

La Primavera del Motociclista

Ragazzi attenzione per i primi 1.000 km!!!

Basta un po' di sole nel fine settimana e si dimenticano le temperature dell'inverno così (spesso impazienti di provare la moto nuova!) si iniziano a programmare uscite primaverili su curve e tornanti delle strade più belle d'Italia.

Un controllo preliminare (in Aeronautica si usa una check-list consigliabile anche per la moto): bulloneria, livello liquidi, stato freni, stato pneumatici, stop e frecce funzionanti.

Accensione del motore: una leggera pressione sullo starter e la sentiamo "cantare", qualche minuto di riscaldamento da fermo, il tempo necessario per controllare se: casco, paraschiena, abbigliamento sono ben allacciati e che non ci siano oggetti mal fissati e volanti (zaini, giacchetti ecc.) poi si può partire con l'accortezza di contenere l'andamento del motore a regimi (non regimi come spesso si sente dire) bassi, nei primi minuti (le diverse parti meccaniche devono raggiungere la temperatura ottimale di esercizio gradualmente).

Accensione del cervello: prima di inserire la marcia e ruotare la manopola del gas pensare bene a dove siamo: **se siamo in autodromo**, dopo un "consigliabile" corso di pilotaggio che insegna a pilotare una moto sportiva, ma anche il rispetto delle regole in pista (comportamento, bandiere, ecc.) allora si può dare gas. Solo l'autodromo è un impianto progettato per la velocità: i veri professionisti questo lo sanno bene, perciò riescono a dare gas in pista rispettando le regole e gli altri piloti... mentre quando vanno in strada guidano con prudenza rispettando gli altri utenti a partire dai pedoni. **La velocità eccessiva e la distanza di sicurezza** inadeguata (avanti, nei sorpassi e dietro) sono, senza dubbio tra i principali fattori di rischio per incidenti. E' consigliabile pensare la velocità in metri/secondo (es. ad 80 km/h si percorrono 22 metri al secondo)... Solo gli ingenui non prevedono i propri errori ed i "prevedibili" imprevisti. Quando ero specializzando in Traumatologia, un centauro ricoverato d'urgenza per una frattura di femore e bacino si lamentava, oltre che per il dolore, anche per la sfortuna perché prendendo una curva coperta di una strada transitata a 160 km/h (44 metri al secondo) aveva tamponato un Ape (il motocarro, non l'insetto); poi ebbe alcuni mesi di tempo (e di gesso) per capire che sarebbe stata sfiga se avesse trovato un Ape dietro alla "arrabbiata 2" del Mugello... ma non in strada dove questo è prevedibile.

All'inizio la moto si comporta in modo "anomalo" (il freddo, aumentando la densità dei fluidi, rende le sospensioni più rigide mentre in certe condizioni andrebbero ammorbidite come sul bagnato). Gli pneumatici (soprattutto alcuni "racing") non entrano in temperatura ottimale e possono perdere aderenza anche senza "avvertire" (la improvvisa perdita di aderenza è un fenomeno insidioso!) soprattutto se manopola del gas e freno anteriore vengono usati come l'interruttore della luce (on-off) anziché con giudizio e gradualità!

Le strade sono a rischio per vari motivi: **cause di incidenti** (umidità, ghiaccio, sale, terra, fondo sconnesso) e **cause di lesioni** (guard-rail, lampioni, muretti a spigolo, veicoli).

In strada è sempre consigliabile una guida "soft" (vedi A.M.I. Riding School) mantenendo sempre la "Riserva di sicurezza"; un buon pilota ricerca sempre la gradualità in tutte le manovre (accelerazioni, frenate, pieghe e "traiettorie di sicurezza"), utilizza prima il **freno posteriore** (che avverte precocemente in caso di scarsa aderenza... motocross grande scuola!!!) ed il **freno anteriore con molto "tatto"** (un buon pilota ha il controllo di trazione nel polso destro, ha l'A.B.S. nel piede destro ma soprattutto nelle dita della mano destra). La "**manciata di gas**" e la "**pinzata**" con la perdita di aderenza, rispettivamente dello pneumatico posteriore ed anteriore è una delle cause più frequenti di cadute in **low-side** ed in **high-side**. E' diffusa, purtroppo, l'abitudine di utilizzare solo il freno anteriore: un automatismo (o riflesso condizionato) che causa molte scivolate.

Traiettorie di sicurezza: in rettilineo al centro della propria corsia, mai troppo a destra. In curva si entra larghi (per vedere meglio) e si esce al centro della propria corsia. Fin dalle vacanze di Pasqua alcune zone turistiche richiamano visitatori che non conoscendo le strade guidano in modo poco sicuro facendo anche assurde inversioni ad "U"; e pur di scattare una foto (come se rubassero la Val D'Orcia) posteggiano disinvoltamente auto, camper e quant'altro proprio dietro al tornante che inviterebbe alla "piega".

