



Ministero dell'Istruzione, dell'Università e della Ricerca

Dipartimento per l'Istruzione
Direzione Generale per lo studente
Ufficio VI

Muoversi in **sicurezza** *con il ciclomotore*

**un supporto
ai docenti
dei corsi per il
conseguimento
del Patentino**



*Casa editrice G. D'Anna
Messina-Firenze*



Ministero dell'Istruzione, dell'Università e della Ricerca

Dipartimento per l'Istruzione
Direzione Generale per lo studente
Ufficio VI



Testo a cura di:

Matteo Tallo
Antonella Mancaniello
Ministero dell'Istruzione, dell'Università e della Ricerca (MIUR)

Mario Cobre
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT)

Silvio Fusari
Annibale Abazia
Michele Moretti
Associazione Nazionale Ciclo Motociclo Accessori (ANCMA)

Si ringrazia per la collaborazione
Paolo Alburno
Gianluca Solani

I contenuti del presente manuale sono aggiornati al 15 ottobre 2004



Casa editrice G. D'Anna
Messina-Firenze

Progetto grafico, impaginazione e disegni: C.D.&V.,

Firenze

Foto: Enzo Treppiccione, Napoli
vincenzo.treppiccione@fastwebnet.it

Stampa: Tipolitografia STIAV S.r.l., Firenze
Legatura: Legatoria industriale S.r.l., Firenze

Presentazione

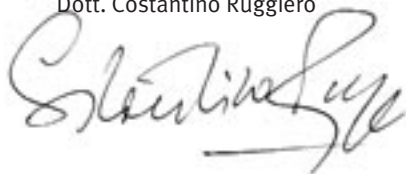
Con la pubblicazione del presente manuale, l'ANCMA (Associazione Nazionale Ciclo, Motociclo e Accessori), intende adoperarsi ulteriormente nella promozione e nel sostegno dei Corsi per il Patentino, fornendo un utile supporto ai Docenti, per realizzare una maggiore sicurezza sulla strada dei conducenti minorenni dei ciclomotori, nonché per diffondere fra gli stessi una migliore conoscenza delle caratteristiche tecniche del veicolo.

Questa iniziativa vuol essere un contributo dei costruttori dei veicoli a due ruote per gli insegnanti dei corsi, che possono coincidere con gli stessi docenti delle Scuole di Stato.

Quale Direttore Generale dell'Associazione promotrice dell'iniziativa, desidero porre l'accento sulla quantità e qualità delle iniziative che l'industria di settore sta promovendo, ormai da anni, per creare, d'intesa con il MIUR e con il MIT, soprattutto nei giovani, una cultura della sicurezza stradale.

Questo strumento vuol accrescere e completare le conoscenze che il Docente deve possedere per poter trasferire tutti i saperi necessari agli studenti, onde renderli consapevoli dei pericoli che incombono nella circolazione stradale e diffondere la cultura del rispetto degli altri.

Il Direttore Generale
Dott. Costantino Ruggiero



INDICAZIONI PER L'USO DEL MANUALE

Con la presente pubblicazione, l'Associazione dei costruttori delle due ruote a motore, in collaborazione con:

- la Direzione Generale per lo studente del Ministero dell'Istruzione, dell'Università e della Ricerca
- la Direzione Generale per la Motorizzazione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

intende fornire uno specifico supporto didattico ai docenti formatori (insegnanti di scuole secondarie di 1° e 2° grado, Forze dell'Ordine, tecnici di Concessionarie, ecc.), cui è affidato l'onere di impartire, nei corsi per il conseguimento del Certificato di idoneità alla guida del ciclomotore, nozioni relative a **“Elementi del ciclomotore e loro uso”** e **“Comportamenti alla guida del ciclomotore e uso del casco”**.

La materia è suddivisa come segue, per una più facile consultazione:

- trattazione generale degli argomenti previsti dal Programma Ministeriale
- esposizione delle nozioni che, per ciascun argomento, saranno oggetto di esame (“Le nozioni che occorre conoscere per rispondere correttamente ai quiz”)
- elenco completo dei quiz ministeriali che si riferiscono alla materia trattata (“Le vere e le false dei quiz”).

In appendice viene dato ampio spazio alle **schede tecniche** di approfondimento. La conoscenza del motore e delle parti meccaniche del veicolo non è richiesta dai programmi ministeriali e non costituisce, quindi, materia d'esame: tuttavia, un accenno a questi argomenti è sicuramente utile, anche allo scopo di comprendere le ragioni di un'efficace manutenzione del veicolo e, quindi, di garantire condizioni di sicurezza alla guida.

Infine, alcune schede-quiz consentono al docente una puntuale verifica delle conoscenze acquisite dagli studenti.

INDICE

CAPITOLO I

Elementi del ciclomotore e loro uso

• Definizione	7
• Documenti di guida	8
• Trasporto del passeggero	10
• Trasporto di oggetti	10
• La revisione	11
• Dispositivi di illuminazione e segnalazione visiva	12
• Specchietti retrovisori	16
• L'avvisatore acustico (clacson)	17

Caratteristiche tecniche del ciclomotore

• I freni	18
• I pneumatici	19

CAPITOLO II

Comportamenti alla guida del ciclomotore e uso del casco

• La manomissione	21
• Il casco	22
• L'abbigliamento	28
• Comportamenti alla guida del ciclomotore	30
• Comportamenti degli altri utenti della strada e nei loro confronti	34

APPENDICE

Schede tecniche

• Il motore	39
• La trasmissione	44
• I freni	46
• I pneumatici	48
• Il carburatore	51
• Il dispositivo silenziatore e la marmitta catalitica	52
• Le sospensioni	52

Le patenti	54
------------	----

Statistiche	56
-------------	----

SCHEDE QUIZ	61
-------------	----

Risposte	72
----------	----

DEFINIZIONE

Il Codice della Strada definisce “ciclomotore” un veicolo a motore che può avere 2, 3 o 4 ruote, che può sviluppare una velocità massima di 45 km/h e con una cilindrata fino a 50 cc.

I ciclomotori a 3 e 4 ruote possono essere destinati al trasporto di merci.



I ciclomotori oggi sul mercato presentano le fogge più diverse: con o senza carena, a ruota bassa o a ruota alta, con una struttura da enduro (fuoristrada) o adatti alla guida in città, ma, indipendentemente dal modello, se presentano le caratteristiche sopra riportate appartengono tutti alla categoria del “Ciclomotore”. Quelli con limiti di cilindrata o di velocità superiori sono invece da annoverare fra i Motoveicoli. Il più diffuso è il motociclo.

Per guidare un motoveicolo è necessaria la patente di categoria A, che può essere conseguita a partire dall'età di 16 anni (vd. Scheda “Le patenti”, p. 54).



I “Quadricicli leggeri” sono veicoli a quattro ruote, generalmente dotati di abitacolo chiuso, senza marce né frizione, e che, fino al 30 giugno 2004, potevano essere condotti senza patente: dal 1° luglio 2004, invece, i minorenni sprovvisti di patenti superiori, che conducano un quadriciclo leggero, devono essere muniti del “Certificato di idoneità alla guida del ciclomotore”, mentre i maggiorenni senza altre patenti avranno tempo fino al 1° luglio 2005 per conseguire il cosiddetto “patentino”.

I quadricicli leggeri devono avere una massa a vuoto inferiore ai 350 kg. Sono assimilati ai ciclomotori: devono, quindi, avere una cilindrata massima di 50 cc, se sono alimentati da motore a benzina; se, invece, sono alimentati da motore Diesel o elettrico, la cilindrata può superare i 50 cc, ma la potenza massima non deve essere superiore a 4 kW e, in ogni caso, la loro velocità non deve essere superiore ai 45 km/h. Per quelli dotati di abitacolo chiuso non è richiesto l'uso del casco.

Le nozioni

che occorre conoscere per rispondere correttamente ai quiz relativi a questo capitolo

Non sono previsti quiz sulle definizioni del ciclomotore.

