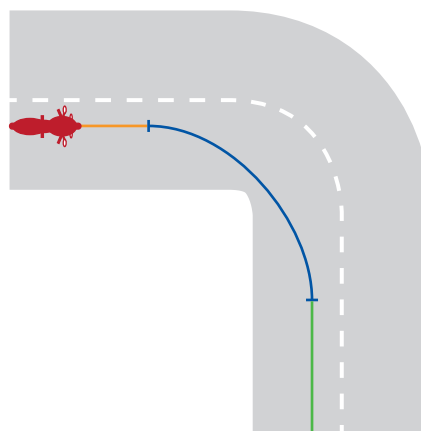
Il motociclista dovrebbe avere un'idea chiara del rapporto esistente tra velocità e spazi di frenata e del tempo di reazione necessario, e dovrebbe essere in grado di riconoscere situazioni potenzialmente pericolose, monitorarle e agire di conseguenza con tempismo.

Velocità e distanze medie di arresto

Leggera frenata di anticipo		
reazione	+asciutto	+umido
a 30 km orari: 5 m	15 m	15 m
a 60 km orari: 10 m	60 m	60 m
a 90 km orari: 15 m	130 m	130 m

Frenata decisa di anticipo		
reazione	+asciutto	+umido
a 30 km orari: 5 m	9 m	12 m
a 60 km orari: 10 m	46 m	36 m
a 90 km orari: 15 m	81 m	81 m

Frenata di emergenza imprevista		
reazione	+asciutto	+umido
a 30 km orari: 10 m	4 m	8 m
a 60 km orari: 20 m	14 m	28 m
a 90 km orari: 30 m	32 m	64 m

*Traiettoria centrale:**Traiettoria a destra con visuale allargata:*

3. Curve e tornanti

Questo modulo tratta l'approccio da tenere per affrontare curve e tornanti.

In questo contesto, la differenza tra una curva e un tornante è che per affrontare una curva sarà sufficiente una decelerazione massima del 20%, mentre un tornante, essendo più stretto, richiede una riduzione maggiore della velocità.

Preparazione e pianificazione

Al momento di preparare le esercitazioni pratiche di questo modulo, l'istruttore dovrebbe inizialmente individuare un percorso rurale o suburbano con un certo numero di curve distanziate tra loro e di tornanti moderati. Le curve selezionate dovrebbero avere un manto stradale in buono stato, un raggio costante o variazioni minime del raggio e poche altre difficoltà. Inoltre, il traffico sul percorso non dovrebbe essere intenso.

A mano a mano che il motociclista acquisisce maggiore sicurezza e padronanza nelle manovre, è possibile variare il percorso in modo da includere delle serie di curve e tornanti, le cosiddette curve a S, e curve e tornanti che presentino variazioni di raggio significative. Il volume di traffico e le altre caratteristiche dovrebbero però restare di livello basso.

L'istruttore deve rendersi conto che questo argomento sarà particolarmente impegnativo per il motociclista. Di conseguenza, dovrà sempre tenere sotto controllo il motociclista per verificare che sia in grado di eseguire quanto gli viene richiesto e, se necessario, suddividere l'esperienza in unità più semplici da gestire.

I percorsi individuati dovrebbero essere strutturati in maniera tale da permettere all'istruttore di fermarsi in condizioni di sicurezza per dare consigli al motociclista e per valutare i risultati raggiunti.

Requisiti legali e sicurezza

Il motociclista e il veicolo devono soddisfare tutti i requisiti previsti per legge. L'istruttore dovrebbe verificare che il motociclista abbia effettuato un controllo del veicolo e che indossi un casco e un abbigliamento adeguati.

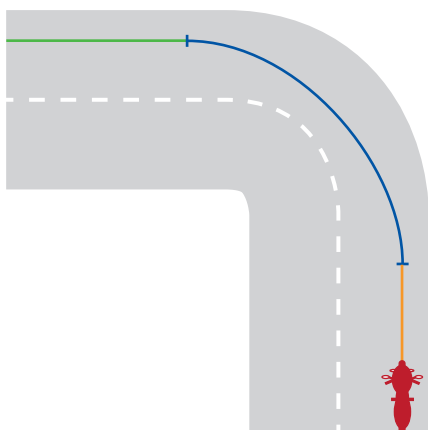
Preparazione del motociclista e istruzioni

L'istruttore deve spiegare che il concetto del punto di fuga, illustrato e messo in pratica nel modulo 3, è essenziale anche per affrontare in sicurezza curve e tornanti.

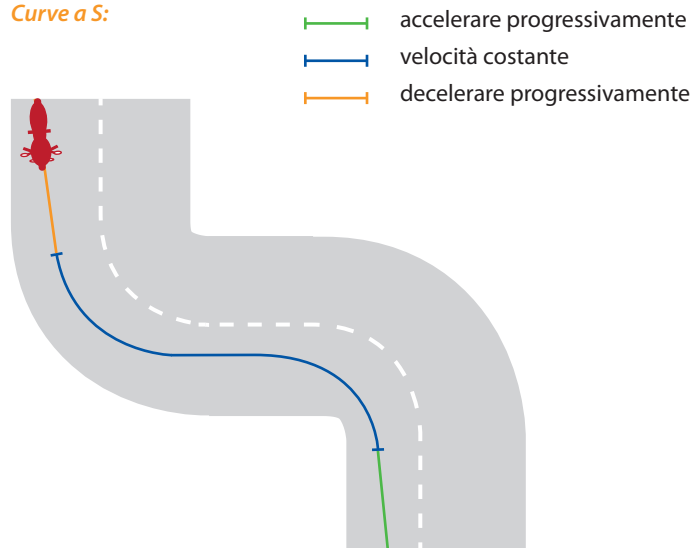
Il motociclista, dal canto suo, deve comprendere che è fondamentale assumere una posizione corretta su strada quando si avvicina a una curva e la percorre, poiché il punto di fuga si estende quando il motociclista si posiziona in modo tale da ampliare o allungare la propria visuale.



Traiettoria a sinistra con visuale allargata:



Curve a S:



È essenziale ricordare al motociclista l'importanza di seguire sempre con lo sguardo il punto di fuga quando questo si sposta.

Tenere lo sguardo fisso su qualcosa che attira la nostra attenzione, come per esempio un albero dietro una curva, è una delle principali cause degli incidenti in moto. Il motociclista non dovrebbe mai dimenticare questa regola d'oro: *guardare sempre nella direzione in cui si intende andare!*

L'istruttore dovrebbe inoltre accertarsi che il motociclista abbia compreso i limiti relativi all'uso di acceleratore, frizione e freni, che sono essenziali per affrontare in condizioni di sicurezza una curva o un tornante.

L'esperienza

Controllo del veicolo

Una volta che l'istruttore ha spiegato e dimostrato la pratica corretta, il motociclista dovrebbe partire per primo davanti all'istruttore. In prossimità della curva o del tornante, il motociclista dovrebbe concentrarsi sul punto di fuga e verificare la presenza di eventuali irregolarità sul fondo stradale, come per esempio chiusini di ispezione. A questo punto dovrebbe guardare indietro e rallentare in modo da inserirsi in curva a una velocità moderata e sicura. Prima di affrontare la curva il motociclista dovrà aver frenato e selezionato la marcia adeguata. Il punto di fuga dovrebbe mantenersi costante rispetto al motociclista.

Al momento di entrare in curva si dovrebbe imprimere un leggero impulso sull'acceleratore per mantenere la velocità e l'equilibrio del veicolo fino al momento in cui non si inizia a vedere l'uscita della curva.

Nelle prime esperienze sulle curve, il motociclista dovrebbe seguire una traiettoria che gli permetta di mantenersi al centro della corsia per tutta la durata della curva o del tornante.

Al momento di entrare in curva, il motociclista dovrebbe continuare a concentrarsi sul punto di fuga, ossia sul punto più lontano che è possibile vedere al centro o a lato della strada a seconda che si tratti di una curva o di un tornante a sinistra o a destra, e dovrebbe mantenere una traiettoria centrale all'interno della corsia controsterzando in maniera adeguata.

Nel caso in cui il motociclista non abbia calcolato correttamente la velocità di inserimento in curva, dovrà stringere il raggio della traiettoria del veicolo controsterzando in maniera più decisa.

Se è vero che è possibile correggere lievemente la velocità utilizzando l'acceleratore, è anche vero che questa pratica dovrebbe essere evitata perché potrebbe alterare l'equilibrio del veicolo. Si dovrebbe evitare inoltre di cambiare marcia mentre il veicolo è in curva per aumentare o diminuire la velocità.

È importante ricordare di non ricorrere mai ai freni quando il veicolo è piegato in curva.



Qualora si presentasse una situazione di emergenza in cui fosse necessario utilizzare i freni, il motociclista dovrebbe prima riportare il veicolo in posizione verticale, frenare e, se possibile, riprendere la propria traiettoria controsterzando.

Nel momento in cui diventa visibile l'uscita di una curva e il punto di fuga sembra allontanarsi, il motociclista dovrebbe aprire con cautela il gas per accelerare moderatamente e riportare gradualmente il veicolo in posizione verticale.

Il motociclista non dovrebbe cambiare marcia finché il veicolo non è in verticale e dovrebbe sempre intervenire con delicatezza sulla frizione e sull'acceleratore.

Allargare la propria visuale

Quando l'istruttore ritiene che il motociclista abbia acquisito una competenza e una sicurezza sufficienti, potrà spiegare e dimostrare nella pratica al motociclista come ampliare la propria visuale appiattendolo la traiettoria. L'istruttore dovrebbe nuovamente partire per primo e chiedere al motociclista di seguirlo.

Quando l'istruttore è soddisfatto del risultato e ritiene che il motociclista abbia assimilato la tecnica, il motociclista dovrebbe ripetere l'esercizio partendo per primo davanti all'istruttore e, al

momento di inserirsi in una curva o in un tornante a sinistra, dovrebbe posizionarsi verso l'interno della strada a circa un quarto della distanza rispetto al bordo destro della corsia.

Non appena l'uscita della curva o del tornante diventa visibile, la traiettoria del veicolo dovrebbe essere tale che all'apice della curva o del tornante il motociclista si troverà a circa un quarto della distanza dal centro della strada o dal lato sinistro della corsia.

A mano a mano che la strada ritorna rettilinea, la traiettoria del veicolo dovrebbe riportarlo al centro della corsia all'uscita della curva o della piega.

Per inserirsi in una curva o in un tornante a destra, il motociclista posizionerà il veicolo a circa un quarto della distanza dal centro della strada o dal lato sinistro della corsia.

Quando il punto di fuga è all'uscita della curva o del tornante, la traiettoria del veicolo dovrebbe portarlo a circa un quarto della distanza verso l'interno rispetto al lato destro della corsia. La traiettoria dovrebbe quindi portare il veicolo al centro della corsia all'uscita della curva o del tornante a mano a mano che la strada diventa nuovamente rettilinea.

Il motociclista sarà in grado di apprezzare subito i vantaggi di questa tecnica perché gli consentirà di avere una visuale più ampia e di seguire una traiettoria con un raggio meno stretto per una parte della curva o del tornante.

Il motociclista deve capire però che è pericoloso cercare di sfruttare al massimo i vantaggi che questa tecnica offre guidando più vicino al margine esterno o al centro della strada. Sul ciglio della strada è normalmente presente detrito e viaggiando al centro della strada o addirittura oltre è molto probabile imbattersi in veicoli provenienti dalla direzione opposta.

Curve multiple e variabili

L'istruttore deve spiegare al motociclista che affrontare una serie di curve o di tornanti è uno dei più grandi piaceri del motociclismo, ovviamente dopo aver valutato correttamente velocità e traiettoria da seguire.

Il motociclista dovrebbe rendersi conto che per affrontare una serie di curve non servono abilità aggiuntive oltre a quelle già imparate.

L'unica differenza è che per inserirsi nella curva successiva la posizione del veicolo su strada all'uscita di una curva o di una piega deve già essere quella corretta.



È però importante che il motociclista si renda conto che non dovrà necessariamente affrontare tutte le curve o i tornanti successivi alla stessa velocità che gli consente di affrontare in condizioni di sicurezza la prima piega.

Il motociclista deve quindi valutare caso per caso il livello di pericolosità e la velocità ideale per affrontare in sicurezza ogni singola curva della serie.

