

4 La moto da fermo

L'inizio è la metà di tutto.
Platone

4.1 Manovre a mano

4.1.1 Spostamento

È da fermo che viene fuori tutto il peso di una moto. Per evitare il rischio di cadute e danni fisici, in tale circostanza è indispensabile seguire in modo rigoroso alcune regole precise.

a. Regole generali

1. In qualsiasi circostanza, **non inclinate MAI troppo la moto lateralmente**: a volte basta una ventina di gradi dalla verticale per non riuscire più a sostenerla, con conseguente, inesorabile caduta.
2. Se la statura e le circostanze lo permettono, spostate la moto stando seduti in sella, eventualmente usando il motore (e, quando c'è, la retromarcia), perché è di gran lunga la posizione più sicura.
3. Se non è possibile rimanere seduti in sella, spostate la moto standole in piedi sul lato sinistro e afferrandola per le manopole al manubrio, oppure per la manopola sinistra e per la maniglia di sollevamento posta sul fianco sinistro. Se questa non è prevista, utilizzate un telaio portaborse, la maniglia del passeggero o qualsiasi altro appiglio solido che risulti comodo. **Tenete la moto leggermente inclinata verso di voi**, eventualmente appoggiandola sul vostro fianco, **e non inclinatela MAI dal lato opposto al vostro, neanche lievemente**, perché potrebbe cadere con molta facilità.
4. Per arrestare la moto, è possibile azionare il freno anteriore (cosa fattibile solo se si sposta la moto impugnandola per entrambe le manopole al manubrio) oppure, a motore spento e con la marcia ingranata, rilasciare la frizione, in entrambi i casi usando la massima delicatezza, per evitare sbilanciamenti e cadute.

b. Con pendenza laterale

Quando spostate la moto perpendicolarmente rispetto al senso della pendenza - per un'inversione di marcia o per parcheggiare a pettine o sul margine di una strada dal profilo "a schiena d'asino" - tenete presente che l'area di appoggio degli pneumatici si sposta a monte e ciò fa sì che la moto tenda a cadere verso valle. Perciò **tenete la moto parecchio inclinata verso la direzione della salita**, in modo da contrastare tale fenomeno. La cosa richiede notevole forza quando la moto si trova dalla parte della salita e quindi tende a cadervi addosso, e notevole equilibrio nel caso in cui la moto sia dal lato della discesa, perciò in ogni caso prestate estrema attenzione a quello che fate.

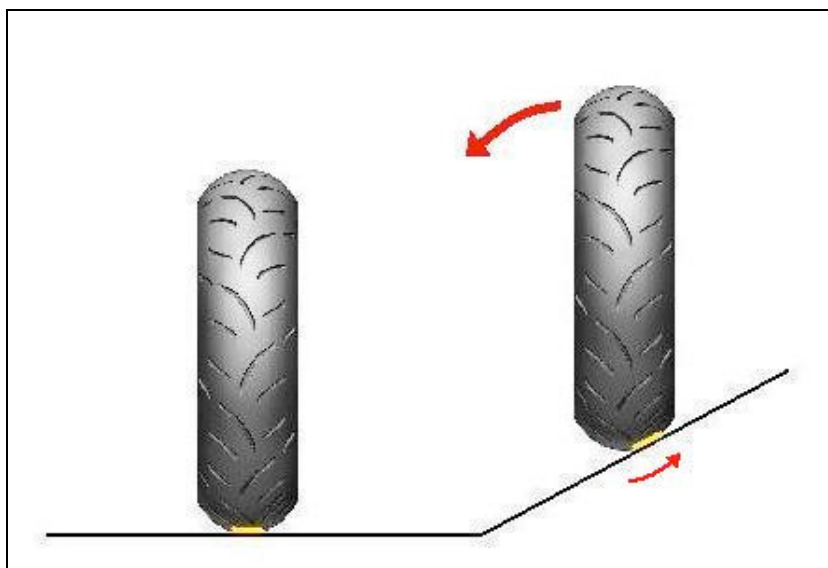


Figura 20 – Spostamento dell'area di appoggio in caso di pendenza laterale

c. Con pendenza longitudinale

In tale circostanza, **tutte le manovre devono essere eseguite con la marcia ingranata e la frizione tirata, tenendo entrambe le mani sul manubrio e usando sia il freno anteriore che la frizione a mo' di freno**, perché ciò:

- garantisce l'arresto della moto in qualsiasi caso di distrazione o errore da parte del motociclista;
- impedisce nelle salite ripide e con scarsa aderenza che la moto scivoli indietro (e probabilmente cada) con la ruota anteriore bloccata.

