



Introduzione

Anche se avete cavalcato motociclette per decenni, il viaggiare in un gruppo di moto richiede molta disciplina e delle competenze particolari che, comunque, possono essere facilmente acquisite se spiegate e fatte proprie.

Per viaggiare in sicurezza, indipendentemente dalla distanza che si percorre, ogni motociclista deve abbandonare temporaneamente alcune di quelle libertà personali e assumere delle responsabilità sia per sé che per il gruppo.

Il comportarsi diversamente può causare molti rischi e grossi pericoli. Viaggiare con il gruppo è UNA SCELTA VOLONTARIA e NON È MAI OBBLIGATORIO.

La conoscenza dei termini, delle tecniche di guida in gruppo e dei segnali convenzionali aiuteranno a guidare insieme ad altre moto in assoluta sicurezza.

Vogliamo che un “Run” sia un’esperienza veramente molto piacevole per ogni socio e per il suo passeggero.....massimo divertimento in massima sicurezza

Quelle che seguono sono alcune linee guida che hanno lo scopo di fornire ai soci del Padova Chapter delle indicazioni di base necessarie per guidare in gruppo.

Tenete presente che non si possono ricomprendere in un documento tutte le circostanze che potrebbero manifestarsi in strada; il presente, pertanto, è destinato a fungere da vademecum per la maggior parte delle situazioni, non per tutte.

Ognuno dovrebbe quindi leggere, comprendere e applicare queste linee guida, usando sempre ragionevolezza e buon senso

Sì.....vi renderete conto leggendo che alcuni concetti sono espressi più volte e che sono presenti ripetizioni.....E’ SOLO ENFASI.

GUIDARE IN GRUPPO.....PERCHÈ SÌ?:

Ci sono diversi vantaggi a guidare in gruppo:

un gruppo di moto è di solito più visibile agli altri veicoli rispetto ad un motociclista singolo

per gli altri veicoli sarà più facile percepire gli eventuali possibili movimenti di ogni pilota all'interno del gruppo, poiché questo si muove in sincronia e tutti i piloti mantengono sempre posizioni ed intervalli fissi tra di loro

In caso di problema meccanico o di incidente, l'aiuto è immediatamente disponibile
può essere molto più divertente che viaggiare da soli!!!!

Inoltre, i motociclisti tendono ad imparare molto gli uni dagli altri. Le soste previste lungo il percorso offrono una buona opportunità per socializzare e per condividere preziosi suggerimenti e tecniche di guida

GUIDARE IN GRUPPO.....PERCHÈ NO?:

Guidare in gruppo non è per tutti:

richiede un certo livello di abilità e di auto-disciplina

limita le libertà di un pilota per quanto riguarda la velocità da tenere, i cambi di percorso, il posizionamento all'interno di una corsia etc.

tentare di guidare in un gruppo senza avere buone capacità di guida e senza avere la conoscenza dei comportamenti da tenere può costituire un rischio per sé e per gli altri

guidare in gruppo richiede l'apprendimento delle regole per una buona comunicazione (segnali convenzionali etc.), cortesia tra i piloti e la volontà di essere attenti anche alla sicurezza degli altri oltre che alla propria.
Coloro che non desiderano guidare in gruppo possono semplicemente viaggiare in

coda allo stesso, oppure viaggiare da soli ed incontrarsi con il resto dei soci una volta giunti a destinazione.

Definizioni

Di seguito alcune delle definizioni più importanti che si danno per scontate ma che, talvolta, non si hanno il coraggio di chiedere.

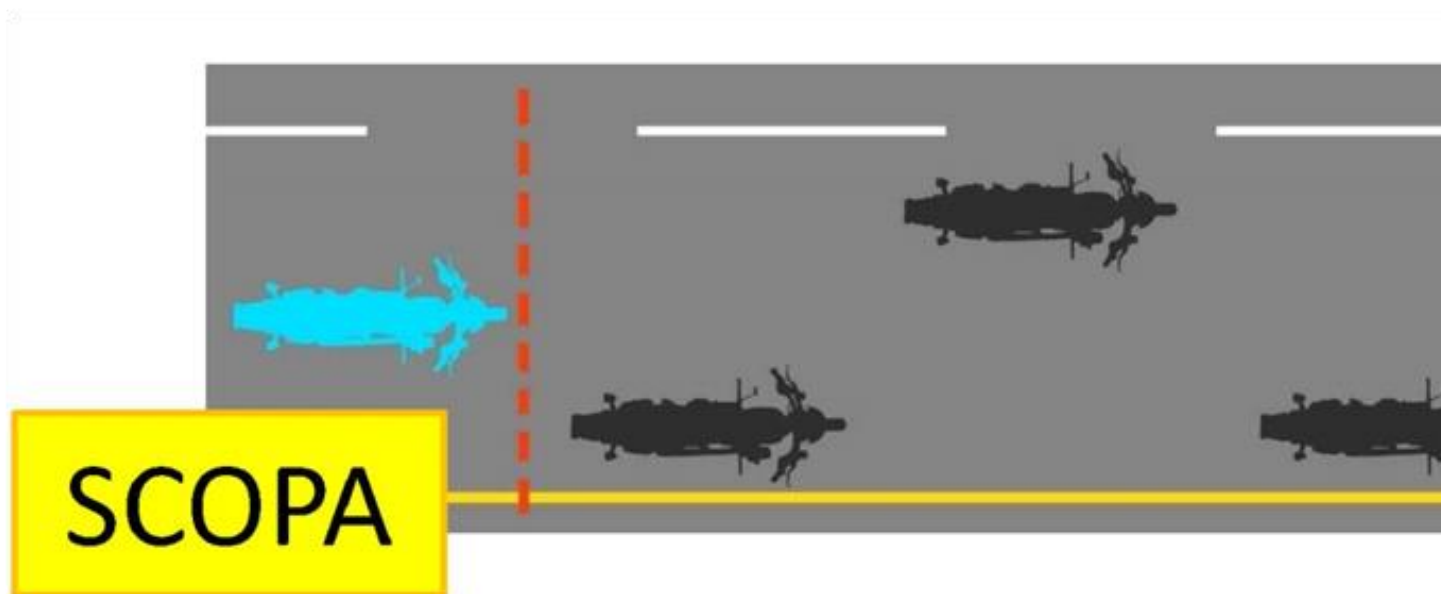
Head Road Captain (HRC): è la guida del Run, colui che pianifica il percorso in ogni minimo dettaglio, effettua le prove con i Road Captain, verifica le condizioni di viabilità. L'HRC si posiziona nella parte anteriore del gruppo di moto, controlla il passo e pianifica le soste e i rifornimenti di carburante.

