



IN PISTA È IMPORTANTE SCEGLIERE LE TRAIETTORIE PIÙ REDDITIZIE. SE AVETE DEI DUBBI, GUARDATE (E SEGUITE) CHI HA PIÙ ESPERIENZA. E RICORDATE DI PRIVILEGIARE LA VELOCITÀ IN USCITA DI CURVA.

cidarti, e se continui così prima di sera puoi farcela...».

Spettacolare è come Troy si impegni a correggere la posizione in sella degli "allievi", superandoli a velocità da brivido per poi affiancarli e richiamare la loro attenzione dando loro una dimostrazione pratica della posizione corretta, esasperando i movimenti per far capire cosa è bene fare.

E non manca qualche emozione supplementare, quando Bayliss sciorina qualche numero dei suoi, che lascia a bocca aperta l'allievo capace di apprezzare la naturalezza dei suoi traversi.

Naturalmente, la cosa più emozionante è poterlo seguire, facendosi guidare da lui, vedendosi servite su un piatto d'argento le migliori traiettorie. Un "regalo" che purtroppo non permette di immagazzinarle in via definitiva e ripeterle una volta che toccherà a voi davanti, quando lui si mette a control-

lare se state facendo bene...

Se la Bayliss Academy (quest'anno sold out in sole 4 ore dall'apertura delle iscrizioni. Per chi fosse tentato, appuntamento all'anno prossimo...) è un "master" in motociclismo che molti sognano ma pochi possono permettersi, una buona scuola sarebbe sicuramente utile a chi affronta la pista per la prima volta e non solo. Ma i più, tra quanti vanno in pista, sono autodidatti. E questo non significa non volersi migliorare (che significa poi andare più forte, rischiando meno) ma magari non avere abbastanza fondi da destinare a un buon corso. Per questo, adesso che la stagione delle prove in pista sta entrando nel pieno, abbiamo chiesto a Bayliss di darci qualche consiglio per permettere a tutti, assimilandoli e mettendoli in pratica, di trarne beneficio, migliorando le proprie prestazioni e divertendosi di più in maggiore sicurezza.

L'APPROCCIO ALLA PISTA

QUANDO sono venuto in Europa, facevo il giro a piedi di ogni circuito, misurandolo metro per metro. Perché non li avevo mai visti prima. Poi mi sono stufato... e quelli nuovi che sono venuti dopo, li ho studiati dalla sella...

Chi gira per divertimento naturalmente non ha bisogno di un'analisi così approfondita, ma è importante imparare in fretta dove mettere le ruote. Se potessi farvi vedere io le traiettorie, come faccio con i miei allievi, sarebbe tutto più facile. Non potendo, vi sarà utile individuare qualcuno che già conosce la pista ed ha un passo non troppo superiore al vostro. Seguendolo, scoprirete più in fretta le linee ideali, che poi sono quelle che permettono di uscire dalla curva in sicurezza e di antici-

pare l'apertura del gas. Perché il gas bisogna aprirlo il più presto possibile, riducendo al massimo il momento di inerzia che c'è

Dal momento in cui si lasciano i freni a quando si apre il gas.

Ma attenzione, freni e gas non sono due interruttori ON - OFF, vanno "dosati". Più è graduale l'apertura del gas, e meno stresserete le gomme. E man mano che si ruota la manopola, dovremmo riuscire a rialzare la moto, per aumentare l'impronta della gomma a terra.

Cercate di prendere il vostro ritmo aumentando la velocità gradatamente, tenendo ben presente che dovete essere voi a portare la moto e non il contrario. Nel secondo caso ve ne dovrete rendere conto in fretta; come vi accorgete che state prendendo dei rischi, fermatevi un attimo ai box, rilassatevi, riordinate le idee e ripartite con un ritmo più blando. Ricordatevi che per andare forte bisogna anche sapere andar piano, e che ci sono delle regole fondamentali da seguire:

1. guardate lontano e non davanti al vostro naso. Più avanti lanci il pensiero e lo sguardo e più veloce affronti la curva che stai facendo.

2. individuate dei riferimenti per la frenata e pensate velocemente a quello che c'è da fare "dopo".

MUOVERSI IN SELLA

PARTENDO da presupposto che la moto si guida col peso del corpo (anche se a qualcuno questo concetto è un po' ostico), molti amatori hanno l'impressione di muoversi moltissimo in sella, anche se in realtà lo fanno molto poco, spostandosi soltanto di pochi millimetri...

In curva il ginocchio deve toccare SEMPRE l'asfalto. Sottolineo "sempre" perché è davvero molto importante. Ci permette di avere la percezione del limite e aiuta a trovare la corretta posizione in sella, spostando anche il busto all'interno della curva.

Più ci spostiamo all'interno della curva e più riusciremo a stringerla.

Provate ad esasperare la vostra posizione in sella. Questo vi permetterà di avere un maggiore controllo della situazione. È praticamente impossibile esagerare perché "uscire" dalla moto è comunque innaturale per chi non ha l'abitudine a farlo.

Se avete la fortuna di avere qualcuno disposto a filmarvi, rivedervi vi aiuterà a capire qual è realmente la vostra posizione in sella e quanto siete lontani dalla posizione ottimale.

Il ginocchio che non tocca l'asfalto è il segnale che ci sono ancora dei limiti nella

piega e nella velocità. Dovrete quindi esasperare il movimento, preferibilmente in una curva dove si sta molto piegati, fino ad arrivare a toccare l'asfalto. La prima volta può fare un po' impressione, ma presto diventerà una bella abitudine. In fondo consumare le "saponette" vi darà grande soddisfazione e vi confermerà che state guidando bene.

LA POSIZIONE CORRETTA

COME fare per muoversi correttamente? Seguendo semplici regole di base: guidate in punta di pedane. I piedi devono poggiare con la punta sulle pedane, perché questo ci permette essere più rapidi e reattivi nei cambi di posizione in sella (e aumenta anche la distanza dall'asfalto). Il busto deve spostarsi all'interno fino a che il gomito esterno alla curva si appoggia sul serbatoio. Questo vi darà la percezione di avere raggiunto la corretta posizione in sella a centro curva.

Caratteristica che accomuna un po' tutti gli amatori con poca abitudine alla pista è la rigidità. Invece in moto bisogna essere sciolti, morbidi. Certo, nei cambi di direzione dobbiamo essere decisi, rapidi, ma armonici. Eliminare la rigidità non è facile, però un buon metodo per farlo è

IN PIEGA IL GINOCCHIO DEVE ANDARE A TOCCARE L'ASFALTO. QUESTO CI AIUTA A TROVARE LA CORRETTA POSIZIONE IN SELLA ED A PERCEPIRE IL LIMITE.