A tal fine è fondamentale concentrarsi sull'apparente slittamento laterale del punto di fuga. Se, per esempio, quando si inserisce in una curva a destra dopo aver effettuato altre curve, il motociclista vede il punto di fuga spostarsi piuttosto rapidamente verso destra, capirà di dover rallentare. In questo caso è importante ricordare che per frenare il veicolo dovrà essere in posizione verticale.

L'istruttore deve inoltre spiegare al motociclista che spesso il raggio di una curva o di un tornante non resta costante per tutta la curva.

Anche in questo caso, il motociclista deve rendersi conto che è fondamentale concentrarsi sul punto di fuga per essere pronti ad affrontare eventualmente una situazione simile. Se in una curva a sinistra, per esempio, il punto di fuga che fino ad allora sembrava spostarsi verso sinistra a un ritmo costante inizia a muoversi più velocemente, significa che la curva diventa più stretta.

In una situazione del genere, il motociclista dovrebbe controllare di più per stringere il raggio della traiettoria che il veicolo deve seguire. Anche in questo caso è opportuno limitare l'uso della manopola dell'acceleratore per rallentare, così come cambiare marcia o frenare.

Saper interpretare una curva

L'istruttore deve spiegare al motociclista che per affrontare in maniera corretta una curva o un tornante è importante prestare attenzione anche ad altri fattori.

Il motociclista dovrebbe sempre analizzare le condizioni del fondo stradale, per esempio. Se il manto stradale appare in cattivo stato di manutenzione e mostra segni di interventi e riparazioni, zone di asfalto lucido o solchi determinati dal passaggio dei veicoli, o ancora se la superficie è irregolare o se sono presenti chiusini metallici per le ispezioni, il motociclista dovrebbe ridurre ulteriormente la velocità e modificare la sua traiettoria in curva o nel tornante.

Il motociclista dovrebbe inoltre sapere che esistono altri indizi che rivelano la pericolosità di una curva.

Pertanto dovrebbe sempre tener conto dei segnali che indicano la pericolosità di una curva o delle indicazioni che suggeriscono la velocità sicura da tenere in curva. Per quanto concerne quest'ultimo aspetto, il motociclista dovrebbe sempre adottare un atteggiamento prudente. Spesso, infatti, una velocità sicura per un'automobile potrebbe essere rischiosa per uno scooter o un motociclo, soprattutto se la strada è bagnata o in cattive condizioni.

A volte la direzione di una fila di alberi o di pali elettrici può servire ad anticipare la direzione che prenderà la strada oltre il punto di fuga di una curva visibile al motociclista. L'istruttore deve comunque sottolineare che simili punti di riferimento dovrebbero essere presi come semplici indicazioni di massima, perché potrebbero seguire il vecchio corso della strada.

Valutazione

L'istruttore potrà ritenersi soddisfatto quando il motociclista sarà in grado di valutare con competenza la velocità corretta a cui affrontare una curva o un tornante e di seguire una traiettoria precisa e fluida.

Il motociclista dovrebbe aver acquisito una padronanza sufficiente a controllare il proprio veicolo e a correggere la propria traiettoria con scioltezza, se necessario.

L'istruttore potrà ritenersi soddisfatto quando il motociclista guida senza perdere di vista il punto di fuga e ne interpreta correttamente i movimenti.

Inoltre, il motociclista dovrebbe sapere valutare le condizioni del fondo stradale e regolare la propria velocità e la propria traiettoria di conseguenza.

4. Incroci

Preparazione e pianificazione

Al momento di preparare questo modulo, l'istruttore dovrebbe individuare per la fase iniziale un percorso urbano con due o tre esempi chiari di incroci e con un volume di traffico moderato.

Via via che il motociclista acquisisce sicurezza e padronanza, dovrebbe variare il percorso in modo tale da includere altre tipologie di incroci, alcune delle quali più complesse. Idealmente il volume di traffico dovrebbe mantenersi moderato.



Il percorso dovrebbe comprendere aree di sosta sicure per consentire all'istruttore e al motociclista di fermarsi per discutere di eventuali consigli e per valutare i risultati raggiunti dal motociclista.

Requisiti legali e sicurezza

Il motociclista deve essere sempre equipaggiato in maniera adeguata e sia lui, sia il suo veicolo devono soddisfare tutti i requisiti previsti per legge. L'istruttore deve accertarsi che il motociclista sappia riconoscere la segnaletica orizzontale e verticale e i mezzi di controllo del traffico che potrebbe incontrare.

Preparazione del motociclista e istruzioni

Il motociclista deve capire che per affrontare con sicurezza qualsiasi incrocio è innanzitutto fondamentale sapere dove si vuole andare.

52

In secondo luogo è importante conoscere le regole dell'incrocio: si tratta di un incrocio regolato? Chi ha la precedenza? Cosa indicano la segnaletica orizzontale e quella verticale?

La terza regola è quella di posizionarsi in modo da vedere ed essere visibile agli altri e segnalare tempestivamente le proprie intenzioni agli altri utenti della strada.

In quarto luogo, è indispensabile assumere una posizione e una velocità corrette e sicure al momento di entrare in un incrocio, di attraversarlo e di lasciarlo.

Per soddisfare tutte queste condizioni è fondamentale che il motociclista osservi la situazione, pensi e decida cosa fare in anticipo.

L'istruttore deve spiegare al motociclista le diverse tipologie di incrocio che incontreranno nel corso dell'esercitazione, illustrandone eventuali regole specifiche e le pratiche cui attenersi per affrontarle in assoluta sicurezza.

L'esperienza

Intersezioni a raso

Quando si avvicina a un'intersezione a raso (o incrocio a «T»), il motociclista deve innanzitutto controllare il traffico alle sue spalle, segnalare la direzione in cui intende svoltare all'incrocio, iniziare a posizionarsi nella maniera corretta per svoltare sulla strada e ridurre gradualmente la velocità.

La velocità del veicolo dovrebbe essere progressivamente ridotta utilizzando i freni motore, selezionando marce più basse e, se necessario, frenando delicatamente. Idealmente si dovrebbero azionare i freni solo negli ultimi 15 metri circa per arrestare completamente il veicolo.

Mentre rallenta, il motociclista dovrebbe portare gradualmente il veicolo nella posizione corretta all'incrocio, ossia a un terzo dal margine della strada verso l'interno se intende svoltare a destra e un terzo dal centro della strada verso l'interno se intende svoltare a sinistra. Se la carreggiata ha due corsie, il motociclista dovrebbe posizionarsi nella corsia di destra per svoltare a destra e in quella di sinistra per svoltare a sinistra.

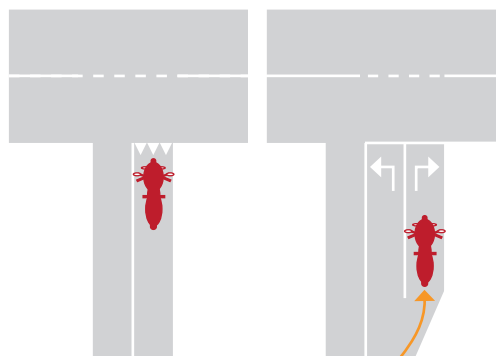
Se la segnaletica stradale o orizzontale indica che è necessario inserirsi in una determinata corsia per svoltare in una data direzione, il motociclista dovrà sempre attenersi. La posizione del veicolo all'interno delle corsie segnalate dovrebbe essere analoga a quella descritta sopra.

Mentre rallenta, il motociclista dovrebbe sempre concentrarsi sul punto di fuga, ossia sul punto più lontano del suo orizzonte visivo e guardare a destra e sinistra per verificare se la strada in cui intende svoltare è libera. È importante valutare il volume e la velocità del traffico sulla strada in questione.

Il motociclista deve sempre rispettare i cartelli stradali o la segnaletica orizzontale nel caso in cui questi gli impongano di fermarsi in prossimità di un incrocio. Anche se l'incrocio non prevede lo stop obbligatorio del veicolo, il motociclista dovrebbe sempre avvicinarsi con la prospettiva di dover arrestare completamente il veicolo.

Una volta raggiunto l'incrocio, il motociclista dovrebbe fermarsi, se necessario, e valutare attentamente il traffico in entrambe le direzioni.

Intersezioni a raso:





È essenziale che il motociclista comprenda che se la sua visuale è limitata, a causa per esempio di una curva nella strada in prossimità dell'incrocio o della presenza di veicoli parcheggiati, il fatto di non vedere sopraggiungere nessun mezzo non significa necessariamente che non ci siano veicoli in arrivo. È pertanto necessario prestare ancora più attenzione del solito in casi come questi.

Per svoltare a sinistra, quando la strada è libera in entrambe le direzioni, il motociclista deve accelerare leggermente, attraversare la corsia o le corsie con traffico proveniente da sinistra e inserirsi nella corsia opposta.

Mentre raddrizza il veicolo e lo riporta nella posizione corretta, a metà tra il margine esterno e il centro della strada o della corsia, il motociclista dovrebbe continuare ad accelerare leggermente e, se necessario, cambiare marcia fino a raggiungere la velocità adeguata.

Per svoltare a destra, il motociclista dovrebbe prima verificare che la strada sia libera e, in caso affermativo, svoltare nella corsia in maniera fluida e senza scatti e assumere la posizione corretta. L'accelerazione dovrebbe essere moderata anche in questo caso e il motociclista dovrebbe cambiare marcia solo quando il veicolo è nuovamente in posizione verticale.

Se l'incrocio non prevede l'arresto obbligatorio, il motociclista dovrebbe entrare nell'incrocio solo dopo essersi accertato che la strada sia libera e che sia possibile procedere senza alcun rischio.

Quando l'istruttore ritiene che il motociclista abbia acquisito una sicurezza e una padronanza sufficienti, può far ripetere le stesse manovre con la strada non completamente libera dal traffico.

Il motociclista deve però comprendere che se ci sono mezzi in arrivo, questi devono essere a una distanza dall'incrocio e a una velocità di marcia tali da consentire al motociclista di inserirsi nella corsia desiderata e di raggiungere la velocità e la posizione corrette accelerando solo moderatamente, senza che il conducente del mezzo in arrivo sia costretto a rallentare o ad adottare misure evasive.

Incroci

Gli incroci, in particolare quelli in cui il motociclista raggiunge una strada principale da una secondaria, richiedono particolare attenzione.

Per svoltare a destra o a sinistra, il motociclista dovrebbe relazionarsi alla strada principale e affrontare l'incrocio nello stesso modo spiegato per l'intersezione a «T». Se però il motociclista intende proseguire dritto, è necessario considerare altri fattori.

Se la strada è a due corsie, il motociclista dovrebbe stare al centro della corsia di destra. Quando attraversa le corsie percorse dal traffico in entrambe le direzioni, il motociclista non deve essere tentato di attraversare con veicoli in arrivo frontalmente se è più vicino all'incrocio di quanto lo sarebbe se intendesse entrare nella carreggiata nella stessa direzione.

Non si dovrebbe mai dare per scontato che un veicolo in arrivo che non segnali l'intenzione di svoltare non intenda invece lasciare la strada principale. Se svolta nella strada da cui proviene il motociclista, potrebbe finire per fermarsi al centro della strada, ostacolando sia la visuale, sia la traiettoria del motociclista. Se svolta nella strada che il motociclista intende prendere, potrebbe finire per trovarsi alle spalle del motociclista a una velocità superiore a quella del motociclista.

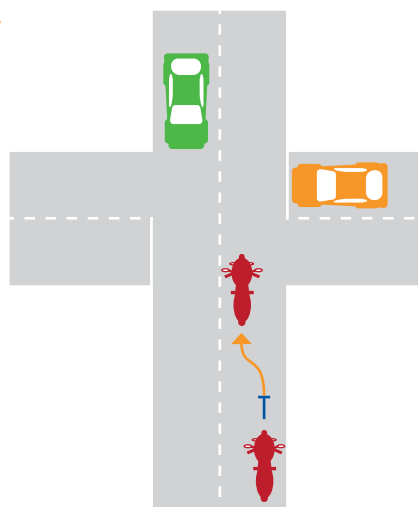
Il motociclista deve inoltre considerare il traffico proveniente dalla direzione di marcia opposta prima di concludere che è sicuro procedere. Anche in questo caso, il fatto che un veicolo non segnali la propria intenzione di svoltare a sinistra o a destra non significa necessariamente che non lo farà.

Rotatorie stradali

Il motociclista deve conoscere la regola generale che prevede che chi ha già impegnato la rotonda abbia precedenza rispetto a chi intende entrarvi.