Road Captain (RC): sono coloro che, in perfetta sincronia, aiutano l'HRC a svolgere tutte quelle attività necessarie affinché il viaggio si svolga in completa sicurezza: sorvegliano la fila di moto; assicurano il continuo flusso e la velocità omogenea; fanno mantenere le corrette posizioni ai partecipanti al Run; consentono che l'attraversamento degli incroci e delle rotatorie avvenga in maniera sicura, veloce ed efficiente.

Sweep Rider (Scopa): è colui che rimane in coda al gruppo.

La scopa si assicura che nessuno si fermi durante il viaggio e prova a mantenere la compattezza del gruppo. In questo modo il gruppo rimarrà in mezzo alle due figure importanti durante il run: l'HRC e la Scopa.

Nel caso qualcuno decidesse di lasciare il gruppo deve segnalarlo alla scopa.



PREPARARSI AD UN RUN IN GRUPPO

Gli orari, i punti di partenza e gli altri dettagli afferenti ad uno specifico Run vengono trasmessi via e-mail a tutti i soci del Padova Chapter.

I soci devono arrivare al punto di partenza puntuali, con il pieno di benzina fatto, indossando abbigliamento protettivo ed adeguato alle condizioni meteo climatiche, con il bagaglio ben fissato alla moto, nel miglior stato psicofisico (sobri, svegli, concentrati) e con la moto meccanicamente a posto.

L'HRC e i Road Captain possono imporre ad un pilota di non guidare all'interno del gruppo qualora non siano soddisfatte le sopra citate condizioni minime di sicurezza (i.e. se un pilota ha bevuto alcolici, se non ha un casco integrale/modulare o con visiera in caso di pioggia, se il bagaglio non è adeguatamente legato, se la moto ha problemi meccanici etc.).

Prima di ogni partenza si tiene un briefing durante il quale vengono ricapitolate le indicazioni per la guida in gruppo (comprese le varie tipologie di formazione, i segnali convenzionali e varie altre procedure), le informazioni in merito al percorso, alle soste rifornimento etc.

Se un socio porta con sé un passeggero è obbligato ad assistere personalmente ai bisogni di quel passeggero.

Se, per qualsiasi ragione, durante la marcia non ci si sente a proprio agio a guidare all'interno del gruppo, si ha la possibilità di uscire dalla formazione in ogni momento; in tale evenienza il socio che desidera lasciare il gruppo alzerà il braccio

sinistro per richiamare l'attenzione di un Road Captain al quale comunicherà le proprie intenzioni.

Una volta uscito dal gruppo nel modo più sicuro possibile, senza essere di intralcio agli altri soci e/o automobilisti, informerà anche la scopa e si posizionerà alle spalle della stessa, ad una distanza confortevole, non perdendo di vista il gruppo.

Qualora si volesse abbandonare definitivamente il gruppo, bisognerà informare la scopa di tale scelta ed accertarsi che sia stata recepita la propria intenzione.

Va rimarcato che ogni socio deve sempre guidare nel limite delle proprie possibilità fisiche e non eccedere mai le proprie abilità di guida.

Un Run non è una competizione in cui vince chi va più veloce né una gara in cui dimostrare la propria tenuta atletica.

Se ritenete che il ritmo di guida sia troppo elevato per le vostre capacità oppure avete esigenza di effettuare una sosta, non dovete sentirvi a disagio, né va della sicurezza vostra e dei vostri compagni di viaggio.....non temete durante un Run di abbandonare temporaneamente o definitivamente il gruppo.....eventualmente ci si potrà sempre ricongiungere a destinazione

FORMAZIONI E POSIZIONAMENTO MOTO

“FORMAZIONE ALTERNATA”

Qualora :

- le dimensioni della strada lo consentano (almeno doppia corsia per senso di marcia, autostrada etc.);
- non ci si trovi su di un percorso tortuoso;
- le condizioni del traffico circostante non siano intense;
- non ci si trovi in presenza di pessime condizioni meteo;

l'HRC può far adottare al gruppo la “Formazione Alternata” che garantisce un elevato livello di sicurezza.

Questa formazione consente una distanza adeguata tra le moto, tale da permettere ad ogni pilota di avere sufficiente spazio di manovra per poter reagire ad eventuali situazioni di pericolo, mantenendo al contempo la compattezza del gruppo.

RICORDA: MANTIENI UNA VELOCITA' COSTANTE PER EVITARE L'EFFETTO "ELASTICO" E NON SORPASSARE LE ALTRE MOTO DEL GRUPPO

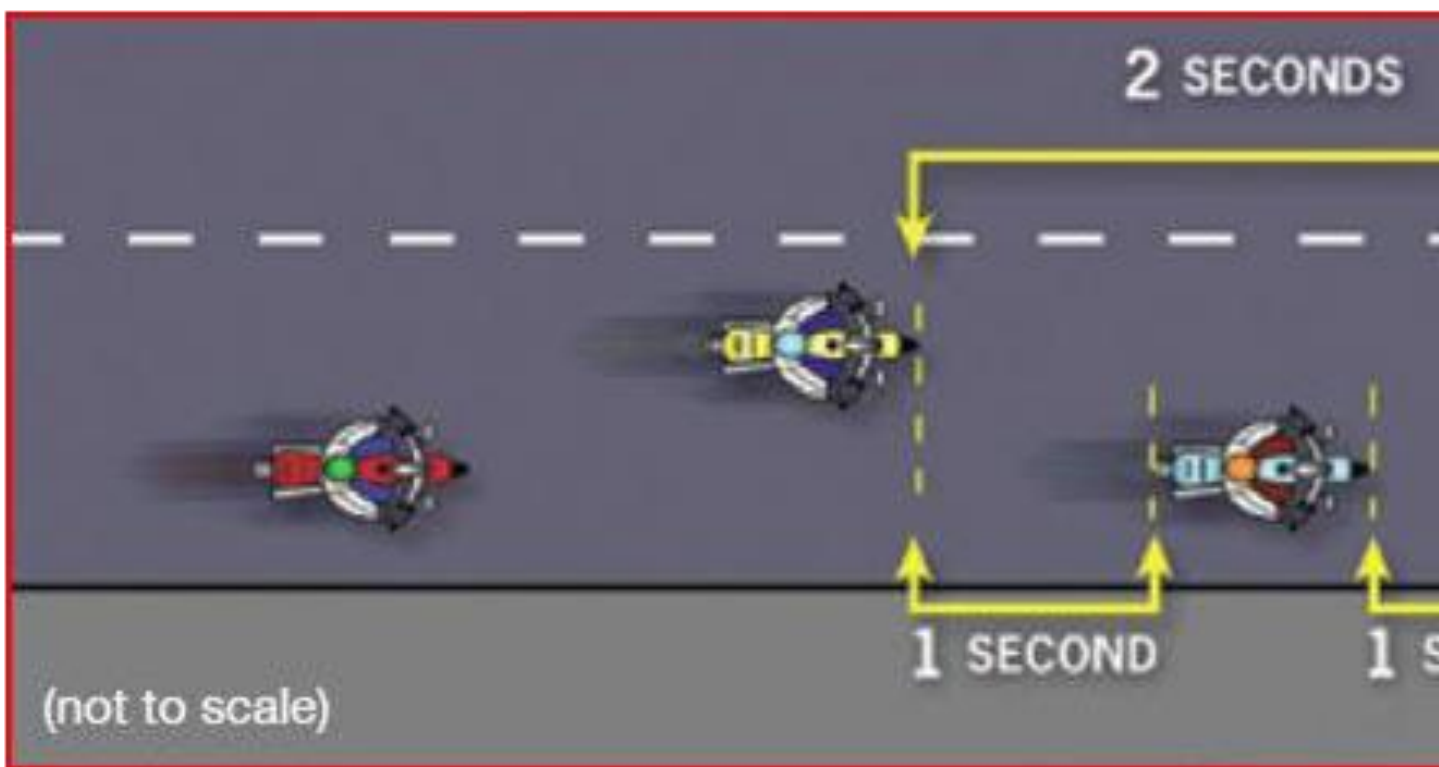
"FORMAZIONE ALTERNATA"