In tale circostanza, sulle moto con frenata integrale è possibile anche usare solo la leva del freno anteriore, perché essa aziona anche quello posteriore, evitando ogni problema. Attenzione però che su alcuni modelli la frenata integrale funziona solo a quadro acceso (verificate sul libretto di uso e manutenzione).

4.1.2 Parcheggio

I. Uso del cavalletto laterale

Per mettere il cavalletto:

1. inserite la prima;
2. se il motore è acceso, spegnetelo;
3. aprite il cavalletto laterale rimanendo seduti in sella;
4. **se siete in pianura o in discesa (leggera!), spostate a frizione rilasciata la moto in avanti finché il freno motore impedisca ogni ulteriore avanzamento**, per evitare che il cavalletto possa chiudersi con la moto parcheggiata;
5. appoggiate dolcemente la moto sul cavalletto;
6. non lasciatela finché non risulti con certezza che l'appoggio sia perfettamente stabile.

Per togliere il cavalletto, sollevate la moto e chiudete il cavalletto. La manovra può essere condotta stando in piedi accanto alla moto o, meglio, seduti in sella.

II. Uso del cavalletto centrale

Per mettere il cavalletto:

1. inserite la prima;
2. se il motore è acceso, spegnetelo;

3. se per qualunque motivo (terreno non pianeggiante, presenza di bagagli sulla sella del passeggero ecc.) non vi sentite perfettamente sicuri di eseguire correttamente la manovra, parcheggiate prima la moto sul cavalletto laterale, seguendo le istruzioni del paragrafo precedente;
4. stando in piedi sul lato sinistro, afferrate la moto per la manopola sinistra e per la maniglia di sollevamento posta sul fianco sinistro; se questa non è prevista, utilizzate un telaio portaborse, la maniglia del passeggero o qualsiasi altro appiglio che risulti comodo;
5. tenendo la moto verticale e con la ruota anteriore dritta, aprite il cavalletto con il piede destro, appoggiatelo a terra senza forzare e verificate che entrambe le sue gambe tocchino il suolo;
6. tenendo tirata la leva della frizione, appoggiate tutto il vostro peso sul cavalletto con il piede destro e contemporaneamente fate forza verso l'alto con la mano destra sulla maniglia di sollevamento, e la moto salirà senza problemi sul cavalletto;
7. non lasciate la moto finché non risulti con certezza che l'appoggio sia perfettamente stabile;
8. se il cavalletto laterale è aperto, chiudetelo, per evitare di dimenticarlo aperto quando ripartite.

Per togliere il cavalletto:

1. a motore spento e stando in piedi sul lato sinistro, afferrate la moto per la manopola sinistra e per la maniglia di sollevamento posta in corrispondenza della sella sul fianco sinistro;
2. tenendo la frizione tirata, spingete la moto in avanti facendo forza sulla maniglia di sollevamento o sull'appiglio presente in sua vece;
3. appena il cavalletto è rientrato, rilasciate dolcemente la frizione affinché il freno motore impedisca ogni ulteriore spostamento della moto;
4. eventualmente, appoggiate la moto sul cavalletto laterale, verificandone prima l'apertura.

Se la statura lo consente, la manovra può essere anche condotta con maggior sicurezza stando seduti in sella (evitate di gravare troppo sul cavalletto), dando un colpo di reni e spingendo il manubrio in avanti. Se poi la ruota posteriore tocca terra, è possibile anche aiutarsi con il motore.

III. Parcheggio su strade in pendenza

Non parcheggiate MAI la moto con il muso verso la discesa, per due ottime ragioni:

1. potrebbe scendere da sola sia dal cavalletto centrale che da quello laterale, anche se la marcia è inserita;
2. se l'uscita dal parcheggio rende indispensabile una retromarcia, potrebbe essere molto difficile o addirittura impossibile spingere una moto pesante all'indietro, se non con l'aiuto di qualcuno.

Meglio quindi parcheggiarla con il muso verso la salita e di preferenza sul cavalletto laterale, perché, se la pendenza è ripida, toglierla da quello centrale risulterebbe molto faticoso.

Se questo non fosse possibile, parcheggiate la moto di traverso, non usando mai il cavalletto centrale (la moto potrebbe cadere lateralmente una volta parcheggiata) e verificando che sia possibile un appoggio sicuro su quello laterale; a tale proposito, meglio una moto molto inclinata con il cavalletto a valle (ma attenzione, ciò potrebbe non valere nel caso che la moto sia stracarica di bagagli) che una moto in equilibrio precario sul cavalletto a monte.