Ovviamente possono esserci alcune eccezioni alla regola. Nel caso in cui i semafori, i vigili urbani, i cartelli stradali o la segnaletica orizzontale suggeriscano il contrario, il motociclista dovrà sempre attenersi alle loro indicazioni.

Incroci:





Il motociclista dovrebbe affrontare le rotatorie in modo analogo a quanto spiegato per le intersezioni a raso o per gli incroci. Deve però rendersi conto che, se nel caso di un'intersezione a raso il traffico può provenire di norma da massimo altre due direzioni diverse e, nel caso di un incrocio, da massimo altre tre direzioni, nel caso di una rotatoria, invece, i veicoli possono provenire da altre quattro o addirittura cinque direzioni diverse.

Al centro, le rotatorie hanno spesso cartelli, collinette o aiuole che possono ostruire la visuale impedendo di vedere alcune delle strade che si immettono nella rotonda e i veicoli che vi transitano; in questi casi è a maggior ragione obbligatorio prestare particolare attenzione.

Quello che distingue le rotatorie da altre tipologie di incroci è comunque il fatto che tutti i mezzi vanno nella stessa direzione. L'unico momento in cui il traffico può provenire da direzioni diverse è quando i veicoli entrano nella rotatoria o la abbandonano.

54

Il motociclista deve inoltre comprendere che esiste un rapporto tra le dimensioni della rotatoria e la probabile velocità del traffico che vi transita. Quando una rotatoria viene inserita al posto di un incrocio in un'area urbana, la sua circonferenza spesso non è eccessiva e la velocità del traffico è quindi lenta.

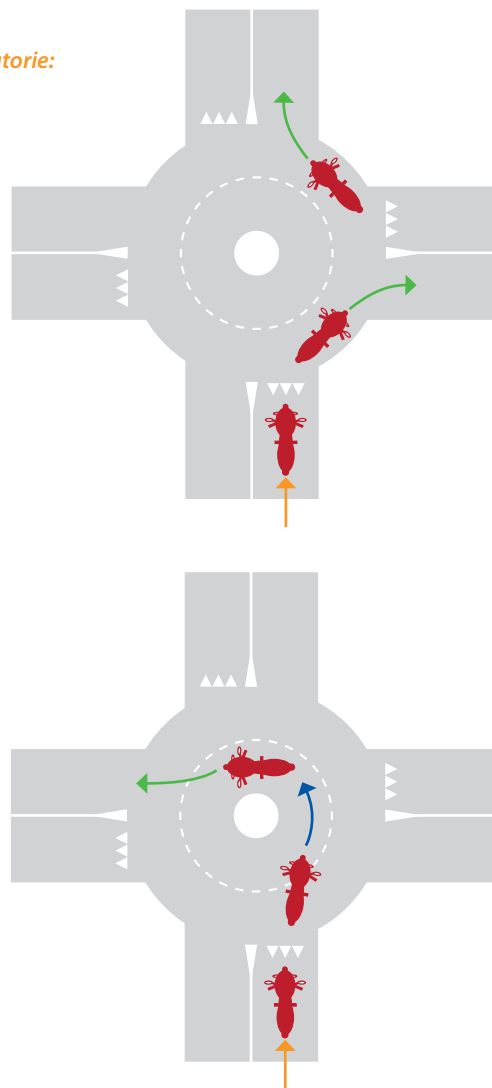
Nel caso di una rotatoria di grandi dimensioni su una strada a più corsie con carreggiate separate per senso di marcia, però, la velocità del traffico può essere elevata e superare a volte addirittura i limiti previsti per legge; in questi casi, è necessario prestare estrema attenzione.

Le mini rotatorie spesso svolgono semplicemente la funzione di « calmare il traffico ». Spesso non sono altro che cerchi dipinti sull'asfalto, per cui i veicoli che vi transitano intorno a volte riducono a malapena la velocità. La vernice utilizzata, inoltre, spesso potrebbe non aderire perfettamente. Queste rotatorie a volte sono rialzate, per cui impongono particolare cautela da parte di motocicli e scooter.

La posizione corretta da assumere per entrare in una rotatoria a una sola corsia è al centro della corsia. Mentre si transita intorno alla rotatoria, si dovrebbe mantenere la stessa posizione fino all'uscita, con una traiettoria leggermente appiattita solo al momento dell'ingresso e dell'uscita.

Se la strada è a due corsie, il motociclista dovrebbe posizionarsi al centro della corsia di destra per svoltare a destra o proseguire dritto e al centro di quella di sinistra per svoltare a sinistra. Nel caso intenda svoltare a sinistra, il motociclista dovrebbe man-

Rotatorie:



tenere la stessa posizione e tenersi sulla stessa corsia fino all'uscita precedente a quella che intende prendere. A quel punto la traiettoria dovrebbe portare progressivamente il motociclista verso destra e condurlo quindi verso l'uscita.

Appena imboccata la rotatoria, il motociclista dovrebbe controllare la situazione alle sue spalle e segnalare la direzione che intende prendere. Se intende andare a sinistra dovrebbe mantenere il segnale fino all'uscita precedente a quella desiderata, quando il motociclista dovrebbe guardare alle sue spalle e attivare la freccia a destra.



Il motociclista dovrebbe concentrarsi sul punto più lontano dell'orizzonte visibile che riesce a scorgere e regolare di conseguenza la sua velocità. Dovrebbe inoltre controllare le altre strade che confluiscono sulla rotatoria, così come le condizioni del manto stradale al punto più lontano del suo orizzonte visivo e, se necessario, dovrebbe correggere la traiettoria per evitare, per esempio, chiusini di ispezione, lavori di riparazione effettuati in maniera insoddisfacente e perdite di gasolio sull'asfalto.

Incroci regolati

L'approccio alle intersezioni regolate da semafori e la posizione da assumere in questi casi segue le stesse regole illustrate per le altre tipologie di incroci. Tali regole valgono anche nelle altre situazioni che prevedono l'impiego di semafori stradali, come nel caso di lavori stradali, per esempio, o dell'attraversamento di una linea ferroviaria con passaggio a livello.

Quando si avvicina a un semaforo, il motociclista dovrebbe osservarne la sequenza e fare attenzione al movimento conseguente del traffico. Il motociclista dovrebbe dare priorità al semaforo di fronte, ma i semafori che regolano i mezzi provenienti da altre direzioni e i pedoni possono comunque fornire un'indicazione sul cambiamento successivo del semaforo di riferimento per il motociclista. Questo potrebbe permettere al motociclista di coordinare il proprio arrivo al semaforo ed evitare di dover frenare o accelerare all'ultimo momento.

Analogamente, dare uno sguardo agli altri semafori mentre aspetta il verde può aiutare il motociclista a prepararsi alla partenza. Questa pratica non dovrebbe però sviare l'attenzione del motociclista dagli altri veicoli e dai pedoni.

Il motociclista non deve mai attraversare con il semaforo rosso, né quando è appena scattato il rosso, né quando sta per scattare il verde.

L'istruttore deve accertarsi che il motociclista conosca le norme nazionali relative alle segnalazioni degli agenti del traffico.

In una situazione simile, il motociclista deve sempre attenersi alla lettera e senza alcun indugio alle istruzioni impartite dai vigili o dagli agenti del traffico.

Intersezioni laterali

L'istruttore dovrebbe spiegare al motociclista che una delle principali cause di incidenti che coinvolgono i veicoli a due ruote è la comparsa improvvisa di un altro mezzo che svolti in una strada laterale o da una strada laterale senza dare la precedenza al motociclista.

Non appena il motociclista individua un'intersezione a destra o a sinistra al limite del suo orizzonte visivo, dovrebbe valutarla e monitorarla. È importante valutare fino a che punto è possibile vedere se c'è traffico su quella strada e, se si scorge un veicolo, cercare di capire quali sono le sue intenzioni. Se necessario, è quindi opportuno variare la propria posizione e la propria velocità di conseguenza.

Il motociclista non dovrebbe mai supporre che per il solo fatto di aver visto un altro veicolo, anche il conducente del veicolo in questione avrà visto a sua volta il suo scooter o il suo motociclo o, anche nel caso in cui sia effettivamente così, che questi abbia dedotto in maniera corretta la sua velocità.

Le stesse considerazioni valgono nel caso in cui il motociclista individui una strada laterale sulla destra con traffico in arrivo. In questo caso, il motociclista dovrebbe tenere sotto controllo il veicolo o i veicoli in arrivo per verificare che questi non decidano, segnalandolo o meno, di svoltare nella strada laterale davanti al motociclista.

È necessario spiegare al motociclista che non dovrebbe mai lampeggiare con i fari per segnalare la propria presenza, anche se pensa che il conducente di un altro veicolo non l'abbia visto. Il conducente dell'altro veicolo potrebbe infatti erroneamente pensare che il motociclista gli stia dando la precedenza.

Quando il motociclista intende svoltare in una strada secondaria dalla strada principale, deve innanzitutto controllare il traffico alle sue spalle, segnalare l'intenzione di svoltare e iniziare a ridurre gradualmente la velocità a una distanza sicura dall'incrocio.

Nel caso in cui il motociclista intenda svoltare a sinistra, dovrà controllare attentamente se la strada è libera ed effettuare la manovra solo nel momento in cui è sicuro che non ci sia alcun pericolo. Nel caso in cui il motociclista debba fermarsi, dovrà calcolare la posizione in cui è più sicuro fermarsi in base alla larghezza generale della strada. Se la strada è sufficientemente larga da consentire al traffico di circolare senza alcun problema da tutte e due le parti, il motociclista dovrebbe fermarsi leggermente a destra rispetto al centro della strada. Se la strada non ha una larghezza tale da consentire ai veicoli provenienti dalle spalle del motociclista di passare, questi dovrà fermarsi a circa un terzo dal centro della strada.

Valutazione

L'istruttore potrà ritenersi soddisfatto quando il motociclista sarà in grado di affrontare con padronanza e sicurezza tutte le intersezioni analizzate.



Dovrà in particolare verificare che il motociclista indirizzi il suo sguardo nella direzione corretta e che controlli costantemente il punto più lontano del suo orizzonte visivo, l'eventuale presenza di altri mezzi sulla strada e le condizioni della strada stessa.

Il motociclista deve dimostrare di essere in grado di individuare tempestivamente gli altri utenti della strada, inclusi i pedoni, e di anticiparne i possibili movimenti.

Il motociclista deve saper dimostrare all'istruttore di aver compreso come mantenere una velocità sicura, come calcolare la traiettoria da seguire e come posizionarsi nelle diverse situazioni, nonché di essere in grado di riconoscere immediatamente eventuali situazioni di pericolo e di monitorare il loro sviluppo.

È estremamente importante che l'istruttore si accerti che il motociclista affronti gli esercizi con l'atteggiamento corretto, dimostrando un comportamento responsabile e prestando sempre la dovuta attenzione alla sicurezza degli altri utenti della strada.

passare e che sia possibile effettuare un sorpasso in sicurezza mantenendosi entro i limiti di velocità previsti per legge.

Il motociclista deve rendersi conto che è importante poter vedere oltre il mezzo che intende superare ed essere visto dal conducente del veicolo in questione. Queste considerazioni determineranno ovviamente la sua posizione e la sua distanza rispetto all'altro mezzo.

L'istruttore deve spiegare al motociclista che non può escludere la comparsa di mezzi provenienti da strade laterali o da avvallamenti non visibili sulla strada e deve illustrare gli effetti che potrebbero avere folate di vento laterali, turbolenze ed eventuali spruzzi d'acqua provenienti dal veicolo che si intende superare.

L'istruttore deve inoltre segnalare al motociclista che deve prestare particolare attenzione se considera l'idea di superare più di un mezzo perché non è da escludere che anche un altro dei veicoli decida di uscire dalla propria corsia.

5. Sorpasso

Questo modulo spiega al motociclista come sorpassare gli altri veicoli in condizioni di sicurezza.

Preparazione e pianificazione

Per questo modulo l'istruttore dovrebbe individuare strade suburbane o rurali con tratti sufficientemente rettilinei. Alcune dovrebbero essere strade con carreggiate separate e due corsie per senso di marcia e un volume di traffico moderato. Il percorso dovrebbe comprendere aree di sosta sicure per consentire all'istruttore e al motociclista di fermarsi per discutere eventuali consigli e per valutare i risultati raggiunti.

Requisiti legali e sicurezza

Il motociclista deve indossare un abbigliamento adeguato e soddisfare tutti i requisiti previsti per legge. L'istruttore deve accertarsi che il motociclista conosca le norme e la segnaletica orizzontale e verticale pertinenti ai sorpassi.