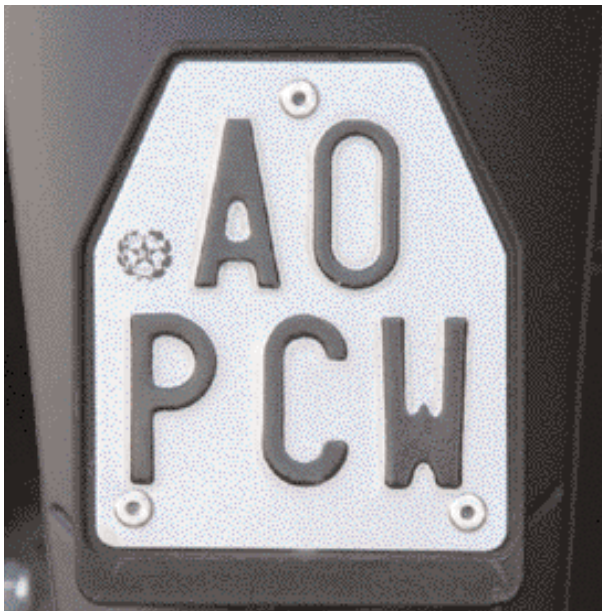
DOCUMENTI DI GUIDA

- **Certificato di idoneità alla guida del ciclomotore**, il cosiddetto “Patentino”, obbligatorio a partire dal 1° luglio 2004 per i minorenni sprovvisti di patenti superiori (A1) e dal 1° luglio 2005 per i maggiorenni che non abbiano altre patenti. Si ricordi che il “Patentino” non costituisce documento d'identità.
- Un **documento di riconoscimento**.
- Il Contrassegno attestante il pagamento della tassa di circolazione, il cosiddetto “Bollo”.
- Il Certificato di assicurazione e relativo contrassegno (i conducenti di ciclomotori e motocicli sono esonerati dall'obbligo di esporre il contrassegno assicurativo).

Inoltre, il ciclomotore, per poter circolare, deve essere munito di:

- **Certificato di idoneità tecnica** (il “Libretto”), contenente i dati identificativi del veicolo (per es. il numero di telaio) e quelli costruttivi (per es. i dati di omologazione del motore o della marmitta).
- **Targa** (o contrassegno di identificazione), che identifica l'intestatario del certificato di circolazione (è, cioè, personale) e che, quindi, viene trattenuta dal titolare in caso di vendita del veicolo. È vietato cambiare la posizione della targa e l'eventuale furto o smarrimento deve essere denunciato agli organi di polizia e comunicato alla Motorizzazione Civile entro 48 ore.

Per guidare un ciclomotore occorre avere compiuto **14 anni**.



Il Decreto Legge n° 151 del 27 giugno 2003, convertito in Legge il 1° agosto 2003, prevede la sostituzione del certificato di idoneità tecnica con il nuovo “Certificato di circolazione”, che oltre a contenere i dati di identificazione e costruttivi del veicolo, riporta anche il nome del proprietario e il numero di targa. Il nuovo sistema, collegando tra loro nome del proprietario, numero di telaio e numero di targa, consentirà alle Forze dell'Ordine di effettuare rapidamente controlli incrociati risalendo, quindi, più facilmente al proprietario del ciclomotore in caso di furto o di incidente.

Il termine previsto dalla normativa per la sostituzione dei vecchi certificati di idoneità tecnica, che sarebbe dovuta avvenire in fasi successive a seconda della data di immatricolazione del veicolo, era il 1° luglio 2004: la mancanza dei regolamenti attuativi, necessari per rendere operativa la norma, e, conseguentemente, la mancata emissione dei nuovi certificati, consente la circolazione dei ciclomotori con il vecchio certificato di idoneità tecnica, fino all'emanazione dei decreti di attuazione.

La mancanza dei regolamenti ha sospeso la sostituzione, prevista anch'essa dal DL n° 151, del vecchio “targhino” con una vera e propria targa, di dimensioni maggiori (141 x 121 mm), formata da 6 caratteri anziché gli attuali 5, consentendo provvisoriamente la circolazione con il vecchio contrassegno di identificazione.

Le nozioni

che occorre conoscere per rispondere correttamente ai quiz relativi a questo capitolo

Per poter circolare con un ciclomotore occorre avere compiuto il quattordicesimo anno di età, portare con sé ed eventualmente esibire, su richiesta degli agenti, il certificato di circolazione e quello di assicurazione; i minorenni sprovvisti di patenti superiori dovranno portare con sé anche il certificato di idoneità alla guida.

Il “Patentino” viene rilasciato dopo avere sostenuto un esame e serve per guidare qualunque tipo di ciclomotore, compresi i ciclomotori a tre o quattro ruote. È vietato togliere la targhetta di identificazione del veicolo e il furto o lo smarrimento della stessa deve venire denunciato entro 48 ore.

Le vere e le false dei quiz

1

ELEMENTI DEL CICLOMOTORE
E LORO USO

Per poter circolare con un ciclomotore occorre

VERO	FALSO
portare con sé il certificato di circolazione	portare con sé la ricevuta di pagamento del ciclomotore
aver compiuto il quattordicesimo anno di età	aver conseguito almeno la patente A1
il certificato di idoneità alla guida se si è minorenne e non si ha la patente A1	
portare con sé il certificato di assicurazione	

Chi guida ciclomotori deve esibire, a richiesta degli agenti, i seguenti documenti, dove prescritti

VERO	FALSO
certificato di circolazione del veicolo	libretto di uso e manutenzione del ciclomotore
certificato di idoneità alla guida, se minorenne	atto di vendita
certificato di assicurazione	codice fiscale

Il certificato di idoneità per la guida del ciclomotore

VERO	FALSO
si può conseguire a 14 anni	è indispensabile solo se si vuole trasportare un passeggero
è necessario, per i minorenni, per poter condurre qualsiasi tipo di ciclomotore	non è necessario se si guida un quadriciclo leggero a motore e si è minorenni
non è necessario se si è titolari della patente A1	deve essere rinnovato ogni 2 anni

Il certificato di idoneità per la guida del ciclomotore

VERO	FALSO
viene rilasciato dopo aver sostenuto un esame	serve solo per trasportare un passeggero sul ciclomotore
serve ai minorenni per condurre anche ciclomotori a tre o quattro ruote	consente di condurre anche motocicli fino a 125 cm ³ di cilindrata
deve essere portato con sé quando si guida un ciclomotore	

TRASPORTO DEL PASSEGGERO

Dal 1° luglio 2004 è consentito il trasporto di un passeggero sul ciclomotore alle seguenti condizioni:

- che il conducente sia maggiorenne
- che il certificato di circolazione riporti che il ciclomotore è omologato per il trasporto del passeggero.

Chiunque trasporti un passeggero su ciclomotori non omologati, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 68,25 a euro 275,10. Se il conducente è minorenne, oltre alla sanzione pecuniaria è previsto anche il fermo amministrativo del veicolo per trenta giorni.

Il trasporto del passeggero su un ciclomotore non omologato comporta, inoltre, la perdita della copertura assicurativa in caso di incidente: l'assicurazione po-

trà esercitare il diritto di rivalsa nei confronti del proprietario del veicolo, che sarà tenuto a risarcire i danni causati al passeggero o ad altri utenti coinvolti nell'incidente.

Le nozioni

che occorre conoscere per rispondere correttamente ai quiz relativi a questo capitolo

È possibile trasportare un passeggero sul ciclomotore solo se si è maggiorenni e il ciclomotore è idoneo per due persone. Non è necessario che il passeggero sia maggiorenne. Deve, invece, essere maggiorenne il conducente. Il *conducente minorenne che trasporta un passeggero*, commette un'infrazione, che comporta il fermo amministrativo del veicolo e il pagamento di una multa.