Nell'ipotesi che sia necessario uscire in retromarcia da un parcheggio in discesa e non sia possibile farlo spingendo la moto all'indietro, è possibile trarsi d'impaccio con la seguente tecnica:

1. stando in sella alla moto, azionate il freno anteriore, tenendo la ruota posteriore libera (cambio in folle o frizione tirata e freno rilasciato);
2. spostando il vostro peso in avanti e facendo pressione sul manubrio, comprimete con forza la sospensione anteriore;

3. quando la sospensione rimbalza in alto, rilasciate immediatamente la leva del freno anteriore; in tal modo, la moto farà un saltello all'indietro;
4. ripetete la manovra fin quando è necessario.

Questa tecnica però non funziona con le moto dotate di sospensione anteriore *Telelever*, perché a differenza delle altre essa non si comprime facendo pressione in avanti sul manubrio, a causa della sua particolare architettura.

IV. Parcheggio su superfici a bassa aderenza

Su superfici del genere (con brecciolino, sterrato, neve ecc.) viene a mancare la stabilità di appoggio normalmente garantita dalle soles di gomma, per cui:

1. **evitate di sbilanciare anche solo leggermente la moto**, perché il peso della stessa vi farebbe scivolare, rendendovi impossibile sostenerla;
2. **evitate le forti pendenze**, dove può addirittura accadere che sia tutta la moto a scivolare, anche se è frenata o è posta sul cavalletto.

V. Parcheggio su fondi cedevoli

In tutti i casi in cui si affonda, come ad esempio sulla sabbia, sulla terra o sul fango, ma anche su certi asfalti che al caldo si ammorbidiscono, **mettete un oggetto piatto e largo sotto il cavalletto** (una piastrina di metallo o, se non l'avete, una mattonella o una pietra piatta), per evitare che questo si conficchi nel terreno e provochi la caduta della moto.

4.1.3 In caso di caduta a terra

I. Limitare i danni

Di solito (per fortuna) la moto cade mentre da fermo o comunque a bassissima velocità. Quando proprio non riuscite a evitarlo, è necessario che adottiate alcuni accorgimenti per evitare danni a voi stessi. Per i danni alla moto, amen, ormai non potete fare più niente; l'unica è avere una moto che non soffra troppo le cadute (le migliori in questo campo sono di solito le *enduro*, per le quali cadere è la norma, e le *luxury tourer*, in cui appositi paracolpi laterali evitano danni costosi).

In particolare, in caso di caduta, comportatevi come segue.

1. **Non tentate MAI di trattenere la moto oltre il limite in cui non potete più farcela, ma lasciatela andare a terra**, perché ciò servirebbe solo a rimediare inutilmente un'ernia o almeno uno strappo muscolare; inoltre, nel caso che vi trovaste in piedi sul lato della moto e questa cadesse dall'altro, finireste sicuramente anche voi, rischiando di farvi male inutilmente.
2. **Evitate assolutamente che la moto vi cada su una gamba**; soprattutto se è pesante; la conseguenza sarebbe facilmente una frattura, e in ogni caso renderebbe impossibile rialzarsi da terra senza l'aiuto di qualcuno.
3. **Appena possibile, spegnete il motore** usando la chiave oppure il pulsante di arresto rosso posto a destra sul manubrio.

II. Rialzare la moto

Rialzare una moto leggera non è un gran problema, ma già con una taglia media la cosa si complica notevolmente. Perciò, **se c'è qualcuno intorno a voi, fatevi aiutare**, soprattutto se avete una moto pesante, e non fate gli eroi. È vero che esiste una tecnica per sollevare qualsiasi moto, ma è altrettanto vero che funziona solo in condizioni ideali, e si tratta comunque di una faticaccia che è meglio risparmiarsi.

Se poi non c'è nessuno che vi possa aiutare, fate come segue.

1. **Non lasciatevi prendere dalla fretta di risollevare la moto per cancellare la figuraccia o liberare la strada**, perché rischiate di riportare danni (strappi muscolari, problemi ai menischi e simili) che lì per lì neanche noterete, ma che potranno avere strascichi piuttosto lunghi.