Preparazione del motociclista e istruzioni

Prima di effettuare il sorpasso di un altro veicolo, il motociclista deve accertarsi che in quel tratto di strada sia permesso sor-

L'esperienza

Approccio, posizione e distanza

Idealmente, le manovre iniziali di sorpasso dovrebbero essere provate su una strada a due corsie per senso di marcia. Questo consentirà infatti al motociclista di sviluppare l'approccio, la posizione corretta e la pratica nel calcolare le distanze senza doversi preoccupare dei mezzi in arrivo dalla direzione opposta.

Il motociclista deve mantenersi sulla corsia di destra fino al momento di eseguire la manovra di sorpasso. Al momento di avvicinarsi al veicolo, è importante verificare la situazione alle proprie spalle e continuare a farlo frequentemente prima di iniziare il sorpasso. Il motociclista deve inoltre osservare il veicolo che intende sorpassare e la strada oltre al mezzo.

Se per qualsiasi motivo il motociclista non si sentisse sicuro dovrebbe assolutamente evitare di superare.

È importante valutare la velocità di avvicinamento al veicolo che precede. Il motociclista dovrebbe ridurre gradualmente la velocità finché questa non coincide con quella del veicolo nel momento in cui raggiunge la distanza e la posizione corrette rispetto al mezzo.

La distanza non dovrebbe mai essere inferiore a quella che sarebbe necessaria per fermarsi a quella velocità frenando moderatamente (ricordare la regola dei 2 secondi o dei 3 secondi se la strada è bagnata).



La posizione corretta è quella che consente al motociclista di essere visto dal conducente del mezzo che intende superare e dagli altri veicoli presenti sulla strada e che gli permette di vedere al meglio la strada oltre al veicolo da sorpassare. Il motociclista dovrebbe quindi posizionarsi sul margine sinistro della corsia senza spostarsi nella corsia esterna.

Dopo aver verificato la situazione alle sue spalle e aver concluso che è possibile effettuare il sorpasso senza ostacolare nessun mezzo che sorraggiunga a una velocità superiore in nessuna delle due corsie, il motociclista può segnalare l'intenzione di superare e spostarsi in maniera fluida verso la corsia di sinistra, accelerando moderatamente per superare il veicolo senza attardarsi troppo.

Come sorpassare in maniera sicura

Quando supera un altro veicolo, il motociclista dovrebbe posizionarsi al centro della corsia di sinistra. Se però la strada è bagnata e dal veicolo che si sta sorpassando provengono spruzzi d'acqua, il motociclista dovrebbe spingersi ancora oltre la metà corsia.

La reazione dovrebbe essere la stessa in caso di condizioni meteorologiche particolarmente avverse. Inoltre, è necessario prestare particolare attenzione quando si raggiunge la parte anteriore del veicolo in caso di forte vento trasversale.

Una volta superato il mezzo, il motociclista dovrebbe restare sulla corsia di sinistra finché non è in grado di rientrare sulla corsia di destra mantenendo una distanza di sicurezza sufficiente rispetto al veicolo che ha appena superato.

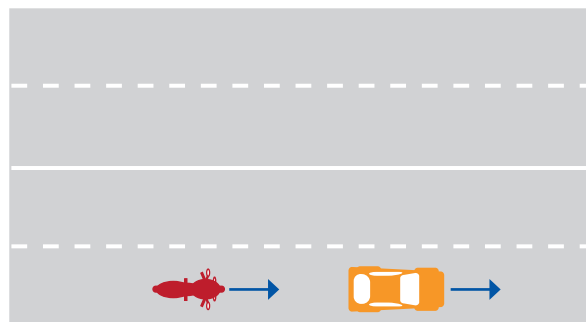
Prima di rientrare nuovamente nella corsia di destra, il motociclista dovrebbe controllare ancora una volta la situazione alle sue spalle, segnalare l'intenzione di rientrare e avviarsi in maniera fluida fino a occupare una posizione centrale nella corsia di destra.

Superare un certo numero di veicoli che viaggiano a distanza ravvicinata l'uno dall'altro richiede un'estrema attenzione da parte del motociclista.

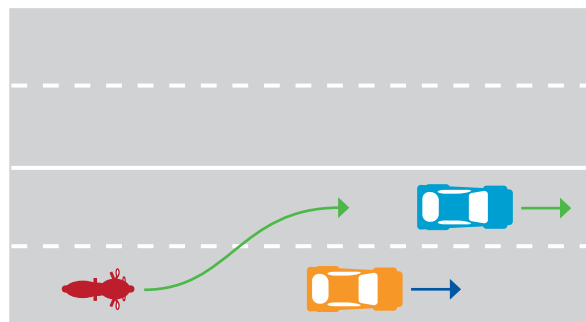
È possibile effettuare una simile manovra solo se tra i veicoli c'è uno spazio sufficiente per consentire al motociclista di rientrare senza problemi sulla corsia di destra mantenendo le distanze di sicurezza corrette. La posizione corretta è quella che permette al motociclista di essere comodamente visto dal conducente del mezzo successivo che intende superare.

Se però lo spazio tra i veicoli non è sufficiente, il motociclista dovrebbe restare sulla corsia di sinistra finché non ha superato l'ultimo veicolo della fila.

Posizione e distanza:

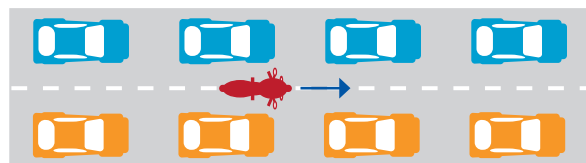


Superare in maniera sicura:



57

Gincana:



Motociclista < 15 km orari

Traffico < 10 km orari



In casi del genere, il motociclista deve prestare particolare attenzione e verificare che nessuno dei mezzi che intende superare esca a sua volta dalla corsia. Nel caso in cui questo accada, il motociclista non dovrebbe accelerare, riducendo così sempre di più lo spazio disponibile, bensì frenare e assumere la distanza corretta dal veicolo che è appena uscito dalla corsia.

In ogni caso, per completare una manovra di sorpasso il motociclista non dovrà mai superare il limite di velocità previsto per legge.

Traffico in arrivo

Quando l'istruttore ritiene che il motociclista abbia acquisito sufficiente sicurezza e padronanza nel gestire i sorpassi sulle strade con due corsie per senso di marcia, dovrebbe proporre al motociclista di provare l'esperienza con il traffico in arrivo dal senso di marcia opposto.

Il motociclista deve rendersi conto che su una strada con due corsie per senso di marcia, l'attenzione al momento del sorpasso è concentrata principalmente sul veicolo che si sta superando. Tuttavia, quando il sorpasso avviene su una strada con una sola corsia per senso di marcia l'attenzione dovrebbe spostarsi sul traffico proveniente dal senso di marcia opposto.

Questo non significa ovviamente che il motociclista può ignorare il veicolo che intende superare. Il motociclista dovrà mettere in pratica tutto quello che ha imparato e, in più, concentrarsi anche sul traffico in arrivo dalla direzione opposta.

La distanza e la posizione corrette rispetto al veicolo da sorpassare sono fondamentali perché il motociclista possa accorgersi quanto prima dell'eventuale arrivo di mezzi.

Una volta assunta la posizione corretta, il motociclista dovrà osservare il punto più lontano del suo orizzonte visivo e considerare l'ipotesi di superare solo nel momento in cui si trovi a una distanza sufficiente per sorpassare senza alcun pericolo il veicolo che precede e solo quando la corsia opposta è completamente libera e non ci sono mezzi in arrivo.

Prima di iniziare la manovra, il motociclista dovrà verificare la situazione alle sue spalle e accertarsi che non ci siano veicoli in arrivo nella direzione opposta. Dovrà prestare particolare attenzione perché i veicoli potrebbero non essere momentaneamente visibili per via di un avvallamento sulla strada o perché potrebbero sbucare da strade laterali.

Una volta accertato che la strada è libera e quando ritiene di poter superare il mezzo senza alcun rischio, il motociclista dovrà

segnalare la propria intenzione e uscire in maniera fluida dalla corsia, accelerando moderatamente per sorpassare. Nel far questo, non dovrà ovviamente superare i limiti di velocità previsti per legge o ignorare la segnaletica stradale.

Su lunghi rettilinei, quando non ci sono ostacoli che limitino la visuale del motociclista, è occasionalmente possibile superare senza alcun rischio un veicolo che proceda lentamente pur vedendo in lontananza mezzi in arrivo.

Il motociclista dovrebbe comunque considerare questa manovra solo dopo aver valutato attentamente la velocità di avvicinamento dei veicoli provenienti dalla direzione opposta e una volta accertato che la loro distanza è sufficiente per completare la manovra di sorpasso entro un certo margine di sicurezza.

Il motociclista non dovrà mai uscire dalla corsia per effettuare un sorpasso se esiste anche solo la minima possibilità che il conducente del veicolo in arrivo dalla direzione opposta sia costretto in questo modo a rallentare o a effettuare manovre evasive.

Su lunghi rettilinei, il motociclista dovrebbe prestare particolare attenzione alla possibilità che i veicoli in arrivo non siano visibili a causa di una cunetta sulla strada e considerare l'ipotesi che sulla cunetta si immetta, per esempio, una strada laterale da cui potrebbero sbucare veicoli.

Il motociclista deve inoltre rendersi conto che in condizioni meteorologiche avverse, come in caso di pioggia e nebbia, o verso l'alba e il tramonto, potrebbe essere più difficile vedere un mezzo in arrivo dalla direzione opposta, soprattutto se il veicolo in questione ha i fari spenti. In casi del genere, il motociclista dovrebbe prestare particolare attenzione e tenere a mente questa eventualità al momento di decidere cosa fare.

Passare tra veicoli fermi in coda

Passare con motocicli e scooter tra veicoli fermi in coda o che si muovono lentamente non è permesso in tutti i paesi. Quando è consentito, per legge o per consuetudine, dovrebbe essere insegnato e se possibile inserito nelle esercitazioni pratiche. Il motociclista è ovviamente tenuto a osservare le eventuali norme del codice della strada o linee guida nazionali esistenti in materia.

Nel caso in cui tale pratica sia ammessa ma non sia codificata in alcun modo, il motociclista dovrebbe effettuarla solo con estrema attenzione e prestando particolare riguardo verso gli altri veicoli.

Quando i veicoli incolonnati procedono a una velocità di 10 km o oltre, il motociclista dovrebbe restare in coda. Se però il traffico avanza in maniera intermittente e quando procede non supera



i 10 km orari, il motociclista può fare un percorso a «gincana» tra i veicoli in coda, restando sempre estremamente attento. Se il traffico è incolonnato su più di due file, il motociclista dovrebbe snodarsi tra le ultime due file verso l'estrema sinistra.

Il motociclista dovrà avere il faro anteriore acceso e la freccia lampeggiante, non dovrà mai superare di oltre 5 km orari la velocità generale del traffico in cui si snoda e inoltre non dovrà mai dimenticare che un veicolo potrebbe decidere di cambiare fila senza controllare la situazione alle sue spalle. Dato che in questi casi spesso il veicolo non riesce a inserirsi completamente nella fila desiderata, il motociclista deve essere sempre nelle condizioni di poter frenare in sicurezza e fermarsi.

Quando il conducente di un altro mezzo vede il motociclista e decide di lasciargli lo spazio per passare, è buona norma ringraziarlo facendo un cenno con la mano o con un piede.

Valutazione

L'istruttore potrà ritenersi soddisfatto quando il motociclista sarà in grado di superare i veicoli con padronanza e sicurezza.

Inoltre, il motociclista dovrà essere in grado di valutare correttamente la velocità degli altri mezzi presenti sulla strada e posizionarsi in maniera adeguata rispetto a essi, mantenendo la giusta distanza di sicurezza.

Il motociclista deve controllare e osservare i veicoli provenienti dalla direzione opposta, il veicolo che intende superare e i veicoli che seguono, ed essere in grado di prendere decisioni responsabili che tengano conto della sua sicurezza e di quella degli altri utenti della strada.

6. Autostrade

Questo modulo spiega come immettersi, procedere e uscire da un'autostrada in modo sicuro.

Preparazione e pianificazione

In alcuni paesi non è consentito l'accesso alle autostrade ai motociclisti che non abbiano superato l'esame della patente o ai conducenti di veicoli a due ruote che non raggiungano una determinata cilindrata o determinate prestazioni.