Le vere e le false dei quiz

È possibile trasportare un passeggero sul ciclomotore

VERO

solo se si è maggiorenni e il ciclomotore è idoneo per due persone

FALSO

sempre purché il passeggero sia maggiorenne

in ogni caso

solo se il conducente minorenne ha conseguito la patente A1

Se si viaggia in due su un ciclomotore e il conducente è minorenne

VERO

si commette un'infrazione

FALSO

si è in regola basta che il ciclomotore sia idoneo

si è soggetti al fermo amministrativo del ciclomotore

si è in regola se si ha l'autorizzazione dei genitori

si è soggetti al pagamento di una somma in denaro

si è in regola se il conducente ha la patente

TRASPORTO DI OGGETTI

Il Codice della Strada prevede che sia possibile trasportare oggetti sul ciclomotore alle seguenti condizioni:

- che il carico sia solidamente assicurato
- che non eccedano la larghezza del veicolo

- che non sporgano davanti o dietro più di 50 cm
- che non impediscano o limitino la visibilità del conducente.

Queste disposizioni debbono essere tenute ben presenti soprattutto quando si trasportino oggetti sulla pedana o quando il ciclomotore sia dotato di bauletto nella parte posteriore.



Il Codice consente, inoltre, che sia consentito il trasporto di animali, a condizione che siano custoditi in gabbia e che vengano rispettati i limiti sopra elencati.

Sanzioni

Trasportare oggetti o animali su motocicli e ciclomotori in modo scorretto, comporta una sanzione di 68,25 euro.

Le nozioni

che occorre conoscere per rispondere correttamente ai quiz relativi a questo capitolo

I conducenti di ciclomotori non devono trasportare oggetti che sporgano di oltre 50 cm. È vietato trasportare animali liberi sul pianale poggiatesta.

LA REVISIONE

Il ciclomotore deve essere sottoposto a revisione periodica, per verificare se sussistano le condizioni di sicurezza per la circolazione stradale e di silenziosità.

In occasione della revisione, viene verificato lo stato di efficienza meccanica delle parti del veicolo (freni, telaio, marmitta, ecc.). Vengono, inoltre, effettuati accertamenti relativi alle emissioni inquinanti e, dal 1° gennaio 2004, la prova di velocità, che non deve risultare superiore ai 45 km/h.

La revisione del veicolo può essere effettuata all'interno delle officine espressamente autorizzate dal Ministero dei Trasporti.

Le nozioni

che occorre conoscere per rispondere correttamente ai quiz relativi a questo capitolo

La revisione deve essere effettuata secondo il seguente calendario:

- per la prima volta nel quarto anno successivo a quello del rilascio del certificato di idoneità tecnica del ciclomotore, entro il mese del rilascio dello stesso certificato
- successivamente ogni due anni, entro il mese corrispondente a quello in cui è stata effettuata l'ultima revisione.

Le vere e le false dei quiz

Il proprietario di un ciclomotore ha l'obbligo di effettuare la revisione periodica al proprio veicolo

VERO

a quattro anni dalla immissione in circolazione

FALSO

ogni anno

ogni due anni successivamente alla prima revisione

ad ogni nuova immatricolazione

DISPOSITIVI DI ILLUMINAZIONE E SEGNALE VISIVA

I dispositivi di illuminazione svolgono due funzioni fondamentali:

- rendere visibile la strada al conducente di notte o in condizioni di scarsa visibilità
- rendere visibile il veicolo su cui si sta viaggiando agli altri utenti della strada. Infatti, a causa delle ridotte dimensioni del ciclomotore, accrescerne la visibilità e renderne più evidente la presenza sulla strada, serve a garantire la sicurezza del conducente.

In una parola, per il conducente del ciclomotore non è importante solo vedere, ma anche farsi vedere e accertarsi di essere stato notato dagli altri conducenti, prima di effettuare qualsiasi manovra.

Si consideri, pure, che nelle autovetture i montanti della carrozzeria, gli appoggiatesta, l'eventuale presenza di passeggeri a bordo, l'appannamento dei cristalli durante il periodo invernale, possono ostacolare la visuale del conducente: l'utilizzo dei dispositivi di illuminazione contribuisce a rendere più evidente la presenza del ciclomotore sulla strada.

Il Codice della Strada obbliga il conducente del ciclomotore a tenere sempre accese le luci in qualsiasi condizione di marcia, sia di giorno che di notte, su ogni tipo di strada.

I dispositivi di illuminazione del ciclomotore sono collocati come segue:



Sulla parte anteriore

- luci di posizione di colore bianco (facoltative)
- proiettori anabbaglianti di colore bianco
- proiettori abbaglianti di colore bianco (facoltativi)
- due indicatori di direzione di colore arancione (facoltativi)
- un catadiottro di colore bianco (facoltativo)



Sulla parte posteriore

- luci di posizione di colore rosso
- luci di arresto di colore rosso
- due indicatori di direzione di colore arancione (facoltativi)
- un catadiottro di colore rosso
- luce della targa di colore bianco (facoltativa)



Sui lati

- catadiottri di colore arancione

Sui pedali

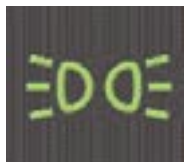
Se presenti, catadiottri di colore arancione

Occorre precisare che molti dei dispositivi di illuminazione sopra elencati, anche se facoltativi per il Codice della Strada, vengono comunque montati, per ragioni di sicurezza, dalla maggior parte dei ciclomotori esistenti sul mercato.

I dispositivi di illuminazione si attivano attraverso appositi comandi posti sul manubrio. L'accensione delle luci viene segnalata da **spie** luminose di diverso colore.



Spie luminose e funzione dei dispositivi di illuminazione



Luci di posizione anteriori e posteriori

Servono a segnalare contemporaneamente la presenza del veicolo e il suo ingombro. Da quando è obbligatorio tenere sempre accesi i proiettori anabbaglianti, in molti modelli l'attivazione delle luci di posizione provoca l'accensione automatica degli anabbaglianti.



Proiettori anabbaglianti

Servono ad illuminare la strada davanti al ciclomotore, senza abbagliare i conducenti dei veicoli che pro-

vengono dal senso opposto: emettono, infatti, un fascio di luce rivolto verso il basso.



Proiettori abbaglianti

Servono ad illuminare in profondità la strada davanti al ciclomotore: emettono, infatti, un fascio di luce orizzontale che illumina a grande distanza

Luci di arresto

Si accendono quando il conducente del ciclomotore frena: servono a segnalare agli utenti della strada che il veicolo sta rallentando, allo scopo di evitare tamponamenti o brusche frenate.

Catadiottri

Sono dispositivi che non emettono luce propria, ma riflettono la luce emessa dai fari di un altro veicolo, illuminandosi. Hanno due funzioni fondamentali: 1) rendere visibile il ciclomotore durante la marcia, anche quando non funzionino le luci di posizione; 2) rendere visibile il ciclomotore in sosta, di notte e a luci spente.

Le nozioni

che occorre conoscere per rispondere correttamente ai quiz relativi a questo argomento

L'uso dei proiettori a *luce anabbagliante* è sempre obbligatorio, in ogni condizione di tempo, sia di giorno che di notte, nei centri abitati e fuori.

Durante la marcia, l'uso dei proiettori a *luce abbagliante* è vietato nelle seguenti circostanze:

- quando si incrociano altri veicoli
- quando si segue un veicolo a breve distanza
- quando c'è il pericolo di abbagliare gli altri utenti della strada
- nei centri abitati.

Gli unici casi nei quali è premesso lampeggiare con le luci abbaglianti sono i seguenti:

- per dare avvertimenti utili allo scopo di evitare incidenti
- per segnalare al veicolo che precede l'intenzione di sorpassare
- di giorno, nei centri abitati, al posto del clacson.

I catadiottri sono dispositivi che riflettono la luce e hanno le seguenti funzioni:

- indicare, specialmente di notte, la presenza di veicoli, anche se a luci spente
- facilitare la visibilità notturna di rimorchi isolati parcheggiati su strada
- segnalare la presenza del veicolo, diventando luminosi se illuminati da fari
- far individuare il veicolo nel caso in cui non funzionino le luci posteriori.

I catadiottri non emettono luce propria, quindi non possono essere utilizzati al posto dei proiettori di marcia, né degli indicatori di direzione.

