



Harley – Davidson Perugia Chapter

SAFE RIDING

Introduzione:

Non importa se avete cavalcato le vostre motociclette per giorni o per decenni: un “Group Ride”, ovvero un “giro in gruppo” richiede, comunque, delle tecniche specifiche ed un pò di disciplina. Per viaggiare in sicurezza, lungo qualsiasi distanza, il motociclista deve abbandonare temporaneamente alcune libertà personali e assumere qualche responsabilità sia per sé che per il gruppo. Comportarsi altrimenti può causare rischio ed inutile pericolo. Tieni sempre a mente che Viaggiare con "il gruppo" NON È MAI OBBLIGATORIO, ma è una SCELTA VOLONTARIA. La crescita del nostro CHAPTER fa emergere la sostanziale differenza fra guidare in un grande gruppo e lo scorazzare con qualche amico. La conoscenza dei termini e delle regole di guida in gruppo, aiuteranno a seguire un percorso con una grande quantità di motociclette in assoluta sicurezza. Un “RUN” veramente grande può essere una esperienza indimenticabile sia per i motociclisti che per gli osservatori. Quello che segue è un semplice riassunto delle regole già adottate, condivise e sperimentate da Chapter più “anziani”. Ciò ha lo scopo di aiutare ognuno di noi a mantenere il “Maximum Fun Level”, cioè il massimo divertimento in sicurezza.

Definizioni:

Road Captain (RC): è il punto di riferimento durante tutta la durata del Run, sorveglia l’incollamento di moto assicurandosi che il flusso sia continuo, la velocità omogenea e che le buone regole di marcia vengano rispettate. L’Head Road Captain (HRC) prende posizione in testa al gruppo, stabilisce l’andatura, determina il tempo del run e verifica le condizioni di viabilità.

L’HRC e i RC, effettuano nei giorni precedenti il Run alcune ricognizioni per la verifica della tempistica e delle condizioni della viabilità. I tracciati, le soste e i rifornimenti vengono pianificati successivamente. Questi saranno comunicati durante il Briefing (riunione) prima della partenza.

Tutte le scelte in capo al RC vengono precedentemente discusse ed autorizzate dal Direttivo, pertanto le indicazioni del RC NON POSSONO ESSERE OGGETTO DI MODIFICA, né a ridosso della partenza, né, tantomeno, durante il RUN.

Blocker: E’ il ruolo, ricoperto dai RC (solo all’occorrenza anche da altri membri del Chapter che ne dessero disponibilità), che operativamente regola il flusso del gruppo di motociclette e l’intersezione con il traffico stradale. A rotazione i Blockers si alterneranno nella “chiusura” degli incroci o nella gestione delle soste ai semafori.

L’HRC deve saper dosare forze (e pazienza!) dei RC dato che una “chiusura” è sempre da intendere come azione a scapito dei RC per due motivi: il blocker perde la possibilità di apprezzare il Run nel suo insieme e, soprattutto, si troverà a dover risalire la colonna di motociclette al fine di riprendere posizione. Evitare inutili “chiusure” significa prendere in considerazione solo e soltanto le situazioni che durante le ricognizioni verranno riconosciute da HRC e RC come “effettivamente pericolose”.

Sistematicità ed autoritarismo intaccano la stima dei RC nei confronti dell’HRC che, viceversa, avrà sempre il compito di perseguire autorevolezza, flessibilità e tempestività.

Sweep Rider (Scopa): riveste il ruolo di essere SEMPRE l'ultima moto dell'incolonnamento. La Scopa assicura che nessuno rimanga indietro durante il viaggio ed ha l'obiettivo di mantenere il gruppo compatto. Il gruppo rimane SEMPRE inserito tra HRC e SWEEP. La Scopa segnala ai Blockers di raggiungere il gruppo. Nel caso qualcuno decidesse di lasciare il gruppo, sarebbe bene avesse cura di segnalarlo alla Scopa, assicurandosi che la Sweep stessa ne abbia preso consapevolezza.