In questi casi, oppure se non ci sono autostrade nelle vicinanze, l'istruttore dovrebbe cercare un tratto di strada con due corsie per senso di marcia con caratteristiche simili a un'autostrada e, in particolare, con rampe di accesso e di uscita con corsie di accelerazione e decelerazione.

Se non è possibile nemmeno questo, l'istruttore dovrà spiegare al motociclista che cosa dovrebbe teoricamente aspettarsi e quali regole dovrà seguire quando soddisferà le condizioni legali per accedere a un'autostrada.

In casi del genere, si può far presente al motociclista che potrebbe essere particolarmente utile per lui seguire alcune lezioni di guida in autostrada con l'istruttore una volta superato l'esame per la patente A.

Se non è possibile far esercitare il motociclista su un'autostrada o su una strada con due corsie per senso di marcia con caratteristiche simili, l'istruttore può per esempio portare il motociclista in autostrada come secondo passeggero sul sellino posteriore.

In questo modo riuscirà per lo meno a far comprendere meglio al motociclista i punti trattati nel corso della spiegazione teorica e lo aiuterà a contestualizzarli in una situazione di guida reale.

L'istruttore deve accertarsi che la sua assicurazione copra il trasporto di un secondo passeggero e il motociclista deve sapere come si comporta un passeggero (si veda il modulo 8).

L'istruttore non deve dimenticare che le sue capacità saranno ovviamente superiori a quelle del motociclista e che dovrà pertanto mantenere sempre una velocità che consenta al motociclista di proiettarsi nella situazione, in modo tale da dare il buon esempio e dimostrare il dovuto riguardo nei confronti degli altri utenti della strada.

Requisiti legali e sicurezza

Il motociclista deve essere in possesso di regolare patente di guida, deve guidare un veicolo a due ruote di cilindrata pari o superiore a quella prevista per l'accesso all'autostrada e rispettare tutti gli altri requisiti previsti per legge.

L'istruttore deve accertarsi che il motociclista conosca le norme del codice della strada e la segnaletica orizzontale e verticale specifiche per l'autostrada.

Al momento di effettuare i normali controlli di sicurezza sul proprio veicolo, il motociclista dovrebbe prestare particolare attenzione alle condizioni e alla pressione delle gomme.



Preparazione del motociclista e istruzioni

L'istruttore deve accertarsi che il motociclista comprenda che la velocità del traffico autostradale è normalmente più alta di quella che caratterizza le altre tipologie di strada.

Questo implica che è necessario prestare ancora più attenzione al momento di valutare la velocità degli altri mezzi. Questo vale soprattutto per i veicoli che si avvicinano al motociclista alle sue spalle.

Implica inoltre che il motociclista dovrà proiettarsi mentalmente in avanti e pianificare e iniziare qualsiasi manovra con un certo anticipo rispetto a quanto farebbe sulle altre strade.

L'esperienza

Immettersi in autostrada

Al momento di immettersi sulla rampa di accesso di un'autostrada, il motociclista deve essere preparato ad affrontare la curva e dovrebbe quindi guidare a una velocità moderata e sicura. Mentre alcune rampe d'accesso si allargano con una curva graduale, in altri casi sono piuttosto articolate, con curve strette in entrambe le direzioni e raggi che si stringono.

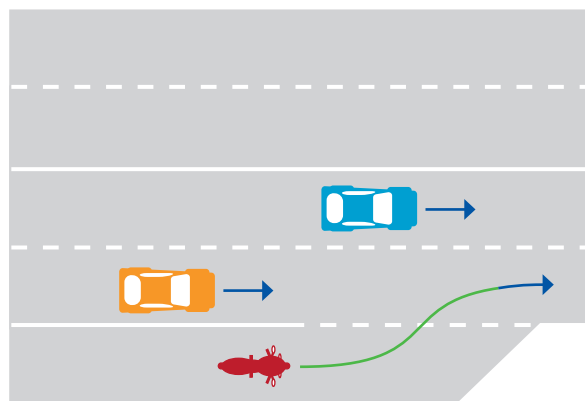
Non appena il motociclista vede la carreggiata principale dell'autostrada, deve iniziare a valutare la velocità e la densità del traffico che la percorre.

Quando il motociclista ritiene sia sicuro, e indubbiamente una volta raggiunta la corsia di accelerazione, il motociclista dovrebbe guardare indietro, segnalare l'intenzione di immettersi sulla strada e aumentare o ridurre la velocità in modo tale da riuscire a raggiungere la corsia interna della carreggiata principale in maniera sicura e orientativamente alla stessa velocità del resto del traffico, ovviamente quando vi sia uno spazio sufficiente per procedere.

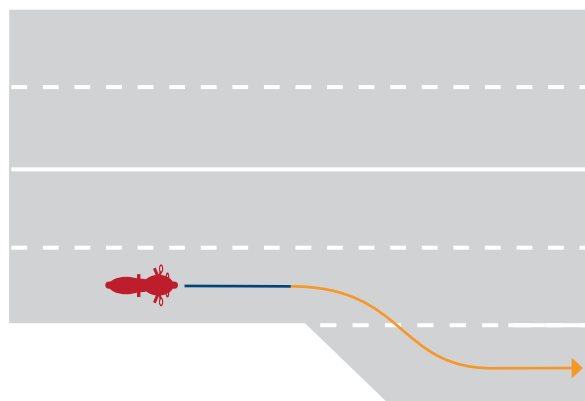
Durante la manovra, il motociclista dovrebbe guardare costantemente dietro e davanti a sé e dovrebbe immettersi sulla carreggiata principale solo quando si renda conto di poterlo fare senza costringere il conducente di qualsiasi veicolo in avvicinamento a frenare o a ricorrere a manovre evasive.

Il motociclista dovrebbe mantenersi sulla corsia interna per un periodo sufficiente ad abituarsi alla guida autostradale e, soprattutto, alle alte velocità.

Immettersi in autostrada:



Uscire dall'autostrada:



Sorpasso

Il motociclista dovrebbe spostarsi sulla corsia esterna solo nel momento in cui deve superare un veicolo che procede più lentamente e dopo aver guardato indietro per verificare che la situazione sia sicura.

La procedura da seguire per sorpassare è analoga a quella studiata e applicata nel caso delle strade a due corsie per senso di marcia, come indicato ai paragrafi *Approccio, posizione e distanza* e *Come sorpassare in maniera sicura* nel modulo 5. Si dovrebbe comunque prestare ancora più attenzione tenendo conto delle velocità più sostenute che caratterizzano le autostrade.



Il motociclista deve verificare se la strada alle sue spalle è libera e, in caso affermativo, segnalare l'intenzione di effettuare un sorpasso e spostarsi in maniera fluida sulla corsia di sinistra, se necessario accelerando moderatamente per superare il veicolo, e ritornare quindi sulla sua corsia a una distanza di sicurezza corretta rispetto agli altri veicoli.

Se la strada alle sue spalle non è libera, il motociclista dovrebbe correggere la sua velocità per riuscire a raggiungere la distanza di sicurezza corretta rispetto al veicolo e la stessa velocità del veicolo.

Una volta assunta la posizione corretta, ossia una posizione che gli consenta di vedere e di essere visto, il motociclista dovrà verificare frequentemente se la strada alle sue spalle è libera e, quando lo è, segnalare l'intenzione di effettuare un sorpasso e spostarsi in maniera fluida sulla corsia di sinistra. Quindi, accelerando in maniera moderata, potrà superare il veicolo.

È richiesta un'attenzione particolare in caso di vento trasversale, condizioni meteorologiche avverse o spruzzi. Inoltre, il motociclista non dovrà mai superare, in alcun caso, i limiti di velocità previsti.

Uscire dall'autostrada

Una delle prime cose da sapere per uscire senza rischi da un'autostrada è dove si intende andare. È importante aver controllato su una cartina l'uscita autostradale corretta, piuttosto che fare affidamento sul nome di una località, che può comparire sui cartelli di tre o più uscite diverse. Conoscere il numero dell'uscita esatta è utile anche perché consente al motociclista di contare quante uscite mancano ancora per raggiungere quella che deve imboccare per lasciare l'autostrada.

Se il motociclista si rende conto di dover imboccare la prossima uscita e non è sulla corsia interna, deve iniziare a raggiungerla in maniera fluida, dopo aver controllato la situazione alle sue spalle e aver segnalato l'intenzione di immettersi sulla corsia.

Una volta raggiunta la corsia interna, il motociclista dovrebbe assumere la stessa velocità di marcia degli altri veicoli o rallentare leggermente, purché così facendo non sia di ostacolo ai veicoli in arrivo alle sue spalle.

L'istruttore deve verificare che al motociclista sia chiaro che è nella corsia di decelerazione che dovrà ridurre la propria velocità fino a raggiungere un livello sicuro per affrontare curve o tornanti e, quindi, immettersi nel traffico non autostradale.



La presenza di una curva è normalmente indicata da una serie di frecce e spesso un cartello stradale indica la velocità massima alla quale percorrerla.

Il motociclista dovrebbe sempre interpretare la velocità massima indicata con una certa cautela perché potrebbe essere una velocità sicura per un'automobile ma troppo elevata per un guidatore inesperto alla guida di un motociclo o di uno scooter.

Questo è particolarmente importante perché il motociclista deve capire che la propria capacità di giudizio sarà ancora condizionata dalle alte velocità sperimentate in autostrada e il fatto stesso di aver rallentato e di aver raggiunto una velocità che si ritiene sicura in quel momento potrebbe trarre in inganno il motociclista, che potrebbe invece essere ancora troppo veloce per affrontare la curva che segue.

Il motociclista dovrebbe tenere a mente questo aspetto quando riprende a guidare su strade non autostradali e in condizioni di traffico normali. Il motociclista dovrebbe quindi stare ancora più attento finché non si rende conto che la sua percezione della velocità non è più condizionata dalle elevate velocità autostradali.

Valutazione

Se il motociclista ha avuto la possibilità di guidare in autostrada, la valutazione dell'istruttore dovrebbe tener conto del fatto che sia stato o meno in grado di imboccare la carreggiata principale e di uscire dalla carreggiata principale in condizioni di sicurezza, dopo aver valutato correttamente la velocità e la frequenza del traffico e aver corretto la propria velocità di conseguenza.

Il motociclista deve essere in grado di adattarsi alle differenze esistenti in termini di velocità tra strada e autostrada e viceversa, riconoscere tempestivamente le eventuali situazioni di pericolo e monitorarne lo sviluppo, soprattutto per quanto concerne i veicoli che sorraggiungono alle spalle del motociclista.

L'istruttore deve accertarsi che il motociclista si comporti sempre in maniera corretta, dimostri un atteggiamento responsabile e presti sempre la dovuta attenzione alla sua sicurezza e a quella degli altri utenti della strada.

Se l'istruttore ha invece fatto provare al motociclista solo un'esperienza simile su strade con due corsie per senso di marcia, o trasportando il motociclista in autostrada come passeggero sul suo veicolo, dovrà verificare che il motociclista si sia reso chiaramente conto della differenza tra le esperienze fatte e una situazione reale di guida in autostrada.

Nel caso in cui l'istruttore abbia semplicemente spiegato la guida in autostrada a livello teorico, il motociclista dovrebbe essere in grado di dimostrare all'istruttore di aver capito quali sono le competenze e le conoscenze necessarie per guidare in autostrada e quali sono le difficoltà e le sfide tipiche della guida in autostrada.

7. Anticipazione

Questo modulo si concentra sulla capacità del motociclista di prevedere il possibile comportamento degli altri utenti della strada e dei pedoni, nonché sulla probabilità di incorrere in situazioni pericolose su strada e nel traffico, con le eventuali conseguenze.

Preparazione e pianificazione

Al momento di preparare questo modulo, l'istruttore deve tenere presente che non sarà facile esporre nella pratica il motociclista a situazioni in cui possa realmente anticipare il comportamento di altri utenti della strada e potenziali rischi del traffico.

Questo non significa però che questo modulo dovrà essere trattato prevalentemente da un punto di vista teorico. L'istruttore dovrebbe individuare strade in cui la viabilità stradale, il volume e la composizione del traffico e l'interazione con i pedoni consentirà di spiegare e contestualizzare al meglio le spiegazioni teoriche impartite al motociclista.

Poiché l'esercitazione pratica richiederà diverse pause per spiegare in maniera dettagliata i concetti e per valutare quanto fatto, i percorsi scelti dovrebbero comprendere aree di sosta sicure per fermarsi a discutere.