Le vere e le false dei quiz

Durante la marcia dei ciclomotori è sempre obbligatorio l'uso dei proiettori a luce anabbagliante

VERO	FALSO
in ogni condizione di tempo	solo se la pubblica illuminazione manca o non è sufficiente
anche durante il giorno	in sostituzione dei proiettori di profondità
sia di giorno che di notte	solo di notte
sia nei centri abitati che fuori	

Durante la marcia, l'uso dei proiettori a luce abbagliante è vietato

VERO	FALSO
quando si incrociano altri veicoli	mezz'ora prima del sorgere del sole
quando si segue un veicolo a breve distanza	solo quando il veicolo che ci precede è un'autovettura
quando c'è il pericolo di abbagliare gli altri utenti della strada	nei centri abitati, solo in caso di pioggia
nei centri abitati	

È permesso lampeggiare con le luci abbaglianti

VERO	FALSO
per dare avvertimenti utili al fine di evitare incidenti	solo nelle gallerie
per segnalare al veicolo che precede l'intenzione di sorpassare	purché l'illuminazione esterna manchi o sia insufficiente
di giorno, nei centri abitati, in sostituzione del clacson	di giorno, solo nei casi di pericolo immediato

I catadiottri sono dispositivi che riflettono la luce e hanno la funzione di

VERO	FALSO
indicare, specialmente di notte, la presenza di veicoli, anche se a luci spente	segnalare, se rossi e triangolari, la presenza di un quadriciclo a motore
facilitare la visibilità notturna di rimorchi isolati parcheggiati su strada	sostituire gli indicatori di direzione se questi non funzionano
segnalare la presenza del veicolo, diventando luminosi se illuminati da fari	
far individuare il veicolo nel caso in cui non funzionino le luci posteriori	

Gli indicatori di direzione

L'esame per il conseguimento del "Patentino" prevede alcune domande sugli indicatori di direzione, le cosiddette "Frecce".



Gli indicatori di direzione sono dispositivi di segnalazione visiva che hanno la funzione di indicare in anticipo, agli altri utenti della strada, tutti gli spostamenti laterali del veicolo (curva, sorpasso, cambiamenti di corsia, ecc.). Sono montati sulla parte anteriore e su quella posteriore del veicolo. Per il Codice della Strada gli indicatori di direzione, nel ciclomotore, sono facoltativi, ma, a causa della loro importanza ai fini della sicurezza, sono montati su quasi tutti i modelli: è, infatti, fondamentale assicurarsi che gli altri utenti della strada abbiano compreso le intenzioni del conducente del ciclomotore quando si appresta ad eseguire una manovra, ad effettuare una curva o un sorpasso.



In ogni caso, se il ciclomotore è sprovvisto di indicatori di direzione, oppure se non sono funzionanti, occorre segnalare a mano l'intenzione di svoltare, sporgendo lateralmente il braccio destro o quello sinistro e alzando verticalmente il braccio per segnalare l'intenzione di fermarsi.



Le nozioni

che occorre conoscere per rispondere correttamente ai quiz relativi a questo argomento

L'uso degli indicatori di direzione è obbligatorio per segnalare l'intenzione di sorpassare, per segnalare che si vuole

cambiare corsia e, in generale, ogni volta che si deve fare una manovra di svolta.

Se gli indicatori di direzione non funzionano si può comunque proseguire, sporgendo lateralmente il braccio prima di svoltare o prima di cambiare corsia, ma occorre provvedere al più presto alla loro riparazione.

Le vere e le false dei quiz

L'uso degli indicatori di direzione è obbligatorio

VERO	FALSO
per segnalare l'intenzione di sorpassare	quando ci si arresta al semaforo
per segnalare che si vuole cambiare corsia	nella marcia per file parallele, anche se non si cambia corsia
ogni qualvolta si deve fare una manovra di svolta	solo quando si svolta a sinistra

Se sul ciclomotore non funzionano gli indicatori di direzione

VERO	FALSO
si può proseguire sporgendo lateralmente il braccio prima di svoltare	non si deve proseguire in nessun caso
bisogna provvedere alla riparazione	prima di svoltare occorre alzare verticalmente il braccio
per indicare l'intenzione di cambiare corsia occorre far segno con il braccio	prima di svoltare bisogna suonare il clacson

SPECCHIETTI RETROVISORI

Gli specchietti retrovisori sono dispositivi che hanno lo scopo di aumentare il campo visivo del conducente, consentendo la vista posteriore.

Per il Codice della Strada è obbligatorio solo lo specchietto di sinistra, ma, a causa della loro importanza ai fini della sicurezza del conducente, ormai quasi tutti i modelli montano il doppio specchio. Gli specchietti debbono essere di tipo omologato.



Gli specchietti retrovisori debbono sempre essere controllati prima di partire e, se necessario, regolati, in modo da assicurare una buona visibilità posteriore.

Inoltre, è importante accertare che l'**attacco** degli specchietti sia ben fissato: le vibrazioni del veicolo ed eventuali urti possono, infatti, allentarlo e, alla lunga, deteriorarlo, rendendo impossibile una efficace regolazione. In quest'ultimo caso, l'attacco deve essere sostituito.

È importante ricordare che gli specchietti retrovisori dei ciclomotori, così come nelle autovetture, presentano sempre un **"angolo cieco"**, cioè una zona d'om-

bra che rende invisibile parte della strada. Questo inconveniente si manifesta soprattutto in fase di sorpasso: il veicolo che sta per effettuare il sorpasso, dopo avere iniziato la manovra, entra nella zona d'ombra e scompare, per qualche istante, dalla visuale del conducente che sta per essere sorpassato.

Per queste ragioni è importante che il conducente del ciclomotore, prima di effettuare qualsiasi spostamento laterale, dopo avere guardato negli specchietti retrovisori, verifichi con la coda dell'occhio, ruotando leggermente il capo, che non ci siano altri veicoli nascosti nell'angolo cieco.

Analogamente, il conducente del ciclomotore che sta effettuando un sorpasso deve accertarsi che il conducente del veicolo sorpassato si sia accorto della sua presenza, che potrebbe essere occultata dalla zona d'ombra degli specchietti retrovisori.

Le nozioni

che occorre conoscere per rispondere correttamente ai quiz relativi a questo argomento

Gli specchietti retrovisori si devono regolare prima di partire, dopo avere indossato il casco e dopo avere tolto il cavalletto. Devono essere omologati; occorre mantenerli sempre efficienti ed in buone condizioni; devono essere fissati e regolati correttamente; non devono essere incrinati o sporchi. Occorre ricordare che veicoli e pedoni possono trovarsi nell'angolo cieco e quindi non essere visti.

Le vere e le false dei quiz

Gli specchietti retrovisori del ciclomotore si devono regolare

VERO

dopo che si è indossato il casco

FALSO

prima di togliere il cavalletto

dopo che si è tolto il cavalletto

dopo aver già percorso un tratto di strada

prima di partire

Sull'uso degli specchietti retrovisori di un ciclomotore bisogna sapere

VERO

che veicoli e pedoni possono trovarsi nell'angolo cieco e quindi non essere visti

FALSO

che si possono utilizzare anche quelli non omologati

che devono essere mantenuti sempre efficienti e in buone condizioni

che devono essere fissati e regolati correttamente
che non devono essere incrinati o sporchi

L'ADVISATORE ACUSTICO (CLACSON)



Il "Clacson" è un dispositivo obbligatorio, che serve per segnalare agli altri utenti della strada situazioni di pericolo.

I ciclomotori attualmente in commercio montano clacson più potenti rispetto al passato: anche questo serve a rendere più evidente la presenza di un veicolo "fragile" come il ciclomotore in mezzo al traffico.

Il segnale rappresentato in figura vieta l'uso del clacson, salvo in casi di pericolo immediato.