2. Muovendo la ruota posteriore, verificate che essa sia bloccata da una marcia bassa; in caso contrario, cercate di ingranarla (può essere fatto anche senza usare la frizione), e se non ci riuscite perché la moto è caduta sul fianco sinistro, bloccate la leva del freno con due giri di nastro adesivo telato.
3. Se la moto è caduta sul fianco destro, aprite il cavalletto laterale, in modo da impedire, nel caso di troppa foga nel sollevamento, che la moto possa ricadere dall'altra parte.
4. Ruotate il manubrio in modo tale che la manopola appoggiata a terra si avvicini il più possibile alla sella.
5. Dando le spalle alla moto in corrispondenza della sella, accucciatevi flettendo le ginocchia.
6. Appoggiando il sedere sulla sella, afferrate saldamente la manopola del manubrio appoggiata a terra e un qualsiasi appiglio posto sul lato del suolo in corrispondenza della sella del passeggero (ad esempio una maniglia di sostegno, la maniglia di sollevamento o un telaio portavaligia).
7. Tenendo la schiena ben dritta e verticale, distendete le ginocchia appoggiando il vostro peso sulla sella: la moto si solleverà con relativa facilità.
8. Se vi trovate a sinistra della moto, mettetela sul cavalletto centrale o laterale; se invece vi trovate a destra, salite prima in sella e poi parcheggiare la moto sul cavalletto laterale.

Ci sono anche altri modi per sollevare la moto da terra, e in particolare si può fare anche stando rivolti verso di essa; questa procedura, però, è quella che più riduce lo sforzo e il rischio di danni alla schiena.

Tuttavia, neanche questa tecnica può funzionare, con le moto più pesanti, se il fondo è scivoloso o se, su strada in pendenza, la moto è coricata con la sella dalla parte della discesa; in tali circostanze, chiedete aiuto a qualcuno, oppure, se accettate l'idea dei graffi, provate a ruotare la moto in modo da portare le ruote verso valle, facendo perno su un qualche elemento sporgente (ad esempio il cilindro di un motore boxer o un tampone laterale).

4.2 In sella

4.2.1 Posizione di guida

Qualunque sia il tipo di moto scelto, la posizione di guida prevede il busto leggermente inclinato in avanti, le braccia lievemente flesse con i gomiti verso l'esterno e le gambe che stringono il serbatoio.

I polsi devono essere all'incirca dritti, con il prolungamento dell'asse del braccio ad attraversare la manopola, per minimizzare affaticamenti e indolenzimenti. Le mani impugnano le manopole in prossimità dei blocchetti comandi e non sui contrappesi, perché in tal modo è più agevole azionare i vari pulsanti.

Gli indici e i medi sono sempre appoggiati sulle leve, con le altre dita a serrare le manopole e i pollici posti sotto a queste. Però, su alcune moto dalla frizione particolarmente dura, almeno in partenza è meglio azionare leva sinistra con tutte le dita, perché altrimenti può capitare di rilasciare la frizione in modo troppo brusco, con il rischio di spegnere il motore e perdere l'equilibrio.

Il fatto di tenere le dita sulle leve impedisce in ogni caso la possibilità di aggrapparsi al manubrio, cosa che può scomporre l'assetto della moto, e consente di ridurre i tempi di reazione in caso di imprevisto.



Figura 21 –Posizione delle mani

Fin dall'inizio è bene abituarsi ad appoggiare sulle pedane le punte dei piedi e non le piante, come di solito si vede in giro. Ad alcuni potrà sembrare un preziosismo, ma questo consente di spostare il peso con maggior efficacia e quindi di gestire meglio la moto, ed evita che i piedi tocchino terra nelle pieghe più accentuate. Per azionare il freno o il cambio si deve spostare avanti il piede interessato e poggiarne la pianta sulla pedana, per poi arretrarlo di nuovo una volta eseguita la manovra.



Figura 22 –Posizione dei piedi

L'arte della sicurezza in moto
© Claudio Angeletti 2009

Copia di questo libro può essere scaricata gratuitamente
dal sito www.visionzero.org

Fate molta attenzione ad azionare il cambio quando piegate molto a sinistra, e il freno posteriore quando piegate molto a destra: si rischia di farsi male ai piedi e di piegare o rompere i pedali, oltre a scomporre gravemente l'assetto della moto.

Evitate le posizioni asimmetriche, e in particolare curate di essere seduti esattamente in corrispondenza della mezzeria della moto; sembra una stupidaggine, ma la schiena non ama le asimmetrie e alla lunga qualche problemino salta sempre fuori.

In caso di accelerazione il busto si flette in avanti, per contrastare senza fatica la tendenza a *impennare*.