Requisiti legali e sicurezza

L'istruttore dovrebbe, come sempre, verificare che il motociclista e il veicolo soddisfino tutti i requisiti previsti per legge. L'istruttore dovrebbe inoltre accertarsi che il motociclista indossi un abbigliamento adeguato e abbia effettuato i dovuti controlli di sicurezza sul proprio veicolo.

Preparazione del motociclista e istruzioni

L'istruttore dovrà spiegare dettagliatamente l'argomento al motociclista prima di passare all'esercitazione pratica. Il moto-



ciclista dovrebbe capire che la capacità di anticipare comportamenti e situazioni è una competenza cruciale ai fini di una guida sicura. L'unico modo per svilupparla è proiettarsi in avanti rispetto alla situazione immediata in cui ci si trova e cercare di interpretarla dal punto di vista degli altri utenti della strada e dei pedoni coinvolti.

L'istruttore deve spiegare al motociclista che è molto raro che una situazione di grave pericolo si manifesti inaspettatamente. Generalmente questa sarà preceduta da una serie di segnali o da una concomitanza di fattori. Il fatto di saper cogliere questi segnali permetterà al motociclista di concentrare la sua attenzione sui reali motivi di rischio e di comportarsi di conseguenza.

Il motociclista deve comprendere che anche se una situazione che aveva previsto non si materializza o gli altri utenti della strada non si comportano come aveva immaginato, questo non sminuisce l'importanza di saper anticipare. Il fatto, per esempio, che quel determinato giorno un bambino non si precipiti in mezzo alla strada per inseguire la sua palla, non significa che nessun bambino lo farà mai. Essere cosciente che potrebbe accadere qualcosa è fondamentale per riuscire a gestire la situazione nel caso in cui accada realmente.

L'esperienza

L'istruttore e il motociclista dovrebbero guidare insieme affrontando una serie di situazioni e/o di circostanze diverse, che permetteranno all'istruttore di spiegare come individuare potenziali situazioni pericolose e anticiparne gli sviluppi.

Dopo aver guidato in un particolare contesto o aver affrontato una determinata situazione, l'istruttore dovrebbe fermarsi e discutere con il motociclista, non appena individua un'area sicura. Durante questo resoconto, l'istruttore dovrebbe cercare di capire che cosa ha visto il motociclista, fino a che punto ha effettivamente individuato i potenziali rischi incontrati e ne ha compreso il possibile sviluppo. Di seguito sono illustrati alcuni esempi di contesti e situazioni in cui il motociclista potrebbe trovarsi.

Guidare in città

Autobus e pedoni

Quando il veicolo che precede è un autobus, la distanza e la posizione del motociclista sono importanti. Queste, infatti, non devono soltanto essere sufficienti a consentire al motociclista di frenare in sicurezza se necessario, ma devono permettergli di vedere oltre l'autobus, in modo tale da riuscire a individuare

per tempo l'avvicinarsi di una fermata dell'autobus, di un attraversamento pedonale o di un semaforo.

Inoltre, il motociclista dovrebbe osservare anche l'autobus e prendere atto non solo di indicazioni palesi come frecce o luci dei freni, ma anche di tutti i segnali che possono far prevedere le prossime possibili manovre.

Se, per esempio, il motociclista vede un passeggero alzarsi dal sedile, vorrà dire che l'autobus starà per fermarsi. Un altro esempio potrebbe essere quando il motociclista intende superare un autobus fermo. Ovviamente è necessario tenere sotto controllo gli indicatori di direzione, ma anche le ruote anteriori, poiché spesso è possibile vederle girare prima ancora che il conducente azioni le frecce o parta nella direzione desiderata.

Quando è vicino a un autobus alla fermata o in prossimità della fermata, il motociclista dovrà prestare attenzione anche al comportamento dei pedoni. Inizialmente per verificare se qualche pedone si accinga a prendere l'autobus e, nella fretta, dimentichi di fare troppa attenzione a quello che lo circonda e anche per capire se qualcuno di loro intenda attraversare la strada davanti all'autobus, da dove il motociclista potrebbe non vederli finché non sbucano dall'autobus. È necessario prestare sempre la massima attenzione e correggere la propria velocità e posizione di conseguenza, soprattutto nelle vicinanze di scuole.

Bambini

Si dovrebbe sempre prestare estrema attenzione ai bambini perché è probabile che si comportino in modo imprevedibile. Questo vale in particolar modo per i bambini piccoli con la madre e un fratellino o una sorellina in passeggino.

È necessario fare attenzione anche ai bambini vicino a una scuola, e non solo in prossimità delle strisce pedonali, collocate solitamente davanti alla scuola e controllate da un vigile.

Non sempre tutti gli incroci che i bambini attraversano per raggiungere la scuola sono monitorati ed è molto probabile che un bambino in ritardo o che voglia correre a casa per riuscire a vedere il suo programma preferito alla televisione finisca per dimenticare i pericoli che sconfinare sulla strada comporta.

Il motociclista dovrà osservare attentamente i bambini che giocano, sia in aree apposite, sia in luoghi assolutamente casuali. Una pallone che attraversa la strada sarà molto probabilmente seguito da un bambino che non pensa ad altro se non a recuperarlo.



Traffico sostenuto

Anche se esiste una correlazione tra la densità e la velocità del traffico e di norma maggiore è la densità minore sarà la velocità, il motociclista dovrebbe considerare il fatto che i conducenti degli altri veicoli potrebbero decidere di rischiare e non rispettare le norme che regolano la viabilità del traffico.

Il motociclista dovrebbe tenere presente questa possibilità, prestarvi particolare attenzione e comportarsi di conseguenza.

Per esempio, è molto probabile che il conducente di un veicolo che aspetti da qualche tempo di immettersi in una corrente praticamente continua di traffico sia tentato di prendere l'iniziativa e farsi strada, soprattutto se vede arrivare un motociclista che non occupa per intero la sua parte della carreggiata.

Spesso è nell'interesse del motociclista ridurre la velocità e segnalare al conducente dell'automobile che può passare davanti al motoveicolo. Questo consente non solo di evitare che si crei una situazione potenzialmente pericolosa, ma spesso induce il conducente dell'automobile a riservare la stessa cortesia ad altri motociclisti.

Incroci regolati

Il motociclista deve stare particolarmente attento in corrispondenza di un incrocio, soprattutto se regolato da un semaforo che costringe il conducente di un veicolo o un pedone ad aspettare finché il semaforo diventa verde per passare.

Purtroppo, le persone non sono sempre disposte ad aspettare, soprattutto quando il semaforo cambia proprio mentre sopraggiungono all'incrocio. Un simile comportamento può rappresentare un problema per un motoveicolo per via della sua maggiore rapidità nell'accelerazione, per cui è importante che il motociclista ne sia consapevole.

Al momento di osservare i veicoli che si immettono nell'incrocio o che si muovono all'interno dell'incrocio, l'istruttore deve accertarsi che il motociclista presti la dovuta attenzione ai veicoli che non sembrano moderare in maniera adeguata la propria velocità al momento di avvicinarsi all'incrocio.

Inoltre, il motociclista deve fare attenzione ai veicoli che aspettano in mezzo all'incrocio di poter svoltare nella direzione desiderata attraversando la colonna di traffico.

Anche i pedoni che rischiano di avere meno dimestichezza con i semafori dovrebbero essere osservati con cura. Anche quando la sequenza prevede comunque una fase per l'attraversamento

pedonale, capita spesso che i pedoni reagiscano a un cambiamento del segnale destinato in realtà ai veicoli.

Osservazione del fondo stradale

L'istruttore deve spiegare al motociclista che la capacità di anticipare gli imprevisti comprende anche l'osservazione del fondo stradale per verificare che non vi siano potenziali rischi.

Un esempio potrebbero essere le aree in cui gli autobus si fermano frequentemente per poi ripartire, dove potrebbero restare chiazze di olio residue sulla strada. In queste aree potrebbero essere inoltre presenti solchi profondi sulla superficie stradale, dovuti al peso dei veicoli.

Le strade che necessitano di interventi di manutenzione, con buche e superfici non omogenee o le strade che siano state riparate in maniera imperfetta, per esempio con bitume liscio, richiedono un'estrema attenzione da parte del motociclista. L'istruttore può inoltre evidenziare al motociclista i casi in cui la segnaletica orizzontale sia stata dipinta con una vernice lucida, per esempio, o sia parzialmente rovinata.

Il motociclista deve capire che, una volta individuata una situazione potenzialmente pericolosa, dovrebbe comunque anticipare l'eventualità di dover frenare o adottare tattiche evasive e correggere velocità e traiettoria.

È necessario prestare la massima attenzione alle roatorie attraversate frequentemente da veicoli commerciali pesanti, soprattutto se posizionate vicino a una stazione di servizio, perché potrebbero essere presenti sulla strada chiazze di gasolio che potrebbero far perdere il controllo del veicolo al conducente. Se il motociclista è consapevole del rischio e regola di conseguenza la sua velocità e la sua traiettoria, potrà gestire la situazione con la massima sicurezza anche nel caso in cui ci fossero effettivamente chiazze di gasolio sulla strada.

È essenziale fare attenzione anche quando si guida su strada bagnata: è necessario prevedere problemi specifici quando, per esempio, non è ancora piovuto in quantità sufficienti a lavare via i residui di gasolio o di gomma dal manto stradale.

Guidare in campagna

La capacità di anticipare i potenziali rischi è altrettanto importante quando il motociclista guida in ambienti più rurali. In simili contesti, infatti, il motociclista potrebbe doversi confrontare con situazioni e mezzi diversi da quelli che potrebbe tipicamente incontrare in città.



Strade strette e tortuose

Le strade rurali sono solitamente più strette rispetto a quelle urbane. Il motociclista dovrà pertanto stare particolarmente attento perché non è inusuale imbattersi in veicoli provenienti dal senso di marcia opposto che sconfinino oltre il centro della strada. Questo vale soprattutto per veicoli commerciali o autoarticolati.

Le strade di campagna presentano frequentemente numerose curve e tornanti e spesso il motociclista potrebbe avere la tentazione di percorrerle appiattendolo la traiettoria in curva o sul tornante. Come illustrato nel modulo 3, appiattire una curva permette di ampliare la propria visuale. Questa può comunque essere ridotta quando la strada è bordata, per esempio, da alte siepi, alberi e sponde.

L'istruttore deve accertarsi che questi concetti siano chiari al motociclista, in modo che possa affrontare ogni situazione che determina un restringimento dell'ampiezza della carreggiata e una riduzione della visuale tenendo sempre conto della possibilità di imbattersi in un veicolo proveniente dalla direzione opposta che invada la propria corsia.

Il motociclista dovrebbe inoltre cercare sempre di scorgere i primi segnali che possano far pensare all'arrivo di un veicolo dal senso di marcia opposto. Quando una strada tortuosa è anche caratterizzata da variazioni di livello per cui sale e scende frequentemente, in alcuni momenti è possibile vedere oltre il limite immediato del suo orizzonte visivo. In questi casi, il motociclista dovrebbe verificare sia la presenza di eventuali mezzi in arrivo dalla direzione opposta, sia la direzione che la strada potrebbe prendere.

Queste informazioni dovrebbero però avere uno scopo esclusivamente indicativo e costituiscono semplicemente un aiuto in più a interpretare e anticipare possibili sviluppi.

Il fatto che la strada sembri libera non permette necessariamente di escludere che, per esempio, non ci sia un autoarticolato commerciale pesante che blocca la strada tra la posizione attuale del motociclista e il punto che il motociclista è riuscito a vedere. O ancora, per quanto la strada possa curvare a 90° verso sinistra rispetto alla posizione attuale del motociclista, questo non significa che non ci possa essere una sequenza di curve a S da affrontare prima di raggiungere il punto che si è riusciti a scorgere.



Fattorie e mezzi agricoli

È necessario che il conducente di un veicolo motorizzato a due ruote capisca l'importanza di prestare estrema attenzione alla presenza di fattorie o mezzi agricoli.

L'istruttore dovrebbe spiegare che gli ingressi nei campi percorsi da mezzi agricoli sono solitamente stretti e un trattore con rimorchio sarà spesso costretto ad allargarsi per percorrerle, utilizzando entrambi i lati della strada.

I rimorchi agricoli spesso trasportano carichi voluminosi, che non solo impediscono al conducente di vedere il traffico alle sue spalle, ma possono addirittura nascondere alla vista le frecce del trattore e se, come accade a volte, le frecce posizionate sul rimorchio non funzionano, il motociclista non avrà modo di capire se il trattore intenda svoltare in un campo o verso un'azienda agricola.