Il clacson può essere sostituito dall'uso a intermittenza dei proiettori abbaglianti (vd. "Dispositivi di illuminazione e segnalazione visiva", p. 13)

Nell'uso quotidiano il clacson, nonostante il suo uso sia chiaramente regolamentato dal Codice della Strada, è diventato sempre più un mezzo di comunicazione (per salutare, per rimproverare gli altri conducenti, ecc.) e sempre meno uno strumento di segnalazione da utilizzare solo in casi di reale necessità.

Bisogna, però, considerare che un uso improprio del clacson, oltre che essere causa di inquinamento acustico e, quindi, di stress, può essere fonte di distrazione e provocare incidenti.

Le nozioni

che occorre conoscere per rispondere correttamente ai quiz relativi a questo argomento

Il clacson deve sempre essere usato con moderazione e

solo quando necessario; in ogni caso, non può mai essere usato per motivi diversi dalla circolazione stradale. Il suo uso è vietato *all'interno dei centri abitati*, salvo nei casi di pericolo immediato; *fuori dai centri abitati* si può usare solo se le circostanze lo rendono consigliabile. Di norma l'uso del clacson è vietato in prossimità degli ospedali.

Le vere e le false dei quiz

Il clacson

VERO

non può essere usato per motivi diversi dalla circolazione stradale

non si può usare nei centri abitati, salvo casi di pericolo immediato

quando è necessario, deve essere usato con moderazione

si può usare fuori dai centri abitati se le circostanze lo rendano consigliabile

FALSO

può essere sempre usato in prossimità di un ospedale

deve essere usato sempre fuori dai centri abitati se si intende sorpassare

non può mai essere usato nei centri abitati né di giorno né di notte

si deve usare sempre in prossimità degli attraversamenti pedonali

CARATTERISTICHE

TECNICHE DEL CICLOMOTORE

Il programma d'esame per il conseguimento del patentino prevede la trattazione di due organi che garantiscono un efficace funzionamento del ciclomotore: l'impianto frenante e i pneumatici. I quiz riguardanti questi argomenti sono incentrati, prevalentemente, sulla

manutenzione e sulle tecniche di frenata. Un'adeguata comprensione di questi temi richiede, però, una conoscenza più articolata delle caratteristiche costruttive e del funzionamento del sistema frenante e dei pneumatici. Per questo si rinvia all'approfondimento contenuto nelle "Schede tecniche" in appendice (vd. pp. 46-50). In questo paragrafo, invece, verranno riassunte le nozioni richieste per una corretta soluzione delle schede d'esame.

I FRENI

Le nozioni

che occorre conoscere per rispondere correttamente ai quiz relativi a questo argomento

Tecnica di frenata

Quando si frena su strada asciutta, bisogna utilizzare contemporaneamente sia il freno anteriore che quello posteriore, cercando di evitare sempre le frenate brusche.

Se il ciclomotore, in fase di frenatura, tende a sbandare, occorre, innanzitutto, restare padroni di sé stessi e ridurre lo sforzo frenante, evitando qualsiasi manovra brusca. A veicolo fermo sarà necessario controllare la pressione di gonfiaggio dei pneumatici, ed eventualmente portarlo in officina per la messa a punto.

In caso di frenata improvvisa e di emergenza, bisognerà utilizzare entrambi i freni, frenando a fondo, ma senza scatti ed evitando il bloccaggio delle ruote: in ogni caso è consigliabile spostare il proprio peso all'indietro. È importante evitare di surriscaldare i freni con l'uso prolungato.

Manutenzione

Per mantenere i freni efficienti è necessario sottoporre a controlli periodici il consumo degli elementi frenanti, il livello dell'olio dei freni e la corsa della leva. In particolare, occorrerà controllare periodicamente lo stato delle pastiglie dei freni a disco e dei dischi e, nei freni a tamburo, lo stato delle ganasce e dei tamburi.

Le vere e le false dei quiz

Quando si frena con un ciclomotore su una superficie stradale asciutta

VERO	FALSO
bisogna utilizzare sia il freno anteriore che quello posteriore	bisogna utilizzare solo il freno più efficiente
bisogna azionare entrambi i comandi dei freni	bisogna utilizzare solo il freno anteriore
bisogna evitare sempre frenate brusche	basta utilizzare un solo freno

In caso di frenata di emergenza con il ciclomotore

VERO	FALSO
si utilizzano entrambi i freni	si frena esclusivamente con il freno anteriore
è consigliabile spostare il proprio peso all'indietro	si frena esclusivamente con il freno posteriore
bisogna frenare a fondo evitando il bloccaggio delle ruote	si frena a scatti per bloccare le ruote

Se il ciclomotore in fase di frenatura tende a sbandare, il conducente deve

VERO	FALSO
ridurre lo sforzo frenante	controllare il livello dell'olio del motore
procedere con cautela e portarlo in officina per la messa a punto	mantenerlo frenato a fondo e controllarne l'andamento con rapide sterzate
controllare la pressione di gonfiaggio dei pneumatici	lasciare bruscamente l'acceleratore
restare padrone di sé stesso	

Per mantenere i freni efficienti è necessario sottoporre a periodici controlli

VERO	FALSO
il consumo degli elementi frenanti	i cerchioni delle ruote
il livello dell'olio dei freni	la composizione chimica del liquido idraulico dei freni
la corsa della leva	la struttura del pneumatico

I PNEUMATICI



Le nozioni

che occorre conoscere per rispondere correttamente ai quiz relativi a questo argomento

Il battistrada dei pneumatici deve essere verificato frequentemente, poiché influisce sulla sicurezza di marcia e deve avere uno spessore di almeno 0,5 mm.

I pneumatici con battistrada eccessivamente consumato sono pericolosi in qualsiasi condizione, poiché provocano l'aumento dello spazio di frenatura, si forano più facilmente ed aumentano la possibilità di slittamento in curva.

I pneumatici che presentano lesioni sui fianchi costituiscono un grave pericolo durante la circolazione, poiché possono sgonfiarsi improvvisamente: devono quindi essere sostituiti, mentre occorre evitare qualsiasi tentativo di ricostruirli o ricoprirli.

I pneumatici gonfiati a pressione inferiore rispetto a quella consigliata dalla casa costruttrice diminuiscono le prestazioni e la stabilità del veicolo: in caso di strada bagnata, per esempio, provocano l'aumento del fenomeno dell'aquaplaning. Provocano, inoltre, un'usura anomala del battistrada, che si consuma maggiormente ai lati. Aumentano, infine, il consumo di carburante.

Le vere e le false dei quiz

Il battistrada degli pneumatici dei ciclomotori

VERO	FALSO
non deve essere liscio	deve avere uno spessore di almeno 2,5 mm
deve essere verificato frequentemente	deve avere uno spessore di almeno 1 mm
deve avere uno spessore di almeno 0,5 mm	non influisce sulla sicurezza

I pneumatici con battistrada eccessivamente consumato

VERO	FALSO
aumentano la possibilità di slittamento in curva	non influiscono nella frenatura del veicolo
si forano più facilmente	aumentano l'aderenza
provocano l'aumento dello spazio di frenatura del veicolo	sono pericolosi soltanto in caso di pioggia

I pneumatici che presentano lesioni sui fianchi	
VERO	FALSO
si devono sostituire	possono essere usati a basse velocità
possono sgonfiarsi improvvisamente	debbono essere subito ricostruiti e ricoperti
costituiscono un grave pericolo durante la circolazione	possono essere usati senza problemi

Circolando con pneumatici a pressione inferiore a quella consigliata dalla casa costruttrice	
VERO	FALSO
si ha maggior consumo di carburante	si consumano maggiormente nella parte centrale
il battistrada si consuma maggiormente ai lati	si ottiene una migliore prestazione del veicolo
in caso di strada bagnata aumenta il fenomeno dell'aquaplaning	
è minore la stabilità del veicolo	

Occorre verificare frequentemente	
VERO	FALSO
la pressione di gonfiaggio dei pneumatici	che i pneumatici siano sempre leggermente sgonfi
che la pressione dei pneumatici sia quella indicata dal costruttore	che i pneumatici siano più gonfi di quanto indicato dal costruttore
l'efficienza dell'impianto di illuminazione	
l'efficienza dell'impianto frenante	

LA MANOMISSIONE

Ogni componente del ciclomotore deve essere omologata, cioè conforme alle prescrizioni tecniche previste dal Codice della Strada, che regolamentano i criteri costruttivi e di sicurezza dei veicoli a motore.