Il minimo raccomandato per la distanza temporale tra due moto che procedono sulla stessa fila (in linea) non dovrebbe essere inferiore a due secondi.

due secondi sono il tempo minimo per poter reagire in sicurezza ad una situazione di potenziale pericolo

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

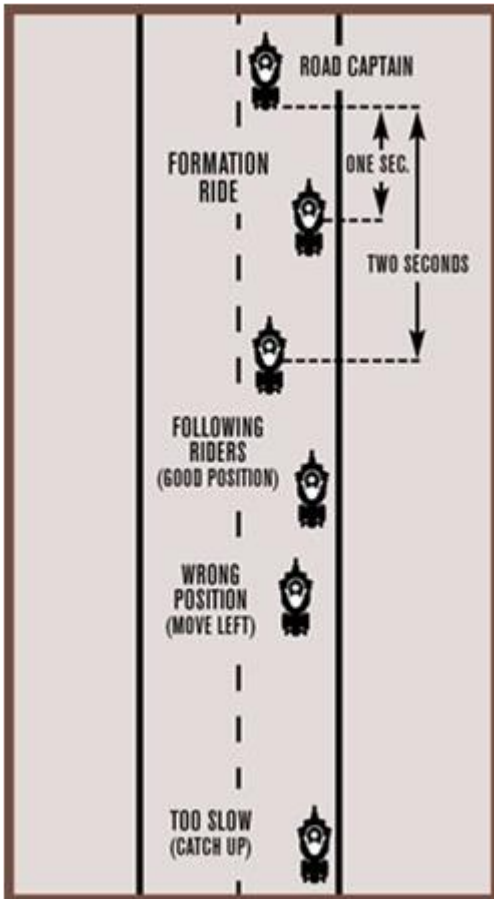
La guida alternata con la spaziatura di un secondo, tra moto su file diverse, impedisce l'inserimento di altri veicoli all'interno del gruppo.



RICORDA: MANTIENI UNA VELOCITA' COSTANTE PER EVITARE L'EFFETTO "ELASTICO" E NON SORPASSARE LE ALTRE MOTO DEL GRUPPO

“FORMAZIONE ALTERNATA”

In “Formazione Alternata” l’HRC guida nella parte sinistra della corsia, mentre il primo pilota non in linea (quindi su fila diversa) rimane nella parte destra della corsia ad un secondo di distanza; il resto del gruppo segue lo stesso schema alternato.



“FORMAZIONE ALTERNATA”

Se un pilota decidesse di abbandonare la formazione, il suo posto deve essere occupato dal pilota immediatamente dietro di lui (ovvero colui che marcia sulla stessa fila).

Tale comportamento consente di evitare che rimangano degli spazi vuoti nella formazione, spazi in cui potrebbero inserirsi altri veicoli causando una situazione di potenziale pericolo.

- E' vietato spostarsi in diagonale per occupare una posizione lasciata libera
- E' vietato sorpassare

- E' vietato guidare affiancati (è possibile affiancarsi unicamente quando il gruppo si ferma ad un incrocio, ad una rotatoria o ad un semaforo)

“FORMAZIONE ALTERNATA”

Mentre si guida in Formazione Alternata, potrebbe verificarsi la situazione per cui un'autovettura, od altro veicolo, tenti di passare attraverso la colonna di moto o di superare il gruppo (causa uscita autostradale ormai prossima, necessità di raggiungere la corsia di emergenza per guasto meccanico o malore, imprevisti vari etc.).

In questi casi è assolutamente necessario dare strada, in quanto tentare di bloccare tale manovra potrebbe mettere a repentaglio la propria incolumità e la sicurezza del gruppo. Il gruppo si ricompatterà in totale sicurezza quando il veicolo che ha interrotto la formazione avrà cambiato corsia.

In caso un veicolo tenti un sorpasso “forzato”, la Scopa – al fine di evitare situazioni di pericolo e qualora ne ricorrano i presupposti – potrà decidere se scortare tale veicolo fino alla testa del gruppo, avendo cura di chiedere strada ai piloti incolonnati utilizzando l'avvisatore acustico; una volta accompagnato il veicolo alla testa del gruppo, la Scopa tornerà ad occupare la propria posizione.

Ciò posto, il mantenere la corretta distanza tra le moto, in certa misura scoraggia i tentativi di intrusione da parte di altri veicoli.

Non stupitevi, non irritatevi e non prendetevela personalmente se durante la guida un Road Captain, la Scopa o l'HRC vi danno delle disposizioni.