Safety Officer : assicura soccorso e assistenza stradale lungo il percorso previsto, controlla l'andatura e la condotta di tutti i Membri riguardo le modalità di guida in Gruppo; è, inoltre, il responsabile della distribuzione delle informazioni agli iscritti al Chapter, delle osservazioni sulla condotta dei singoli e delle iniziative relative al training per motociclisti. Fornisce agli iscritti informazioni sulla sicurezza in motocicletta e sulle tecniche di marcia in gruppo; assiste i Road Captain nella programmazione degli itinerari per le escursioni in gruppo del Chapter e lungo il percorso del Run.

Photographer : è responsabile della realizzazione di fotografie e del loro uso per la pubblicazione negli album storici e/o nel sito internet di proprietà del Perugia Chapter www.perugiachapter.it

Il Photographer durante il Run indossa un apposito gilet di segnalazione al fine essere agevolmente identificato: è, infatti, questa l'unica figura autorizzata ad intraprendere iniziative proprie relativamente a soste, posizione nel gruppo e posizione rispetto all'HRC.

Regole di Comportamento

Al fine di una buona riuscita del “Run” basta tenere a mente alcune semplici regole di comportamento:

1. Puntualità rispetto agli orari di partenza;
2. Assicurati di arrivare all'appuntamento con il serbatoio pieno. TU sei responsabile della tua motocicletta, del tuo abbigliamento, della tua sete, di tutte le esigenze tue, di quelle del tuo passeggero e della tua motocicletta.
E' un gesto di correttezza, cortesia e rispetto verso i tuoi compagni di Run.
3. Rispetta la tua posizione di partenza e cerca di sorpassare solo per lo strettamente necessario; l'HRC non deve mai essere sorpassato, né si deve mai essere sorpassati dalla Scopa.
4. Facilita il sorpasso per la ripresa della posizione dei Blockers o dei Safety officers;
5. Cerca di mantenere una velocità di marcia costante;
6. Mantieni SEMPRE una distanza di sicurezza adeguata, ovvero pari circa allo spazio di frenata: una distanza esagerata rischia di farti perdere contatto con chi ti precede e rischia di “spezzare” la colonna di moto; una distanza insufficiente non consente il tempestivo intervento necessario per evitare manovre brusche o collisioni.
Tieni in mente la Regola del numero 3: (valori riferiti ad un'andatura media di 70/80 km/h)
 - **3** sono i metri minimi di distanza da chi ti precede (circa 2 secondi);
 - **30** sono i metri necessari per lo spazio di frenata;
 - **300** sono i metri del campo visivo che devi osservare di fronte a te per evitare potenziali ostacoli o pericoli.
7. Se non vedi più nessuno dietro di te, significa che una causa di forza maggiore è intervenuta ad interrompere l'incolonnamento di motociclette, ad esempio una grandinata improvvisa, oppure la dovuta precedenza ad Ambulanze, Vigili del Fuoco, Forze dell'Ordine, etc., ma ciò può succedere anche perché, banalmente, il motociclista immediatamente dietro di te ha esagerato nella distanza di sicurezza, lasciando la colonna di moto vulnerabile a inserimenti da strade trasversali non “presidiate” o a sorpassi da parte di automobilisti “esuberanti”.
In questo caso cerca di rallentare più possibile mantenendo il contatto visivo con la fila di moto che ti precede fino ad ottenere di nuovo il contatto visivo con la parte di colonna che è rimasta indietro o con il primo RC che segue. All'occorrenza fermati al primo incrocio ed aspetta. Indicherai al resto del gruppo rimasto indietro la direzione da seguire per raggiungere la parte di colonna che è andata avanti.
8. Agevola sempre le manovre di rientro dei Blockers;
9. Segnala ai RC, soprattutto alla Scopa, eventuali problemi tecnici: se succede qualcosa che costringe ad una fermata imprevista, accostare ed alzare il braccio per indicare necessità di soccorso. Solo i RC e i Safety hanno il compito di portare soccorso e di assicurarsi che l'HRC venga avvisato per decidere se e dove fermarsi per attendere la moto in difficoltà;
10. Riduci al minimo indispensabile gli affiancamenti per conversare;
11. Ogni tanto dai un'occhiata nello specchietto retrovisore di chi ti precede: se non vedi i suoi occhi vuol dire che non può vederti. Ti trovi, pertanto, in un punto non coperto dalla zona riflessa nello specchio. Cerca di farti vedere. Per lo stesso motivo, eventualmente, sposta o allinea correttamente il tuo specchietto retrovisore per vedere chi si trova dietro di te.
12. Si parte in gruppo e si ritorna in gruppo, salvo eccezioni opportunamente segnalate alla Scopa.