Una delle più frequenti e pericolose forme di alterazione delle caratteristiche meccaniche e funzionali del ciclomotore, riguarda l'innalzamento delle prestazioni del veicolo in termini di potenza e di velocità.

L'aumento della potenza del ciclomotore si ottiene apportando modifiche strutturali ad alcune componenti del veicolo:

- 1) Motore:
 - vengono modificate le dimensioni e la forma del cilindro e del pistone
 - vengono effettuati interventi al carburatore.
- 2) Dispositivo di scarico
 - vengono apportate modifiche alla forma ed alle dimensioni della marmitta.
- 3) Trasmissione
 - vengono effettuati interventi di modifica del cambio.

La manomissione del ciclomotore ha pesanti ripercussioni sul piano meccanico, legale ed assicurativo:

Conseguenze fisiche della manomissione

- Aumenta l'usura delle parti meccaniche, che vengono sottoposte a sollecitazioni superiori a quelle previste dalla progettazione del veicolo: in questo modo le componenti del veicolo si deteriorano più velocemente e la "vita" del motorino si accorcia.

- La manomissione diminuisce anche gli standard di sicurezza del ciclomotore. I freni, ad esempio, sono progettati per essere efficaci alla velocità prevista dal Codice: aumentare la potenza del veicolo provoca un allungamento degli spazi di frenatura e, quindi, l'impossibilità di arrestare il ciclomotore di fronte ad un ostacolo improvviso.
- Aumentano il consumo di carburante e le emissioni inquinanti del ciclomotore.
- Aumentano i livelli di rumorosità del veicolo.

Conseguenze legali della manomissione

- Sanzione amministrativa da 343,35 euro a 1.376,55 euro.
- Ritiro immediato della carta di circolazione.
- Impossibilità di superare la revisione periodica salvo ripristino delle condizioni originali del veicolo.
- Perdita della copertura assicurativa in caso di incidente: l'assicurazione può esercitare il diritto di rivalsa nei confronti del proprietario del veicolo incidentato, che si traduce in una richiesta di rimborso per il danno che la stessa assicurazione ha dovuto risarcire all'altro utente coinvolto nell'incidente.



Le nozioni

che occorre conoscere per rispondere correttamente ai quiz relativi a questo argomento

È vietato modificare il ciclomotore per renderlo più veloce, consentendogli di superare la velocità di 45 km/h; è vietato truccare il dispositivo del silenziatore.

È vietato

VERO

modificare il ciclomotore per renderlo più veloce

truccare il dispositivo silenziatore

modificare il motore del ciclomotore per consentirgli di superare i 45 km/h

FALSO

circolare di giorno su un ciclomotore tenendo i fari anabbaglianti accesi

trasportare un passeggero sul ciclomotore se il conducente è maggiorenne

spegnere il motore durante il rifornimento di carburante

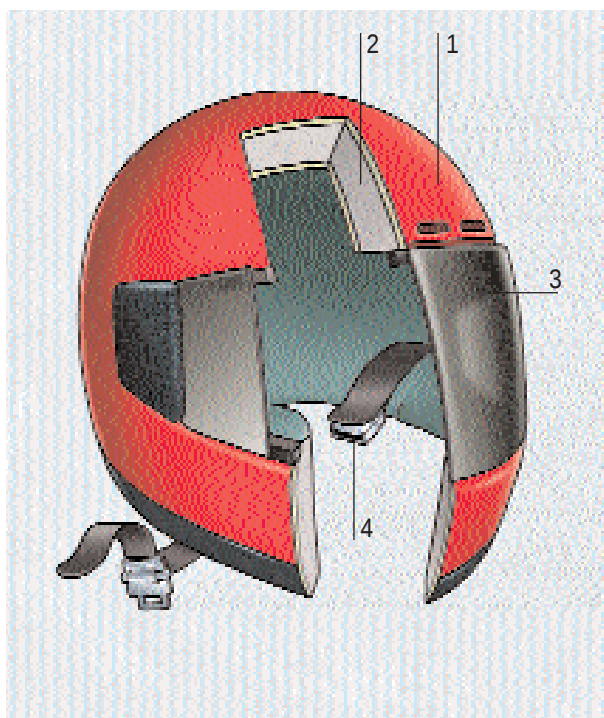
IL CASCO

Che cos'è

Il casco è un dispositivo di sicurezza passiva. Con “sicurezza passiva” si intendono tutti quei dispositivi e quegli accessori che servono a limitare i danni in caso di incidente stradale (oltre al casco, l'abbigliamento protettivo, lo scudo degli scooter, ecc.). La “sicurezza attiva” individua, invece, l'insieme di dispositivi, sistemi o apparati studiati per prevenire il rischio di incidenti (freni, ABS, luci, ammortizzatori, ecc.).

A che cosa serve

Il casco serve a proteggere la testa, evitando, in caso di incidente, che essa urti direttamente contro la superficie della strada o contro altri oggetti esterni: il casco previene o limita lesioni e traumi cranici.



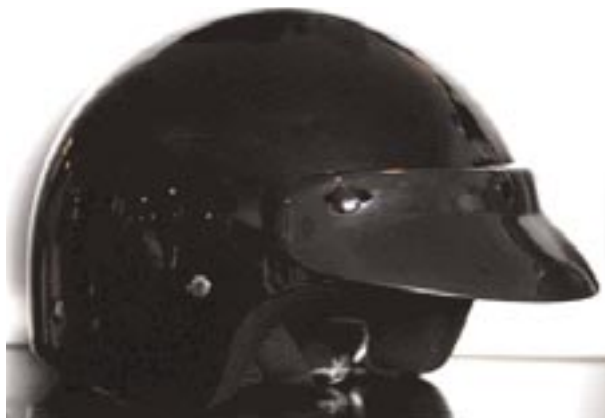
Come è fatto

Gli elementi costitutivi principali del casco sono:

- **Calotta esterna (1)**
Realizzata in resina termoplastica (ABS o Policarbonato) o in resina rinforzata con fibra di vetro, kevlar, carbonio.
È la parte del casco che riceve l'urto, distribuendone l'energia su una superficie più ampia rispetto a quella dell'impatto e assorbendone una parte.
- **Calotta interna (2)**
Realizzata in polistirolo espanso.
Assorbe ulteriore energia d'urto, deformandosi in modo permanente fino al 50% dello spessore iniziale. Dopo l'urto il polistirolo espanso non recupera la conformazione iniziale: per questo motivo il casco, dopo avere subito un urto, deve sempre essere sostituito. Infatti, dopo la caduta lo spessore della calotta interna potrebbe essere alterato anche se la calotta esterna non appare danneggiata. La parte a contatto con la testa è foderata con tessuto traspirante.
- **Visiera (3)**
Realizzata in policarbonato, viene trattata per resistere all'abrasione e, in alcuni casi, contro l'appannamento, per garantire sempre una buona visibilità.
- **Cinturino (4)**
Fissato alla calotta esterna, è progettato per trattenere il casco nella giusta posizione ed evitare lo scalzamento in caso di caduta.

Quanti tipi ne esistono

- **Demi-jet**
È un casco leggero, utilizzato soprattutto per la guida di ciclomotori e scooter: garantisce protezione alla testa, ma lascia scoperta la parte anteriore del viso.



- **jet**
Rispetto al demi-jet protegge anche la zona delle guance e la parte bassa della nuca. Rappresenta un valido compromesso tra comodità e sicurezza.



- **Integrale**
È il casco che garantisce il più alto livello di sicurezza. Grazie alla mentoniera, infatti, protegge anche la mandibola, la mascella e i denti.