Sappiate che è per la sicurezza del gruppo

“FORMAZIONE A FILA SINGOLA”

L'HRC potrà decidere se passare alla “Formazione a Fila Singola” qualora:

- l'ampiezza della strada non garantisca sicurezza (una corsia per senso di marcia, riduzione larghezza corsie etc.);
- strada con molte curve (La “Formazione a Fila Singola” permette ai piloti di affrontare le curve con maggior tranquillità)
- condizioni climatiche avverse
- visibilità ridotta;

- altre situazioni in cui è necessario prevedere un aumento degli spazi di manovra

L'immissione e l'uscita su/da strade ed autostrade avviene sempre in "Formazione a Fila Singola"

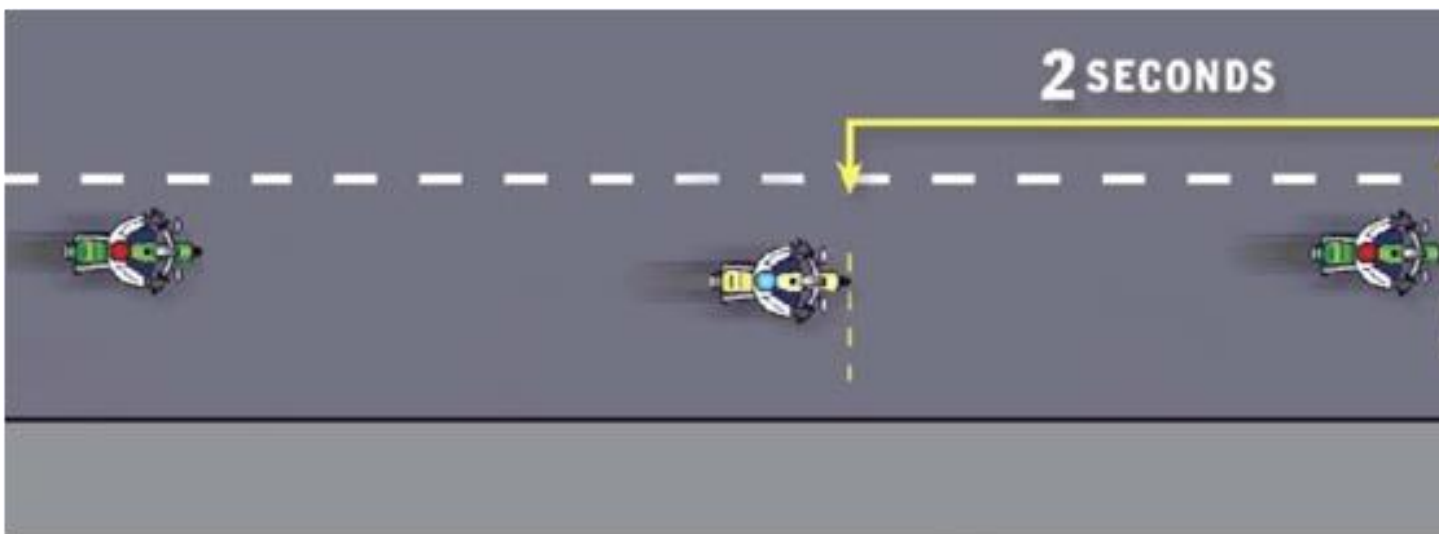
RICORDA: MANTIENI UNA VELOCITA' COSTANTE PER EVITARE L'EFFETTO "ELASTICO" E NON SORPASSARE LE ALTRE MOTO DEL GRUPPO

"FORMAZIONE A FILA SINGOLA"

Durante la guida in "Formazione a Fila Singola" la distanza tra due moto dovrebbe essere di almeno due secondi, che rappresentano il tempo minimo per poter reagire in sicurezza ad una situazione di potenziale pericolo.

Per ragioni di sicurezza lo spazio tra due moto non deve essere troppo cospicuo in quanto:

1. Potrebbero inserirsi al interno del gruppo veicoli che si immettono da corsie laterali od incroci
2. C'è la possibilità che i segnali convenzionali possano non essere visti dal pilota che segue e di conseguenza non passati in fondo al gruppo