In frenata invece il busto si inclina un po' all'indietro, ma comunque evitando di distendere completamente le braccia, che devono restare, sempre leggermente flesse, per attutire eventuali colpi dovuti a sconessioni della strada.

In entrambi i casi, **la maggior parte dello sforzo necessario per opporsi al trasferimento di carico deve essere fatto con le gambe che stringono il serbatoio con forza e con gli addominali, non con le braccia.** Grazie a tale accorgimento, si riduce lo sforzo sulle braccia, che quindi mantengono la massima forza e sensibilità, ma soprattutto si riduce la tendenza della moto a picchiare in frenata e a cabrare in accelerazione, a causa del fatto che l'inerzia del corpo agisce su un punto più basso della moto, con evidenti vantaggi in termini di stabilità.

In curva si deve inclinare il busto verso l'interno, in modo da migliorare la posizione del baricentro e da rendere più naturale la pressione del piede interno sulla corrispondente pedana, e contemporaneamente si serra la gamba esterna sul serbatoio, per migliorare il controllo dell'inclinazione.

Buttare il corpo completamente fuori sagoma verso l'interno fino a portare il ginocchio a sfiorare il terreno è una mossa di grande effetto scenografico ed è anche molto efficace in pista, ma su strada non è molto utile – salvo che non la si scambi per un circuito – e la sconsiglio vivamente.

In effetti, tale manovra consente di aumentare la velocità di percorrenza in curva a parità d'inclinazione della moto e quindi consente di andare ancora più forte una volta raggiunto il limite massimo d'inclinazione consentito dalle caratteristiche del mezzo, ma questo esercizio di bravura ha svariate controindicazioni:

- fa perdere tempo, almeno fin quando non si è molto pratici;
- determina uno sbilanciamento dell'assetto che bisogna saper gestire;
- quando anche è eseguito correttamente e non a sproposito, significa che si sta adottando una velocità di percorrenza troppo elevata in rapporto agli imprevisti sempre possibili su strada aperta.

4.2.2 Visuale

I. Sguardo

Non molti sanno che con gli occhi si può, oltre che vedere, anche guidare. Vedere la strada anche lontano davanti a voi non serve solo a prevenire i pericoli e a evitare di essere fuorviati dal comportamento di chi vi precede, ma serve soprattutto a decidere dove volete mettere le ruote della vostra moto; ed esse obbediranno all'ordine dato dagli occhi. Per questo, specialmente nella guida sul misto:

1. **guardate più avanti possibile lungo la traiettoria, ruotando tutta la testa in tale direzione e non solo gli occhi;**
2. **evitate di fissarvi su eventuali ostacoli presenti sulla carreggiata, sull'auto che vi precede e su tutto ciò che si trova al di fuori della traiettoria che volete percorrere,** perché se lo farete, la moto tenderà ad andare a colpire l'oggetto del vostro sguardo.



Figura 23 – Sguardo in curva

II. Specchi retrovisori

La regolazione degli specchi va fatta stando seduti sulla moto con il cavalletto represso.

Devono essere regolati in modo che, senza muovere la testa dalla posizione di guida, ma ruotando per quanto possibile solo gli occhi, si riesca a vedere alle proprie spalle e il più possibile lateralmente, con la linea dell'orizzonte che attraversa gli specchi all'incirca a metà della loro superficie.

È fondamentale che la visuale corretta sia disponibile senza dover ruotare la testa, perché in questo modo è possibile percepire in ogni momento qualunque cosa avvenga alle spalle, grazie alla vista periferica.

III. Parabrezza

Se la vostra moto è dotata di parabrezza, **verificate che alla guida possiate vedere la strada guardando sopra il plexiglas e non attraverso di esso**. Questo perché i parabrezza per uso motociclistico, per quanto siano ben realizzati, non sono mai otticamente perfetti e deformano sempre un po' la visuale, ma soprattutto perché se piove, non si vede quasi più nulla, sia per le gocce in sé, sia perché esse sono lontane dagli occhi e quindi si tende ad aggiustare la messa a fuoco sul parabrezza anziché sulla strada.

Molto meglio avere come unico schermo la visiera, che se si bagna, può essere asciugata di tanto in tanto con guanti dotati di gommino tergivetro.

Se la vostra moto è dotata di parabrezza regolabile, sistematelo ad un'altezza tale che non ostacoli la visuale. Se invece possedete uno scooter con parabrezza alto e verticale, sostituitelo con uno più corto; vi bagnerete un po' di più, ma ci vedrete molto meglio.