- **Modulare**
Rappresenta l'ultima generazione in materia di caschi. La mentoniera è impernata ai lati della calotta esterna e si può quindi sollevare sulla fronte. In questo modo il casco integrale può diventare jet in qualsiasi momento. È in ogni caso consigliabile tenere abbassata la mentoniera durante la marcia e sollevarla solo a veicolo fermo.



- **Dgm**
La "scodella" o "spagnolo" non può più essere venduto dal mese di agosto del 2001; il suo uso, invece, è ancora consentito per la guida dei ciclomotori. **È un casco che, per le sue dimensioni limitate, garantisce scarsa protezione del cranio e, quindi, è vivamente sconsigliato.**



Come si conserva correttamente

- Al casco non vanno applicati adesivi o decalcomanie: infatti, la colla in essi contenuta potrebbe corrodere la calotta esterna, indebolendone la struttura
- Per le stesse ragioni, la pulizia del casco non deve essere effettuata con solventi contenenti alcol o benzina, né con sostanze abrasive: acqua e sapone o detergente neutro sono sufficienti.
- Il casco deve essere tenuto lontano dal sole e, in generale, dalle fonti di calore, che potrebbero danneggiare il polistirolo della calotta interna.
- La visiera, se presenta graffi o crepe, deve essere sostituita per assicurare al conducente una buona visibilità, che, soprattutto di notte, potrebbe essere compromessa da riflessi anomali prodotti dai fari degli altri veicoli.
- Anche il cinturino deve essere in buone condizioni: esso, infatti, assicura un solido fissaggio del casco alla testa, ma l'usura e il sudore lo possono deteriorare.
- Nonostante tutte le precauzioni, anche il casco invecchia: per questo, dopo quattro o cinque anni deve essere comunque sostituito, anche se non ha subito alcun urto.

Come si sceglie

Sul mercato esistono caschi di fogge e colori diversi. Indipendentemente dal modello, tuttavia, occorre prestare particolare attenzione nella scelta del casco. La testa di ogni conducente ha caratteristiche ed una conformazione particolare: per questo non si deve mai acquistare un casco “a scatola chiusa”, ma solo dopo averlo provato ed avere verificato che risponda a determinati requisiti. In particolare:

- Una volta indossato il casco deve risultare bene aderente al capo e resistere a qualsiasi tentativo di “scalzamento” effettuato con le mani;
- un casco nuovo deve opporre una certa resistenza quando viene calzato per la prima volta e, soprattutto nei primi tempi, dovrà produrre un certo senso di costrizione: ciò significa che il casco aderisce bene alla testa. Con l'uso l'imbottitura interna tenderà ad adattarsi alla forma del cranio eliminando il senso di fastidio;
- per contro, il casco non deve costringere troppo: deve consentire il libero movimento della testa a destra e a sinistra e una buona visione laterale e non deve ostacolare la respirazione.

Naturalmente il casco deve sempre essere tenuto allacciato: va verificata la regolazione del cinturino. Il mancato fissaggio del cinturino sottogola non garantisce, in caso di caduta, il bloccaggio del casco alla testa, renden-

do inutile il suo impiego o, addirittura, pericoloso: il casco, infatti, scalzandosi potrebbe andare a comprimere le vertebre cervicali e provocare gravi lesioni spinali.

Che cosa dice il Codice

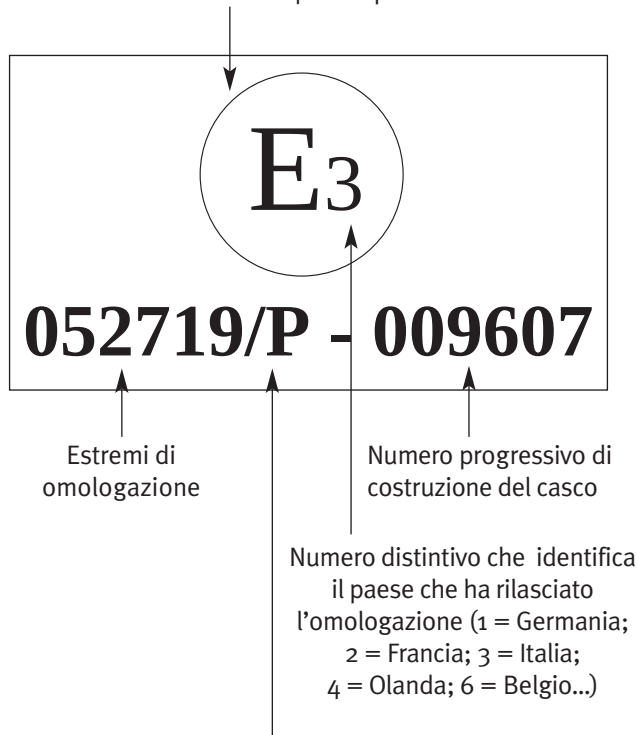
L'articolo 171 del Codice della Strada prevede che “durante la marcia, ai conducenti e agli eventuali passeggeri di ciclomotori e motoveicoli è fatto obbligo di indossare e di tenere regolarmente allacciato un casco protettivo conforme ai tipi omologati [...]”

Un casco omologato, nel concreto, ha effettuato test di resistenza ed è risultato conforme ai requisiti costruttivi e di sicurezza previsti dal Codice della Strada.

La normativa di riferimento in Europa per l'omologazione dei caschi è il regolamento ECE/ONU n. 22, che stabilisce i parametri minimi di sicurezza che un casco deve possedere per poter essere commercializzato.

L'omologazione è stampigliata su una targhetta cucita all'interno del casco.

Marchio d'omologazione internazionale composto da un cerchio all'interno del quale è posta la lettera “E”



I numeri di omologazione dei caschi sono seguiti da un codice che indica il livello di protezione offerto dalla mentoniera:

/J = nel caso di caschi jet o demi-jet privi di mentoniera
/NP= nel caso di caschi con mentoniera asportabile
NON PROTETTIVA

/P = nel caso di caschi integrali o modulari con mentoniera **PROTETTIVA**.

I caschi provvisti di marcatura CE non possono essere utilizzati a bordo di ciclomotori e motocicli.

La sicurezza del casco viene verificata attraverso alcune prove di resistenza.

1) Test dell'assorbimento d'urto

Il casco viene montato su una sagoma a forma di testa dotata di sensori e fatto cadere, da diverse altezze, su superfici piane o su spigoli: i sensori montati sulla falsatesta consentono di misurare i valori della decelerazione.



2) Test della visiera

La resistenza della visiera agli urti viene verificata colpendola con un dardo a punta conica ad una temperatura di -20°C : la visiera non deve rompersi dando origine a frammenti taglienti. Vengono, inoltre, effettuate prove che consentono di verificare le qualità ottiche della visiera, le pro-



prietà di resistenza all'appannamento e la resistenza all'abrasione.

3) Test dello schiacciamento

Il casco viene posto tra due piastre metalliche parallele e compresso: il test consente di verificarne la rigidità.

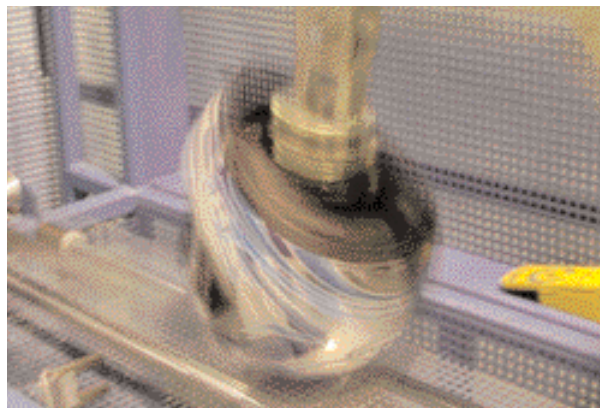
4) Test dello scalzamento

Il casco, calzato su una falsatesta, viene sottoposto a improvvise trazioni prodotte dalla caduta di una massa agganciata alla parte posteriore del casco stesso: il test deve considerarsi superato se l'angolo di rotazione del casco non supera i 30° .