Segnali convenzionali dei Road Captain:

Il segnale mostrato dall'Head Road Captain, o dal Road Captain alla testa del gruppo (o dei differenti gruppi che possono temporaneamente formarsi), **deve essere ripetuto da tutti i componenti**, affinché anche l'ultimo del gruppo sia informato su quello che sta succedendo.



Partenza

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



Svolta a sinistra

Alza la mano sinistra orizzontalmente con il gomito completamente esteso.



Svolta a destra

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



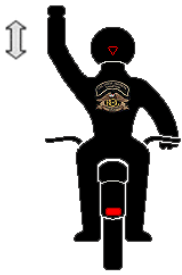
Accelerare l'andatura:

Alza e abbassa il braccio sinistro con l'indice alzato. Questo indica che l'HRC o il RC richiede di aumentare la velocità.



Rallentare

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



Stringersi

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



Pericolo a destra

Estendere il braccio sinistro a 45 gradi sopra il casco con il gomito a 90 gradi e punta verso il pericolo



Pericolo a sinistra

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



Fermarsi

Alzare il braccio sinistro o destro con il palmo della mano aperto. Azioniamo le 4 frecce in caso di pericolo o frenata improvvisa.



Disporsi in fila singola

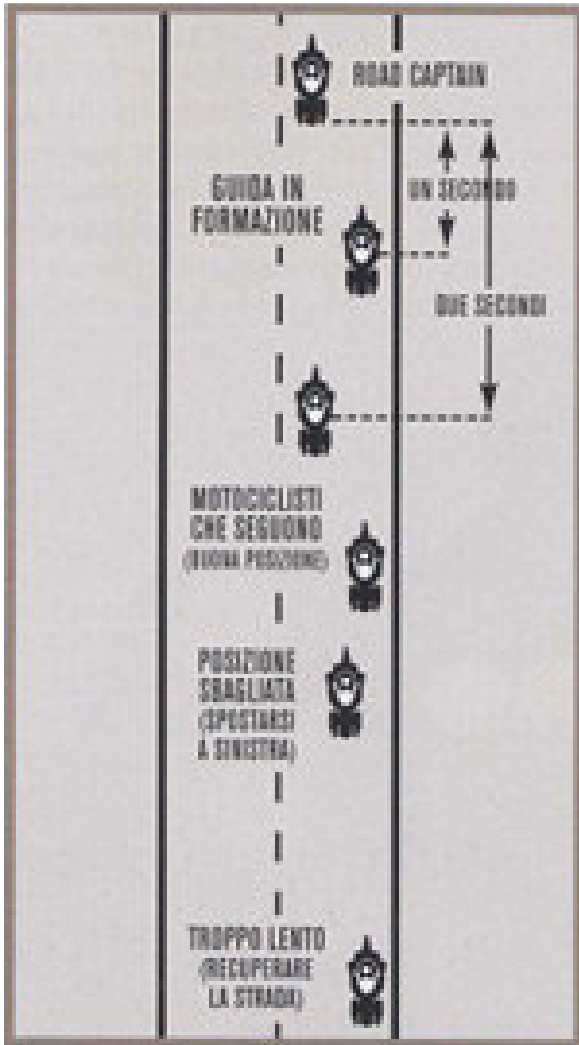
Posizionare la mano sinistra sopra al casco tenendo le dita estese verso l'alto. Questo indica che il leader vuole che il gruppo si posizioni in fila indiana. Solitamente viene fatto per ragioni di sicurezza.



Disporsi in formazione alternata

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

COMPORTAMENTO DURANTE LA GUIDA IN GRUPPO



GUIDA ALTERNATA

La guida alternata viene consigliata per una maggiore sicurezza.