Inoltre, i mezzi agricoli lasciano spesso depositi di fango sulla strada. Se piove, la strada può quindi diventare particolarmente scivolosa e frenare o adottare altre tattiche evasive può essere molto pericoloso. In caso di pioggia è inoltre sconsigliato viaggiare troppo a ridosso di un altro veicolo perché gli spruzzi provenienti dalla vettura potrebbero ostacolare la visuale del motociclista.

Anche una volta secchi, i depositi di fango lasciati sulla strada da mezzi agricoli possono costituire un ostacolo per i motociclisti. Colpire una zolla di terreno solida di notevoli dimensioni proveniente dai solchi scavati dalle gomme di un moderno trattore potrebbe rappresentare un serio problema per il motociclista, anche a velocità contenute.

L'istruttore dovrebbe sottolineare la necessità di prestare maggiore attenzione nelle vicinanze di aziende agricole. Sorpassare mezzi agricoli richiede cautela ed è opportuno anticipare la possibilità di manovre non segnalate e di improvvisi cambiamenti delle condizioni del manto stradale. Il motociclista dovrà quindi regolare di conseguenza la propria velocità e la propria posizione sulla strada.

Condizioni meteorologiche e condizioni del fondo stradale

Oltre a essere spesso soggette agli stessi problemi di manutenzione e riparazione delle strade urbane, le strade di campagna presentano anche una serie di rischi specifici dovuti alle condizioni meteorologiche.

Esiste per esempio il rischio che la pioggia battente trasporti ghiaia o sedimenti sulla strada. La strada può a volte essere allagata per via dell'assenza di un sistema di scolo.

Dopo tempeste e piogge intense, anche una volta che la strada è asciutta, il motociclista dovrebbe sempre osservare il manto stradale e verificare l'eventuale presenza di materiale instabile sulle strade, che potrebbe rendere difficile frenare o affrontare una curva.

Anche il forte vento è un problema da non sottovalutare, e non solo quando soffia sulla strada e il motociclista non è riparato da una siepe o da una sponda.

Anche le foglie o i rami caduti dagli alberi per il forte vento possono rappresentare un problema. Il motociclista deve rendersi conto che simili situazioni possono costituire un serio problema soprattutto in autunno, quando gli alberi perdono già naturalmente le loro foglie.

Un manto di foglie sulla strada, specialmente se bagnato, pone gli stessi rischi in termini di aderenza della presenza di ghiaccio o gasolio sulla strada, per cui il motociclista dovrebbe fare attenzione quando raggiunge zone in cui gli alberi sovrastano la strada, soprattutto nelle curve.

Se le foglie richiedono estrema cautela in autunno, nei mesi seguenti è opportuno stare particolarmente attenti alla presenza di ghiaccio sulle strade, soprattutto del ghiaccio nero che, come è facile supporre, è difficile da vedere e tende spesso a formarsi sulla strada vicino o sotto gli alberi. Il ghiaccio, inoltre, si forma spesso anche sui ponti.

Quando la temperatura è vicina allo zero o sotto zero, il motociclista dovrebbe essere in grado di prevedere le aree in cui si sarà probabilmente formato ghiaccio. Deve sapere che il problema è più frequente nelle strade rurali perché la manutenzione qui sarà meno frequente rispetto alla città.

Valutazione

L'istruttore deve rendersi conto che questo modulo è uno dei più difficili ai fini della valutazione dei progressi e dei risultati conseguiti dal motociclista. La capacità di anticipare i potenziali rischi è anche una forma mentis, quasi una filosofia, oltre che una capacità essenziale ai fini della manovra di un motoveicolo.

Il motociclista deve comprendere che questo modulo intende fornire una base solida per quanto riguarda la capacità di riconoscere e anticipare i potenziali pericoli e che questa può poi svilupparsi con l'esperienza.



L'istruttore deve spiegare che le ricerche condotte sugli incidenti stradali dimostrano che un motociclista è più vulnerabile nei primi diciotto mesi circa dopo aver conseguito la patente A. Nel corso di questo periodo, il motociclista acquisisce progressivamente esperienza nella gestione di situazioni di traffico potenzialmente pericolose.

Se avrà appreso le nozioni di base per quanto riguarda la capacità di anticipare eventuali pericoli, la sua vulnerabilità iniziale diminuirà e aumenteranno le probabilità che diventi un motociclista esperto senza aver arrecato alcun danno a se stesso, agli altri o al suo veicolo.

I momenti di riepilogo dopo le esercitazioni pratiche serviranno all'istruttore per verificare proprio questo, mentre capirà dalla velocità, dalla posizione, dall'atteggiamento e dal comportamento del motociclista se questi avrà individuato o meno un potenziale pericolo.

Il motociclista dovrebbe essere in grado di menzionare all'istruttore un'esperienza recente. Se, per esempio, ha appena attraversato il traffico caotico del centro città, dovrebbe essere in grado di fare riferimento a situazioni specifiche, come una madre che aspetta insieme al suo bambino per attraversare la strada, o un autobus che rallenta per permettere a un altro autobus di ripartire dalla fermata.

Se il motociclista non riesce regolarmente a individuare situazioni potenzialmente pericolose, l'istruttore dovrebbe cercare di dedicare più tempo alle spiegazioni teoriche e fermarsi più spesso durante le esercitazioni per riepilogare le esperienze fatte. Se si dispone di un sistema di comunicazione efficace durante le esercitazioni, l'istruttore può commentare via via quanto accade, individuando le situazioni da tenere sotto controllo e i possibili sviluppi da prevedere.

A mano a mano che il motociclista acquisisce esperienza, dovrebbe essere in grado di individuare una serie di rischi potenziali in una determinata situazione. Per esempio, a un incrocio particolarmente trafficato, dove il flusso dei pedoni e dei veicoli è regolato da un semaforo, il motociclista dovrebbe riuscire a descrivere in modo soddisfacente per l'istruttore i vari aspetti della composizione del traffico proveniente da direzioni diverse e ricordare con una certa precisione il numero e il tipo di veicoli che attendevano di svoltare a sinistra in mezzo all'incrocio o se in quel momento c'erano pedoni che aspettavano di attraversare o attraversavano la strada.

8. Guidare con altri

L'obiettivo di questo modulo è imparare a trasportare in sicurezza un secondo passeggero e guidare in gruppo.

Preparazione e pianificazione

Questo modulo non richiede un impegno eccessivo in termini di preparazione da parte dell'istruttore.

Per spiegare al motociclista i principi di base per trasportare un secondo passeggero si dovrebbe organizzare una lezione teorica approfondita e una dimostrazione seguita da un'esercitazione pratica su una strada non particolarmente trafficata.

Se però, a causa di restrizioni normative a livello nazionale o assicurative, un motociclista non può trasportare un passeggero sulle strade pubbliche prima di aver conseguito la patente, l'istruttore potrebbe pensare di organizzare una sessione dedicata su pista.

Per quanto concerne la guida in gruppo, l'istruttore dovrà fornire al motociclista tutte le informazioni necessarie. Nel caso in cui ritenesse opportuno far provare direttamente al motociclista l'esperienza di guidare in gruppo, non dovrebbe includere nel gruppo più di tre guidatori inesperti e, se possibile, dovrebbe essere presente anche un secondo istruttore o un motociclista esperto.

Requisiti legali e sicurezza

L'istruttore deve accertarsi che il motociclista abbia compreso e rispetti tutte le norme del codice della strada sul trasporto di un secondo passeggero e sulla guida in gruppo e che la sua assicurazione e l'assicurazione del motociclista coprano tali casi.

Come sempre, il motociclista deve essere equipaggiato in maniera adeguata e sia lui, sia il suo veicolo devono soddisfare tutti i requisiti previsti per legge.

Preparazione del motociclista e istruzioni

Prima di passare all'esercitazione pratica, l'istruttore deve accertarsi di aver spiegato al motociclista tutti i concetti fondamentali e che questi comprenda i principi di base e le possibili conseguenze che trasportare un secondo passeggero e guidare in gruppo potrebbero comportare.



È molto importante che il motociclista capisca che il peso e il movimento di un passeggero sul sellino posteriore possono influire sulla manovra del veicolo. Inoltre, è essenziale che sappia che anche il passeggero deve capire come comportarsi quando è trasportato.

Il motociclista deve inoltre capire che guidare in gruppo richiede competenze supplementari e che la distanza e la posizione sono fondamentali quando si guida con altri motociclisti.

L'istruttore deve sottolineare che è fondamentale che tutti i motociclisti conoscano le regole e sappiano cosa ci si aspetta da loro perché la guida in gruppo sia un'esperienza piacevole e sicura.

L'esperienza

Trasporto di un secondo passeggero

L'istruttore deve spiegare che la prima cosa da fare è accertarsi che il passeggero sappia montare e smontare senza rischi dal mezzo. Per questo, dovrà mostrare al motociclista come fare.

Il veicolo dovrebbe essere appoggiato sulla strada in piano con entrambe le ruote, con il motore spento.

L'istruttore, seduto sulla moto o in piedi sul mezzo, dovrà avere entrambi i piedi ben piantati per terra e tenere la leva del freno tirata sul manubrio. Il fatto che l'istruttore stia seduto o in piedi dipenderà primariamente dalla sua statura e dalla sua capacità di tenere ferma la moto quando il passeggero monta sul veicolo.

L'istruttore dovrebbe tenere fermamente il motoveicolo con le braccia e con le gambe e, quando non ci sono pericoli in vista, spiegare al motociclista come montare sulla moto come secondo passeggero.

Se è posizionato sul lato destro del veicolo, il motociclista/passeggero dovrebbe tenersi saldamente alla spalla destra dell'istruttore, poggiando il piede destro sul poggia-piedi con la punta del piede rivolta in avanti. Quando l'istruttore è pronto, il motociclista/passeggero dovrebbe sollevarsi, far passare la gamba sinistra sul sellino, poggiare il piede sinistro sul poggia-piedi e sedersi sul sellino vicino all'istruttore.

Se deve sedersi da sinistra, dovrà tenersi alla spalla sinistra dell'istruttore e scavalcare il sellino con la gamba destra.

Il motociclista/passeggero dovrebbe tenersi con le mani alle apposite maniglie per il secondo passeggero, alla parte terminale del sellino o a un sostegno simile e, quando si sente pronto, comunicare all'istruttore che può partire.

Per smontare dalla moto seguirà la procedura inversa. È estremamente importante però che il motociclista/passeggero smonti solo quando l'istruttore gli indica che può scendere dalla moto senza alcun problema.

Dopo che il motociclista/passeggero è salito e sceso dalla moto per un certo numero di volte da entrambi i lati e l'istruttore giurica che abbia capito come fare, si potranno invertire le posizioni.

Quando l'istruttore ritiene che il motociclista abbia capito la procedura e sia in grado di applicarla e sappia tener fermo il veicolo mentre l'istruttore sale e scende dalla moto come secondo passeggero, sarà possibile affrontare la fase successiva, ossia il trasporto di un secondo passeggero.

L'istruttore deve accertarsi che il motociclista comprenda che è essenziale che il passeggero non faccia movimenti che possano condizionare la direzione e la stabilità del motoveicolo quando questo è in movimento. È importante che il passeggero non modifichi la sua posizione rispetto al veicolo o vari la pressione sui poggia-piedi o sulle maniglie mentre il veicolo è in manovra.

L'istruttore dovrebbe far salire il passeggero sulla moto come secondo passeggero e dimostrare il concetto in modo misurato e controllato. Percorrendo un rettilineo a una velocità massima di 25 km orari, a un cenno dell'istruttore il motociclista/passeggero dovrebbe spostarsi indietro verso sinistra o verso destra sul sellino e cercare di sentire l'effetto sul veicolo.

A questo punto è possibile provare un altro paio di situazioni. Sempre con il motoveicolo in marcia su un rettilineo a 25 km orari e in seguito a un cenno da parte dell'istruttore, il motociclista/passeggero può piegare il tronco dalla vita in su verso sinistra o verso destra. Successivamente, il motociclista/passeggero può provare a esercitare una pressione più forte da un lato sulla maniglia o sul poggia-piedi.

Quando l'istruttore ritiene che il motociclista/passeggero abbia capito come i suoi movimenti incidono sul veicolo, può far invertire le posizioni.