RICORDA: MANTIENI UNA VELOCITA' COSTANTE PER EVITARE L'EFFETTO "ELASTICO" E NON SORPASSARE LE ALTRE MOTO DEL GRUPPO

SPOSTAMENTI DI CORSIA E SORPASSI

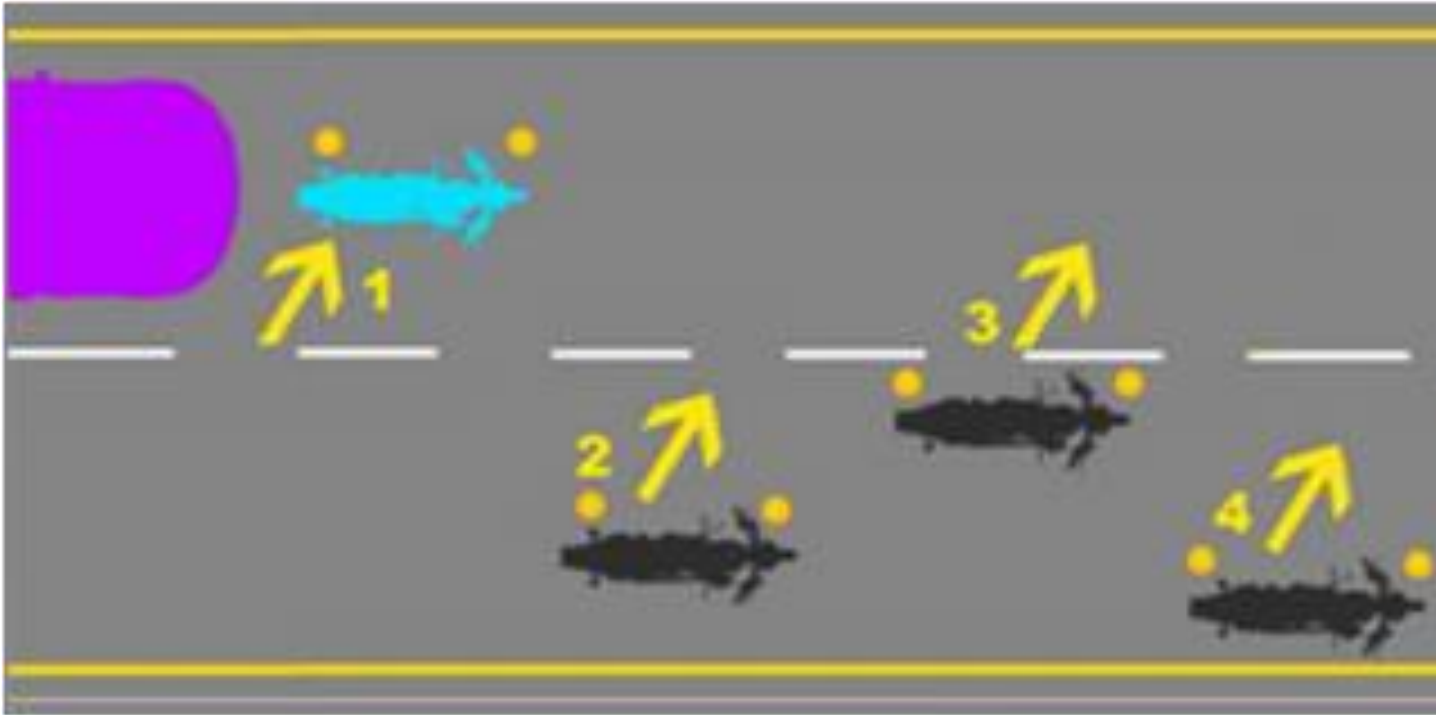
SORPASSO SU STRADE CON DUE O PIÙ CORSIE PER SENSO DI MARCIA

(“FORMAZIONE ALTERNATA”)

Per un gruppo può essere difficoltoso superare una macchina lenta su una strada con due o più corsie nella stessa direzione di marcia, in particolare quando ci sono condizioni di traffico intenso.

La cosa migliore è che il sorpasso abbia inizio dalla coda del gruppo con la seguente modalità:

1. L'HRC attiverà l'indicatore di Direzione sinistro e manterrà la propria posizione
2. Tutti gli altri i piloti attiveranno l'indicatore di direzione sinistro e manterranno la propria posizione
3. Il segnale verrà in tal modo passato alla Scopa, ovvero all'ultima moto del gruppo
4. La scopa, accertatasi che esistano le condizioni di sicurezza (nessun veicolo in arrivo etc.), si sposterà per prima nella corsia di sorpasso e manterrà la propria posizione, proteggendo la corsia per lo spostamento del gruppo.
5. Quando la corsia di sorpasso sarà bloccata dalla Scopa, tutte le altre moto si sposteranno in tale corsia, a cominciare dalla parte posteriore del gruppo per finire a quella anteriore (vedere immagine)



Note:

- nessuno dovrà occupare la corsia di sorpasso prima della Scopa
- fare **SEMPRE** una verifica di quello che succede alle vostre spalle prima di spostarvi in corsia di sorpasso....non usate solo lo specchietto ma girate anche la testa per evitare che chi sopraggiunge possa essere nel vostro “punto cieco”
- mantenere sempre le distanze di sicurezza

A) SORPASSO SU STRADE CON DUE O PIÙ CORSIE PER SENSO DI MARCIA

B) SORPASSO SU STRADE CON UNA CORSIA PER SENSO DI MARCIA

(“FORMAZIONE A FILA SINGOLA”)



Ci potrebbero essere occasioni in cui non è sicuro per l'intero gruppo spostarsi in corsia di sorpasso utilizzando la "Formazione Alternata".

Quando tale circostanza si verifica, l'HRC darà il segnale convenzionale per disporsi in "Formazione a Fila Singola" ed attiverà l'indicatore di direzione sinistro.

Simultaneamente tutti i piloti che seguono segnaleranno la disposizione per fila singola ed attiveranno l'indicatore di direzione sinistro.

Verificate le condizioni di sicurezza, l'HRC inizierà la manovra di sorpasso.

Accertarsi che nella opposta corsia non vi siano ostacoli o pericoli.

Effettuare il sorpasso uno alla volta e comunque dopo che chi vi precede lo avrà ultimato.

Qualora le condizioni di sicurezza lo consentano, l'HRC potrebbe continuare la fase di sorpasso di più veicoli

Note:

- **nessuno dovrà occupare la corsia di sorpasso prima dell'HRC**
- **fare SEMPRE una verifica di quello che succede alle vostre spalle prima di spostarvi in corsia di sorpasso....non usate solo lo specchietto ma girate anche la testa per evitare che chi sopraggiunge possa essere nel vostro "punto cieco"**
- **mantenere le distanze di sicurezza**