La distanza temporale tra due moto che procedono sulla stessa fila (linea) non dovrebbe essere inferiore ai due secondi.

La distanza temporale tra due moto che procedono su file diverse (non in linea) non dovrebbe essere inferiore a un secondo.

Può sembrare che due secondi siano una distanza lunga quando si corre in una strada comunale, provinciale o in autostrada, ma due secondi sono anche il tempo stimato di reazione utile per togliervi da probabili guai.

La guida alternata con la spaziatura di un secondo, impedisce l'inserimento di auto nel gruppo.

Ricordarsi di mantenere sempre la propria posizione (a dx o sx).



PARCHEGGIARE IN GRUPPO

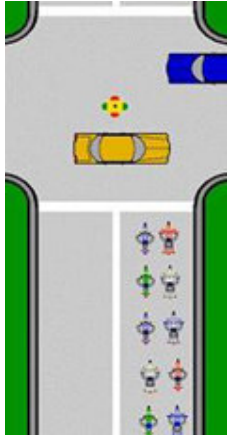
Parcheggiare in modo ordinato riduce i tempi per uscire tutti dalla strada e dal traffico ed è un bel biglietto da visita per il nostro Chapter.

Non prendere iniziative personali, ma segui sempre le indicazioni dei Road Captain o del Safety.

Un buon sistema di parcheggio, se c'è sufficiente spazio, è quello di sistemare le moto in retromarcia una di seguito all'altra parallelamente, come puoi vedere nell'immagine a sinistra.

Lo stesso si può fare nei normali parcheggi per auto come rappresentato nella figura sotto. Questo metodo è molto veloce perché non serve aspettare, proprio per la continuità d'esecuzione dell'azione parcheggio.

Se sei alla fine di un gruppo consistente e non puoi stare nel traffico bloccandolo, o accosta il più a destra possibile



FERMarsi IN GRUPPO AGLI INCROCI

Quando il gruppo si ferma ad un incrocio, si passa dalla formazione intervallata ad una formazione "accoppiata". Questo riduce la lunghezza del gruppo della metà. Rimani in questa formazione fino al passaggio dell'incrocio, perché il gruppo in metà lunghezza passa in metà tempo.

Se non ce la fai a passare l'incrocio con il gruppo, non preoccuparti.

Non passare con il rosso, salvo rari ed eccezionali casi che verranno segnalati dai Road Captain.

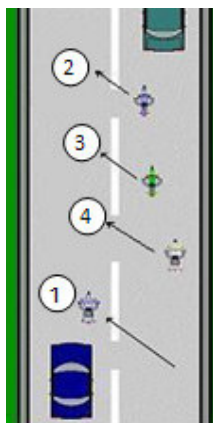
Un RC ti aspetterà subito dopo l'incrocio, mentre l'Head Road Captain ti aspetterà poco più avanti rallentando la marcia del gruppo stesso.



SORPASSO SINGOLO

Di solito è molto difficile per un gruppo sorpassare un'autovettura in una strada a due corsie a doppio senso di marcia. E' consigliabile effettuare il sorpasso uno alla volta e dopo che chi ti precede lo avrà ultimato.

A sorpasso eseguito dovrai rallentare l'andatura per dare a tutti la possibilità di unirsi al gruppo senza essere costretti ad inseguire.



IN AUTOSTRADA PASSAGGIO ALLA CORSIA VELOCE / DI SORPASSO

Per un gruppo, può essere difficile passare una autovettura più lenta su una strada con due o più corsie nella stessa direzione di marcia. Spesso non c'è abbastanza spazio per il gruppo intero tra macchine nella corsia più veloce. La regola da seguire è quella di aspettare che il Road Captain che chiude la coda, esca per 1° bloccando così i veicoli che possono sorraggiungere sulla corsia di sorpasso. Successivamente esce l'Head Road Captain o il Road captain a capo del gruppo e quindi a seguire, in modo ordinato, tutti gli altri. Solo dopo che anche l'ultimo avrà effettuato il sorpasso la corsia verrà liberata.