La Primavera del Motociclista

Autocontrollo: anche se noi non lo percepiamo, in inverno perdiamo il feeling con la moto perché la utilizziamo più raramente o soltanto per brevi tratti, perciò perdiamo la precisione dei movimenti più fini, la sensibilità propriocettiva (che ci dà importanti informazioni sul comportamento della moto anche in caso di perdita di aderenza) e quindi la coordinazione per accelerazioni, frenate e pieghe, insomma perdiamo l'occhio, l'orecchio, il tatto e la coordinazione (anche se non lo pensiamo) proprio come accade ad un pianista o ad un atleta fuori allenamento.

Il cervello, gli organi dell'equilibrio e gli apparati neuro-muscolari che insieme regolano la coordinazione necessaria alla guida (soprattutto la guida di una moto) sono complessi e delicati e possono "stararsi" per una influenza, una otite o una insidiosa labirintite e talvolta occorrono mesi per un completo recupero.

Massima attenzione nei primi 1000 km soprattutto se la moto è nuova.

Quando si acquista una moto nuova o si riprende la moto, dopo una "astinenza" di alcuni mesi, la voglia di dare gas talvolta è "prorompente" e spinge i meno esperti a mollare i freni... compresi quelli del "buon senso" (accendi il cervello prima ancora di accendere il motore!). L'"euforia primaverile" non deve far dimenticare i **fattori di rischio** sopra elencati ai quali si aggiunge la scarsa conoscenza, nel comportamento su strada, di una moto nuova; **N.B.** in Aeronautica ogni pilota fa conoscenza di un nuovo velivolo affiancato, in volo e nelle varie manovre, da un pilota esperto di quel velivolo ("passaggio macchina"). L'idea **confortante** di avere di fronte la primavera, l'estate e l'autunno, per conoscere la moto, viaggiando sulle strade più belle d'Italia o all'estero, aiuterà a ruotare il polso **da piloti (con entusiasmo cosciente)** e la **voglia prorompente di dare gas** che tutti abbiamo potrà essere sfogata al momento opportuno e nel posto opportuno: un **autodromo** dove vi è una "**riserva di sicurezza**", al **contrario delle strade italiane che sono senza riserva di sicurezza ("Non forgiving roads")**. *Se invece l'esuberanza prevale sul buon senso, si rischia di passare la "bella stagione" in compagnia del meccanico o del carrozziere... quando va bene!*

L'abbigliamento deve proteggere dal freddo e da eventuali cadute: è consigliabile un abbigliamento con protezioni C.E. della giusta misura (casco, paraschiena o motoairbag, giacca, pantaloni ecc.) oppure la tuta di pelle (sempre con paraschiena) e, ovviamente, guanti e calzature adeguate... sempre consigliabile la tuta antiacqua (per non "idratarsi troppo" in caso di pioggia).

Un utile accorgimento è quello di assicurarsi prima una buona **idratazione** generale, con assunzione di bevande calde (non alcoliche) anche nelle soste. L'organismo per mantenere costante la temperatura interna (nucleo omeotermico) utilizza vari meccanismi, fra cui la vasodilatazione cutanea e la sudorazione quando è caldo e la vasocostrizione cutanea quando è freddo.

L'alcoolemia massima tollerata dal codice della strada è di 50 mg / 100mL di sangue. In una persona di 70 kg. questo livello viene raggiunto con due bicchierini di superalcolici, 2 bicchieri di vino, una birra grande (soprattutto se a digiuno). **L'alcool**, oltre ad influire negativamente sulle capacità di guida e dare una eccessiva sicurezza, dà una sensazione soggettiva di caldo, mentre in realtà inducendo una vasodilatazione cutanea aumenta la dispersione di calore dell'organismo, provocando un "raffreddamento interno" fino (in casi estremi) alla ipotermia. Quindi se l'organismo è esposto al freddo è necessario mantenere una vasocostrizione cutanea per limitare la dispersione di calore ed apportare calore all'interno con bevande calde (non alcoliche).

Molti avranno notato (con qualche preoccupazione) che dopo alcune ore in moto con temperature rigide, andando al bagno, vi sono serie difficoltà a "trovarlo"! Niente paura è sempre un effetto della vasocostrizione! Passato il freddo, tutto tornerà in condizioni normali!

La primavera è uno dei periodi più belli per il motociclista, ma più che mai è necessario usare la testa anche per coloro che non la usano!

Dr. Marco Guidarini - Medico traumatologo (Dr. Jekyll) - Cell. 328/3074089
www.motociclisti-incolumi.com

Un corso di pilotaggio aiuta a guadagnare secondi in pista... e anni su strada!