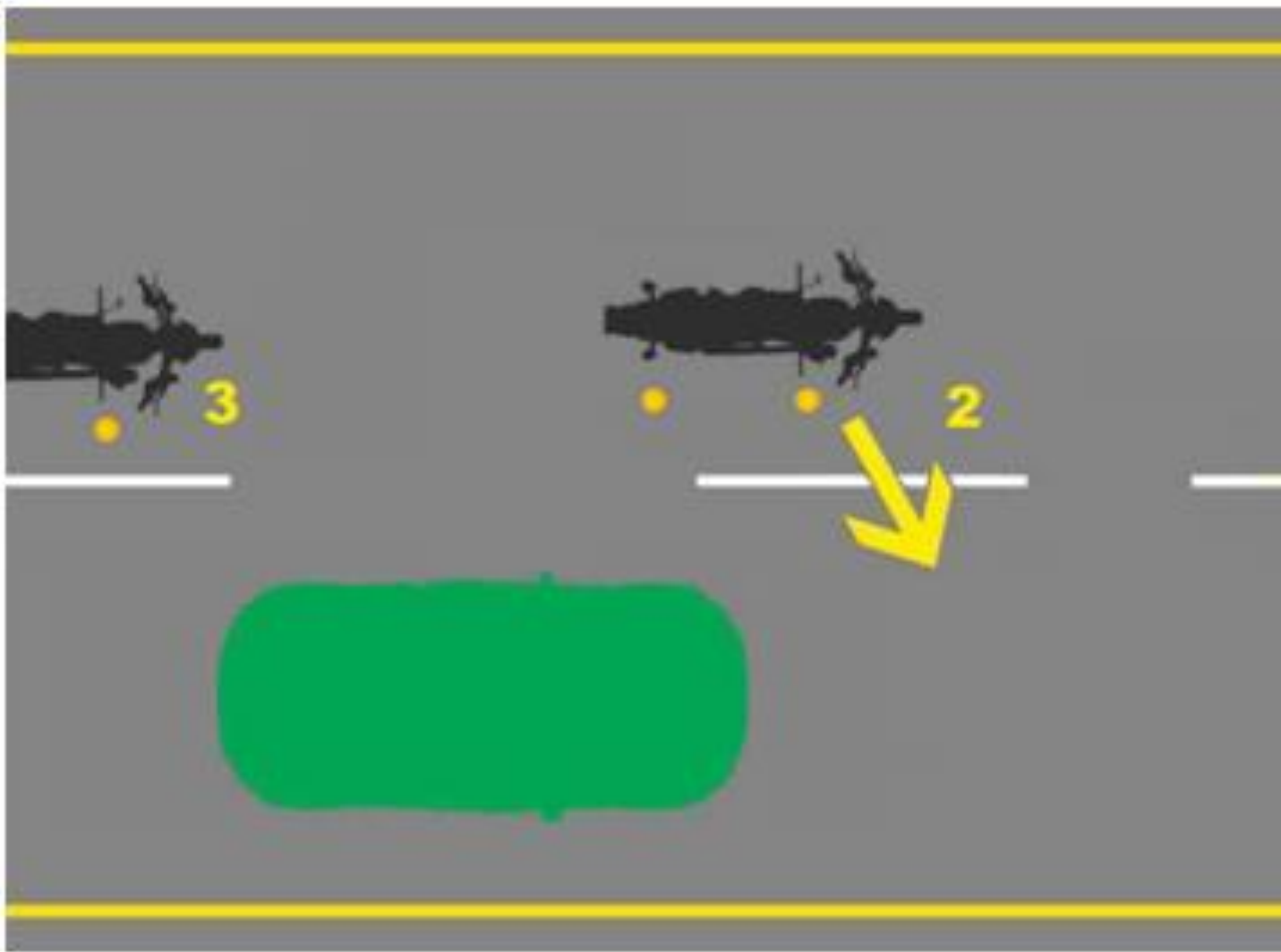
RIENTRO DAI SORPASSI

Nel rientro dalla corsia di sorpasso, l'HRC darà il segnale di rientro attivando l'indicatore di direzione destro e sarà il primo a compiere la manovra.

Via, via, tutti gli altri seguono nel rientro andando a ricomporre la formazione utilizzata prima del sorpasso.

La Scopa chiude questa delicata fase.

Si suggeriscono tempi rapidi per ottenere il rispetto degli automobilisti.



INCROCI, ROTATORIE , SEMAFORI, PARCHEGGI

PROSSIMITÀ DI UN INCROCIO, ROTATORIA, SEMAFORO

Quando il gruppo si ferma ad un incrocio, ad una rotatoria o ad un semaforo con luce rossa, si passa dalla formazione “Alternata” od “a Fila Singola”, ad una formazione “**Affiancata**”.

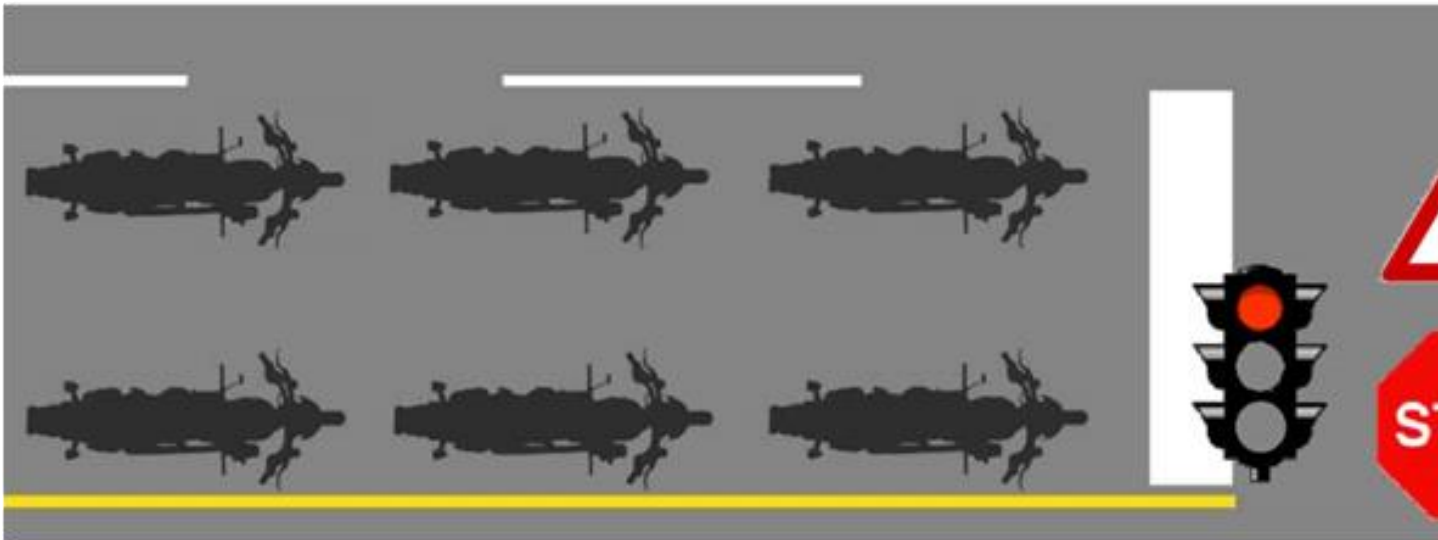
Questo riduce la lunghezza del gruppo di metà.

Rimanere in questa formazione fino al passaggio dell'intersezione perché il gruppo in metà lunghezza passa in metà tempo.

Se non si riesce a passare l'intersezione con il gruppo, non bisogna preoccuparsi; un Road Captain attenderà dopo l'incrocio per riportare tutti in formazione e l'HRC aspetterà poco più avanti rallentando la marcia del gruppo stesso.

NON PASSARE MAI CON IL ROSSO!!!

FERMarsi SEMPRE AGLI STOP!!!