Con l'istruttore seduto dietro, il motociclista dovrà naturalmente modificare il suo normale stile di guida. L'equilibrio del veicolo cambierà con il peso di un altro passeggero sul retro. Sarà inoltre necessaria più forza per partire e sarà necessario cambiare le marce più tardi rispetto a quando si guida da soli. Anche la modalità di frenata cambierà perché con il peso di due persone a bordo sarà necessario esercitare una maggiore pressione per rallentare o per arrestare il motoveicolo.



L'istruttore deve accertarsi che il motociclista capisca che possono sorgere problemi se, in fase di frenata, il secondo passeggero scivola in avanti sul sellino fino a toccare il motociclista. Per evitare che questo accada, è opportuno che il passeggero sieda vicino al guidatore e che si tenga saldamente alle maniglie o ai poggipiedi quando il motociclista frena.

Il motociclista deve rendersi conto che non dovrà mai trasportare un passeggero su un veicolo senza un sellino o poggipiedi appositi per il secondo passeggero.

Guidare in gruppo

L'istruttore dovrebbe spiegare al motociclista che guidare insieme ad altri motociclisti richiede specifiche abilità e un'attenzione ancora maggiore rispetto a quella richiesta per guidare da soli.

Inoltre, è importante che il motociclista continui a decidere sulla base delle sue valutazioni quale sia la velocità adeguata da tenere al momento di affrontare e di percorrere una curva o un tornante e quali siano le distanze di frenata più opportune.

Anche se è necessario tenere sempre sotto controllo la velocità, la posizione e la distanza dai motociclisti che precedono, il motociclista non dovrebbe concentrarsi su di loro e adeguarsi ciecamente alla loro velocità e alla loro posizione supponendo che le loro valutazioni siano corrette.

Il motociclista non dovrebbe mai andare oltre il limite entro cui si sente personalmente sicuro e in grado di gestire al meglio la situazione, né superare i limiti delle prestazioni del veicolo che guida. In caso di dubbio, il motociclista dovrebbe sempre rallentare e mantenere la propria velocità di marcia.

Salvo rare eccezioni, i motociclisti devono prestare attenzione agli altri componenti del gruppo e non ha alcun senso mettersi in marcia con qualcuno che non è disposto ad adattarsi alla velocità del più lento del gruppo.

L'istruttore deve inoltre spiegare che, anche se non esiste una risposta ufficiale a questa domanda, è importante capire quanti motociclisti formano un gruppo.

A prescindere dal numero, che siano due o venti, esistono comunque alcune regole di sicurezza alle quali è sempre opportuno attenersi.

È importante decidere chi guiderà il gruppo e quale dovrebbe essere la velocità adeguata da tenere. Il capogruppo dovrebbe conoscere il percorso o averlo comunque definito in anticipo.

Tutti i motociclisti dovrebbero conoscere l'itinerario previsto, o perlomeno i punti principali, e sapere dove si prevede di fermarsi per fare rifornimento.

I motociclisti più lenti dovrebbero collocarsi immediatamente dietro al capogruppo e i più veloci in fondo al gruppo.

Se, per qualsiasi motivo, i motociclisti finiscono per separarsi, per esempio a causa di un semaforo o di una rotatoria, il capogruppo o i capigruppo dovrebbero approfittare della prima area di sosta sicura per fermarsi ad aspettare gli altri. Chi resta indietro saprà che questa è la normale prassi e non si sentirà costretto ad accelerare per raggiungere gli altri.

Se il gruppo è composto da più di quattro o cinque motociclisti, questi dovrebbero disporsi a scacchiera gli uni rispetto agli altri.

Il capogruppo dovrebbe posizionarsi a circa due terzi dal vicino margine della carreggiata e il motociclista seguente a un terzo. Il terzo motociclista dovrebbe sistemarsi nella stessa posizione del capogruppo e così via.

Se da un lato è possibile mantenere queste posizioni sui rettilinei o su curve gradualmente, il gruppo non dovrebbe mai cercare di tenere invariata la formazione in situazioni più complesse, come nel caso di tornanti o di rotatorie.

L'istruttore deve inoltre informare il motociclista di eventuali norme del codice della strada o emesse da autorità preposte al controllo del traffico che regolino la questione dei gruppi di motociclisti. È possibile che sia necessaria un'autorizzazione ufficiale per gruppi superiori a un certo numero. Tra i requisiti potrebbero rientrare gli accordi di smistamento del traffico.

Salvo laddove espressamente consentito, non è permesso ai motociclisti che compongono il gruppo di controllare altri utenti della strada.

Valutazione

Il motociclista deve essere in grado di dimostrare di sapere come comportarsi come secondo passeggero senza creare alcun problema al conducente e di saper controllare con assoluta padronanza il veicolo con un secondo passeggero a bordo.

Il motociclista deve inoltre dimostrare all'istruttore di conoscere le esigenze e gli obblighi previsti per la guida in gruppo con altri motociclisti.



9. Pianificazione di un itinerario

Questo modulo si concentra sulla necessità di pianificare un itinerario e sulla valutazione delle specifiche caratteristiche dell'itinerario in questione.

70

Preparazione e pianificazione

Anche se questo modulo è inserito nell'unità relativa all'interazione con la circolazione stradale, non può essere affrontato durante la preparazione teorica o l'esercitazione pratica relativa alla guida su una strada pubblica o su una pista dedicata alle esercitazioni.

Se gli aspetti pratici relativi alla pianificazione di un itinerario possono essere affrontati nell'ambito di una lezione teorica, alcuni fattori, come l'idoneità di un determinato motoveicolo o di uno specifico scooter per un dato fine o una data modalità richiederanno ovviamente un approccio differente.

Una soluzione per l'istruttore sarebbe quella di discutere questi aspetti con il motociclista, introducendo ciascun argomento con una domanda e sviluppando la discussione alla luce della risposta del motociclista.

Così facendo, l'istruttore avrà modo di verificare i valori e l'approccio alla vita del motociclista, che influiranno in maniera decisiva sulle sue reazioni.

Pianificare un itinerario

L'istruttore deve accertarsi che il motociclista capisca che quando conseguirà la patente A i suoi orizzonti si amplieranno in maniera notevole.

Anche se il motociclista conosce senza alcun dubbio la sua zona ed è in grado di orientarsi nella sua città d'origine e nei dintorni, una volta conseguita la patente si troverà a guidare in aree che non conosce e, senza un'adeguata preparazione, dipenderà dai cartelli stradali, spesso insufficienti, o dovrà fermarsi per chiedere indicazioni.

Il motociclista deve rendersi conto che una situazione del genere può essere rischiosa. Concentrarsi sui cartelli stradali o sui nomi delle vie può distogliere l'attenzione dal traffico. Il fatto di vedere all'ultimo momento il nome di una strada non dovrebbe mai determinare una manovra improvvisa che possa disturbare gli altri utenti della strada.

Questi problemi possono essere parzialmente risolti, se non evitati del tutto, con un minimo di accortezza. Consultare preventivamente una mappa, per esempio, può permettere di individuare la strada e gli incroci da attraversare per raggiungere una determinata cittadina.

Consultare uno stradario può dare una buona idea di massima della nostra meta, soprattutto se prendiamo come riferimento un punto come una stazione, per esempio, che sarà adeguatamente segnalato. In questo modo il motociclista eviterà di perdere tempo, di preoccuparsi e, soprattutto, si sentirà più sicuro.

Viaggi più lunghi richiederanno una preparazione adeguata, poiché i percorsi saranno complessi e difficili da tenere a mente anche solo per via della loro lunghezza.

L'istruttore deve dimostrare al motociclista come pianificare un itinerario del genere, individuando in sequenza le principali cittadine che si toccheranno durante il viaggio, prendendo in considerazione le diverse alternative, come per esempio la possibilità di prendere l'autostrada o una strada panoramica, una circonvallazione piuttosto che il centro urbano.

Una volta individuato un itinerario, il motociclista dovrebbe preparare uno schema semplice e rapido da consultare in viaggio. Potrebbe strutturare l'itinerario sotto forma di elenco con le informazioni essenziali per ogni tappa del percorso, come la direzione e il numero della strada da prendere per raggiungere la meta successiva. Per esempio: girare a sinistra sulla SP33A in direzione Tivoli.



L'elenco, scritto in maniera chiara e leggibile, potrebbe essere inserito in una busta di plastica e attaccato con un pezzo di scotch facile da rimuovere sul serbatoio.

Decisioni strategiche

L'istruttore dovrebbe cercare di discutere con il motociclista un certo numero di aspetti per chiarire come e perché potrebbe utilizzare il suo veicolo dopo il conseguimento della patente A.

L'istruttore potrebbe iniziare col chiedere al motociclista come vede se stesso: se ha un carattere forte e deciso, se è una persona premurosa e attenta alle esigenze degli altri, se ritiene di essere chiuso o timido.

Se, alla luce dell'atteggiamento e del comportamento dimostrati durante il programma di formazione primaria per motociclisti, l'istruttore ritiene che il motociclista non sia stato del tutto preciso nella sua risposta, potrà provare ad affrontare con lui l'argomento facendo alcuni esempi concreti.

A un certo punto l'istruttore dovrebbe chiedere al motociclista se pensa che la sua personalità incida sul suo comportamento alla guida e, se sì, se ritiene che questo lo esponga di più o di meno alla possibilità di avere un incidente.

Se sospetta che il carattere del motociclista possa influire negativamente sul suo stile di guida, l'istruttore dovrebbe affrontare l'argomento con il motociclista e spiegargli come gestire la situazione.

Una simile discussione potrebbe dar luogo a una serie di situazioni diverse a seconda delle domande poste dall'istruttore.

L'istruttore, per esempio, potrebbe chiedere al motociclista se utilizzerebbe lo scooter o la moto per andare in un bar o in un locale per incontrare gli amici e, quindi, parlare della pressione sociale che potrebbe spingere il motociclista a bere alcolici e dei rischi disastrosi che questo potrebbe comportare.

Oppure potrebbe chiedere al motociclista se sarebbe disposto a prendere in considerazione un mezzo di trasporto alternativo se il motociclo o lo scooter si rivelasse un mezzo inadeguato per un determinato viaggio, a causa per esempio delle distanze o delle condizioni meteorologiche.

L'istruttore deve essere ovviamente consapevole che argomenti del genere hanno a che vedere con i valori più profondi del motociclista, che si sono formati durante l'infanzia e difficilmente cambieranno nell'arco di tempo necessario per imparare a guidare una moto in sicurezza.

Se il motociclista è una persona egoista e aggressiva di natura o, al contrario, timida e insicura, queste caratteristiche potrebbero prendere il sopravvento mentre guida in mezzo al traffico.

L'istruttore deve spiegare al motociclista che comprendere i pericoli insiti in determinati atteggiamenti e comportamenti consente, se non altro, di imparare ad affrontarli.

È importante sviluppare uno stile di guida che cerchi di contenere questi aspetti della nostra personalità. Guidare una moto o uno scooter è una questione di abitudine quanto di emozioni e le buone abitudini possono aiutare a contenere le emozioni negative.

Valutazione generale

Il modulo dedicato alla pianificazione dell'itinerario rappresenta l'argomento conclusivo del programma di formazione primaria per motociclisti. Dopo ogni modulo e dopo ogni unità, l'istruttore dovrà verificare che il motociclista abbia raggiunto un livello sufficiente di sicurezza e competenza prima di passare all'argomento successivo.

A questo punto, l'istruttore potrà dirsi soddisfatto se il motociclista avrà sviluppato le conoscenze e le competenze necessarie per guidare in condizioni di sicurezza un motociclo o uno scooter sulle strade pubbliche e potrà quindi suggerire al motociclista di sostenere l'esame nazionale per la patente A o autorizzarlo a farlo.

Soprattutto, il motociclista dovrebbe non solo essere in grado di guidare con sicurezza il proprio veicolo, ma dovrebbe aver sviluppato una certa consapevolezza dei pericoli che potrebbe incontrare e dovrebbe aver imparato a evitarli, contenerli e gestirli e comprendere che il proprio atteggiamento e comportamento saranno i primi responsabili della sua sicurezza e della sicurezza degli altri utenti della strada.



Ringraziamenti

È stato possibile realizzare con successo questo progetto grazie al gentile sostegno e alla collaborazione di:



Un grazie particolare va a FIM per la traduzione del manuale IRT in francese e spagnolo.

Commissione europea

Il modello IRT – Programma europeo di formazione primaria per motociclisti

Lussemburgo: Ufficio delle pubblicazioni dell'Unione europea

2011 — 72 pagg. — 21 x 29,7 cm

ISBN 978-92-79-17361-5

doi:10.2832/23217