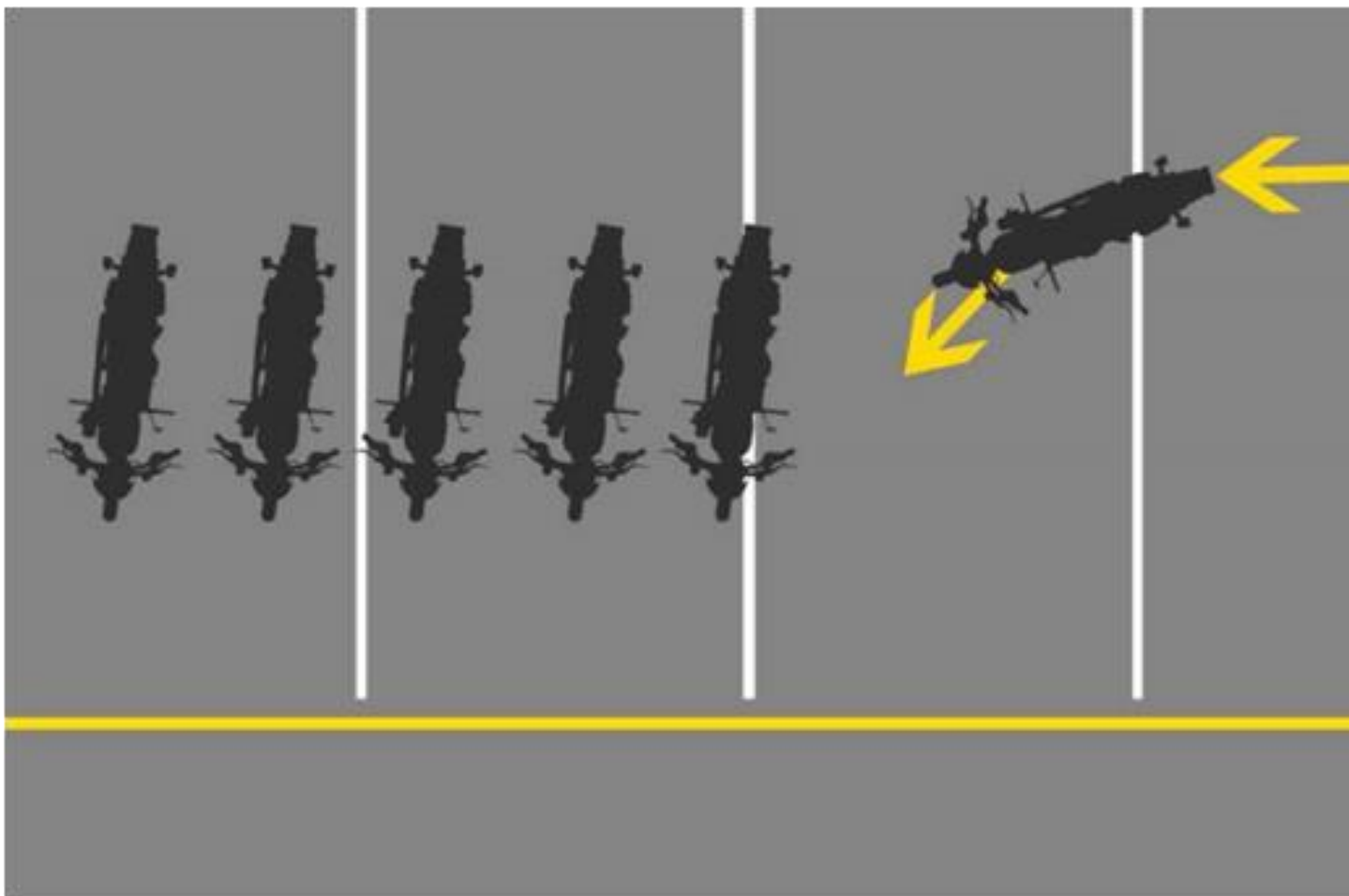


PARCHEGGIARE IN GRUPPO

Parcheggiare in modo ordinato riduce i tempi per uscire tutti dalla strada e dal traffico.

Non prendere mai iniziative personali, ma seguire sempre le indicazioni dei Road Captain.

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 indicato nell'immagine



Questo metodo è molto veloce perché non serve aspettare, proprio per la continuità d'esecuzione dell'azione di parcheggio.

Se ci si trova alla fine di un gruppo numeroso e non è sicuro restare nel traffico, bloccandolo, accostare il più a destra possibile o girare attorno all'isolato e ritornare per parcheggiare in tranquillità

FERMATE NON PROGRAMMATE

Le fermate non programmate possono portare confusione nel gruppo e la confusione può portare a situazioni di pericolo. Di seguito alcune indicazioni sui comportamenti da tenere in caso fosse necessario effettuare una fermata non programmata

Guasto (guasto meccanico, foratura, etc.)

Nel caso in cui si verificasse un guasto alla moto, il socio dovrà obbligatoriamente informare un Road Captain.

Alzerà pertanto il braccio sinistro per richiamarne l'attenzione del Road Captain, gli comunicherà la propria necessità ed uscirà dal gruppo nel modo più sicuro possibile, evitando di essere d'intralcio agli altri soci e/o automobilisti.

Contestualmente il Road Captain avviserà l'HRC della situazione. L'HRC valuterà se fermare, o meno, il gruppo alla prima area di sosta/servizio.

Quando sarà giunto in fondo al gruppo, il socio informerà la Scopa del bisogno di effettuare una sosta di emergenza.

La Scopa si fermerà insieme al socio, possibilmente in una zona di sicurezza (corsia di emergenza, area di sosta/servizio). La scopa verificherà se esistono, o meno, i presupposti affinché la moto del socio possa continuare la marcia.

Qualora la marcia non fosse consentita, la Scopa si assicurerà che il socio abbia garanzie dell'arrivo dell'assistenza stradale. Successivamente la Scopa raggiungerà il gruppo.

Incidente

Nella malaugurata ipotesi che si verifichi un incidente stradale che coinvolga una o più moto del gruppo:

1. **CI SI FERMA TUTTI**

L'HRC fermerà il gruppo appena le migliori condizioni di sicurezza lo consentano (in alcuni casi potrebbe essere necessario che il gruppo si separi al fine di poter parcheggiare autonomamente ed evitare di creare ulteriori condizioni di pericolo)

2. Parcheggiare in fila indiana sul lato destro della strada, lasciando la carreggiata libera,
3. La prima moto del gruppo e l'ultima dovranno avere i lampeggianti d'emergenza accesi.

SOLO GLI OFFICERS PRESENTI ALL'INTERNO DEL GRUPPO – OD I SOCI DA ESSI DESIGNATI IN VIRTU' DI SPECIFICHE COMPETENZE – PRESTERANNO SOCCORSO E SI OCCUPERANNO DI:

1. proteggere il luogo dell'incidente senza spostare nulla
2. **SEGNALARE L'INCIDENTE** ai veicoli che sopraggiungono (utilizzando, se disponibili, triangoli, torcia segnaletica, etc.)
3. verificare eventuali danni personali e materiali

4. chiamare il soccorso se necessario (118 – 112 – 113) dovendo chiamare soccorso indicheranno:
 - Chi?
 - Che cosa?
 - Dove? (Se in possesso di GPS comunicare le coordinate!)
 - Quando?
 - Quanti?
5. fare fotografie del luogo dell'incidente
6. rilevare targhe e descrizione dei veicoli coinvolti (inclusa la descrizione dei guidatori nel caso il veicolo abbandonasse il luogo dell'incidente)
7. recuperare nomi, indirizzi e numeri telefonici degli eventuali testimoni
8. mantenere, se possibile, il controllo della situazione fino all'arrivo delle autorità

Il gruppo se ne starà ordinatamente in zona di sicurezza, evitando di ESSERE DI INTRALCIO ALLE OPERAZIONI DI SOCCORSO

TELEPASS

Transitare con la moto in una porta TELEPASS:

E' necessario attenersi ad alcune regole:

- Procedere in linea retta mantenendosi sui lati del varco segnalato a terra dai simboli della moto di colore giallo tracciati in sequenza sino all'uscita
- Non affiancare altri veicoli che procedono più lentamente o che sostano in colonna per compiere le operazioni di pagamento del pedaggio;
- Prestare massima attenzione al movimento della sbarra posta alla fine del varco per potersi fermare in tempo nel caso non si alzi la sbarra;
- Qualora la sbarra non si alzasse, aggirarla e proseguire la marcia. La società di gestione autostradale provvederà a trasmettervi una e-mail richiedendo quali porte di entrata (o di uscita) avete utilizzato e conseguentemente provvederà ad addebitarvi il costo del tragitto.
- Mantenere la distanza dal veicolo che precede (circa 20 mt) per essere rilevati correttamente dal sistema e per poter arrestare il mezzo alla necessità;
- Procedere a velocità ridotta come indicato dalla apposita segnaletica (30km/h).

SEGNALI CONVENZIONALI

sono i migliori e spesso i soli mezzi disponibili per la comunicazione attraverso un gruppo di motociclette in movimento.

E' IMPORTANTE CHE TUTTI I MEMBRI DEL CHAPTER ED EVENTUALI LORO PASSEGGERI CONOSCANO I SEGNALI CONVENZIONALI E LI SAPPIANO INTERPRETARE ED UTILIZZARE ATTIVAMENTE

ognuno di questi avvertimenti viene passato da ciascun pilota al pilota dietro di lui, fino a raggiungere la Scopa



PARTENZA

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



DISPORSI IN "FORMAZIONE ALTERNATA"

Stendere il braccio sinistro a 45 gradi ed usare due dita (preferibilmente indice e medio.....giusto per evitare incomprensioni!!!).



DISPORSI IN "FORMAZIONE A FILA SINGOLA"

Posizionare la mano sinistra sopra il casco con le dita estese verso l'alto.



GIRARE A SINISTRA

Dopo aver azionato l'indicatore di direzione sinistro, alzare orizzontalmente il braccio sinistro, con il gomito completamente esteso, ed indicare la direzione di svolta



GIRARE A DESTRA

Dopo aver azionato l'indicatore di direzione destro, alzare il braccio sinistro ed indicare la direzione di svolta.



DECELERARE L'ANDATURA

Stendere il braccio sinistro a 45 gradi e muovere la mano su e giù con il palmo rivolto verso il basso



PERICOLO A DESTRA

Estendere la gamba destra in modo da indicare il pericolo o terreno sconnesso



PERICOLO A SINISTRA

Estendere la gamba sinistra in modo da indicare il pericolo o terreno sconnesso



COMPATTARE IL GRUPPO

Alzare il braccio sinistro e muoverlo ripetutamente su e giù con il pugno chiuso.



STOP – FERMATA

Stendere il braccio sinistro con il palmo della mano aperto.
Azionare le 4 frecce in caso di pericolo.

REMINDER PRINCIPI DI COMPORTAMENTO

1. La guida in gruppo richiede un livello estremo di consapevolezza, conoscenza e concentrazione.
2. Sii conscio dei tuoi limiti e non superarli durante la guida; mai cercare di andare oltre:
 - A. le tue possibilità fisiche
 - B. il tuo livello di esperienza di guida
 - C. i limiti del motociclo
3. Buon senso, cortesia, pazienza, rispetto degli altri sono la base della guida in gruppo.
4. Ricordati che sei responsabile della tua sicurezza e di quella degli altri.
5. Ricordati che sei l'unico responsabile della tua moto, del tuo passeggero e delle sue e tue esigenze

6. Rispetta il codice della strada.....SEMPRE!!!
7. Non essere suscettibile e non offenderti se vieni ripreso o se ti vengono impartite istruzioni quando guidi in gruppo...i Road Captain lo faranno!!!
8. ALCOLICI E MOTO NON VANNO INSIEME....quando guidi assicurati di essere lucido. Ne va della sicurezza tua e di quella dei tuoi compagni di viaggio
9. Vieni al giro preparato:
 - A. arriva puntuale al punto di partenza
 - B. arriva con il serbatoio pieno e.....la vescica vuota.
 - C. la tua moto deve essere in condizioni ottimali
 - D. indossa abbigliamento da moto con protezioni ed adeguato alle condizioni meteo, porta sempre con te la tuta anti-pioggia anche in primavera/estate.
 - E. utilizza caschi omologati (preferibilmente integrali, modulari o comunque con visiera)
10. Guida in modo compatto mantenendo sempre una velocità di marcia costante. Questo aiuta a prevenire l'effetto "elastico"
11. Usa sempre i segnali convenzionali e/o luminosi (indicatori di direzione) e ripetili affinché le segnalazioni – e le conseguenti intenzioni dell'HRC – possano arrivare ai piloti in fondo al gruppo.
12. I novizi o piloti che sono nuovi alla guida in gruppo devono guidare in coda allo stesso, salve diverse disposizione dell'HRC per ragioni di sicurezza contingenti
13. Non superare mai la/le moto del gruppo e mantieni sempre la tua posizione
14. Non affiancare mai le altre moto del gruppo.
15. Guidare affiancati è molto pericoloso. E' possibile affiancarsi unicamente quando il gruppo si ferma ad un incrocio, ad una rotatoria o ad un semaforo
16. Agevola le manovre dei Road Captain, sia quando sono in fase di sorpasso sia quando devono rientrare all'interno del gruppo
17. Se, per qualsiasi ragione, hai bisogno di comunicare con un Road Captain, alza il braccio sinistro; nel caso in cui dovessi lasciare il gruppo esci dalla formazione e informa la Scopa.
18. Mantieni il giusto spazio di sicurezza; tieni a mente la "regola dei secondi": Un secondo: lo spazio dalla moto che occupa la posizione in diagonale rispetto alla tua, non deve essere inferiore ad un secondo. Due secondi: lo spazio dalla moto che ti precede sulla stessa fila non deve essere inferiore a due secondi. Ricorda che due secondi sono il tempo minimo per poter reagire in sicurezza ad una situazione di potenziale pericolo, non per fermarsi completamente. In caso di asfalto bagnato, umido, scivoloso, o comunque in condizioni climatiche avverse, tali tempistiche devono necessariamente aumentare