5) Test dello scivolamento

La proprietà del casco di scivolare sulla pavimentazione stradale è importante perché consente di evitare anomale e traumatiche rotazioni del capo in caso di caduta. La capacità di scivolamento viene verificata facendo scorrere sotto il casco un carrello ricoperto di carta abrasiva.



6) Collaudo dei sistemi di ritenuta

La resistenza del cinturino viene verificata sottoponendolo a violente trazioni prodotte dalla caduta libera di una massa agganciata allo stesso cinturino. Il test della trazione viene ripetuto anche dopo avere sottoposto il cinturino all'abrasione dovuta allo sfregamento, per 5 mila volte, su una superficie appuntita.

Anche la resistenza delle fibbie a sgancio rapido viene sottoposta a collaudo: le fibbie vengono aperte e chiuse ripetutamente per 10 mila volte, dopo essere rimaste per 48 ore in immersione in una soluzione salina (che riproduce le caratteristiche del sudore umano).

Sanzioni

La guida senza casco, con casco male o non allacciato, o con casco non omologato, è punita dal Codice con una sanzione amministrativa da 68,25 a 275,10 euro e con il fermo amministrativo del veicolo per 30 giorni.

Se la violazione è commessa da un minore, non si applica la sanzione amministrativa, bensì solo il fermo amministrativo del veicolo per 30 giorni. In questo caso l'agente accertatore provvede a ritirare il certificato di idoneità tecnica, notificandolo ai genitori.

Se a viaggiare senza casco è il passeggero minorenni, della violazione risponde il conducente.



Le nozioni

che occorre conoscere per rispondere correttamente ai quiz relativi a questo argomento

L'uso del casco è obbligatorio sia per il conducente che per il passeggero del ciclomotore a due ruote, sia per i minorenni che per i maggiorenni; deve essere indossato in qualsiasi stagione dell'anno. La mancanza del casco comporta il fermo amministrativo del veicolo se il conducente è minorenne.

Il casco deve aderire perfettamente alla testa, essere tenuto

allacciato con il cinturino ben stretto, non deve muoversi una volta indossato e deve essere omologato secondo le norme europee.

Il casco deve essere sostituito dopo un incidente e, comunque, dopo avere subito un forte urto, anche se non presenta rotture evidenti; la visiera deve a sua volta essere sostituita quando è graffiata o rotta. Il cinturino deve sempre essere in buone condizioni e deve essere tenuto allacciato, anche d'estate.

La mancanza del casco può portare a lesioni gravi in caso di incidente; inoltre impedisce un'adeguata protezione contro gli insetti durante la marcia.

Le vere e le false dei quiz

L'uso del casco è obbligatorio

VERO	FALSO
per i conducenti di ciclomotori a due ruote	solo nel periodo invernale
per limitare le lesioni alla testa in caso di incidente	per i conducenti di ciclomotori solo fino a 16 anni di età
per il passeggero del ciclomotore	solo per i conducenti di tricicli a motore
per chi guida ciclomotori a due ruote anche se ha compiuto 18 anni	

Si deve utilizzare un casco

VERO	FALSO
che si indossa perfettamente	di qualsiasi misura disponibile
che non si muova, una volta indossato	più largo e comodo possibile
omologato secondo le norme europee	con almeno tre colori

Per la propria sicurezza è necessario

VERO	FALSO
sostituire la visiera del casco quando comincia ad essere rigata	continuare ad usare la visiera del casco anche se graffiata
che il cinturino del casco sia in buone condizioni	circolare con la visiera del casco completamente appannata
sostituire la visiera del casco rotta o graffiata	non pulire mai la visiera del casco

Il casco

VERO	FALSO
va sostituito dopo un incidente con caduta	può essere modificato internamente per muoverlo più comodamente
va sostituito in ogni caso dopo aver subito un forte urto	se ha subito urti molto forti ma non è rotto si può riutilizzare
deve avere la visiera priva di graffi	d'estate può essere indossato con il cinturino slacciato
deve essere di tipo omologato	

Il casco deve essere allacciato

VERO	FALSO
in modo che non scivoli	non obbligatoriamente
con il cinturino ben stretto	con il cinturino allentato, in modo che non ci opprima troppo
in modo che sia ben stretto sulla testa	sempre con il cinturino allentato

Viaggiare sul ciclomotore senza casco

VERO	FALSO
comporta il fermo del veicolo se il conducente è minorenne	è consentito su strade rettilinee
ci espone al rischio di fastidiosi impatti con insetti	è consentito solo ai maggiorenni
in caso di incidente può provocare lesioni gravi	non è rischioso

ABBIGLIAMENTO

La sicurezza del conducente non è garantita unicamente dal casco, che offre protezione solo alla testa, ma da diversi capi di abbigliamento. L'abbigliamento del conducente di un mezzo a due ruote assolve ad una duplice funzione:

1. PROTEZIONE

- a) in caso di incidente e di caduta
 - b) dagli elementi atmosferici (aria, pioggia, freddo)
- a) I capi tecnici per la guida di moto, scooter e ciclomotori sono concepiti per proteggere il conducente dalle due principali conseguenze di una caduta, che sono l'**urto** (contro la pavimentazione stradale od ostacoli fissi presenti sulla carreggiata) e il conseguente **scivolamento** sulla superficie stradale.

La protezione dagli urti è affidata a tessuti particolarmente resistenti, come il kevlar – una fibra 5 volte più resistente dell'acciaio – con cui sono realizzate giacche e pantaloni tecnici.

Ciascun capo, inoltre, può essere rinforzato da elementi rigidi che hanno la funzione di proteggere le parti del corpo più esposte ai traumi (spalle, gomiti, ginocchia, stinchi).

La protezione dall'effetto di scivolamento sul suolo è, invece, garantita da tessuti speciali concepiti per resistere a sfregamenti ed abrasioni, come il GoreTex o la Cordura. Anche i giubbotti in pelle offrono un buon livello di protezione in caso di strisciamento sulla pavimentazione stradale.

- b) L'abbigliamento tecnico per la guida di veicoli a due ruote è, inoltre, progettato per proteggere il conducente dalle intemperie, dal vento e, durante la stagione invernale, dal freddo. Se il capo è di buona qualità, pur proteggendo il conducente dai fenomeni atmosferici dovrà assicurare anche un buon livello di traspirazione al corpo.

Per evitare di essere sorpresi dalla pioggia può essere utile portare con sé mantelline impermeabili molto leggere e facilmente riponibili nel vano sottosella, che si possono reperire nei negozi specializzati.

2. VISIBILITÀ

Il ciclomotore, per via delle ridotte dimensioni, espone maggiormente il conducente al rischio di incidenti a causa della sua minor visibilità. Per ovviare a questo rischio sono attualmente in commercio capi di abbigliamento che, attraverso opportuni accorgimenti tecnici, accrescono la visibilità dell'utente del ciclomotore.

Molto diffusi sono i giubbotti dotati di banda catari-frangente, che riflettendo la luce dei fari degli altri veicoli, rendono subito evidente la presenza del ciclomotorista, soprattutto di notte o quando le condizioni atmosferiche sono avverse.

In ogni caso, è buona norma indossare, durante la marcia, indumenti dai colori vivaci, che accrescano la visibilità del conducente.

I guanti tecnici esistenti in commercio sono dotati di specifici accorgimenti protettivi: materiale impermeabile per la pioggia, copertura antiscivolo sul palmo per



garantire una buona presa, rinforzi protettivi. Consigliabile l'utilizzo di una scarpa chiusa ed alta, che garantisce una maggiore protezione alla caviglia. La



suola deve essere realizzata in materiale antiscivolo. Sconsigliato l'uso di sandali, ciabatte o scarpe con i tacchi.



Le nozioni

che occorre conoscere per rispondere correttamente ai quiz relativi a questo argomento

Alla guida di un ciclomotore è opportuno indossare abiti che consentano libertà di movimento e che accrescano la visibilità del conducente, quindi dotati di inserti retroriflettenti e dai colori vivaci. Consigliabile anche l'uso di visiera e occhiali protettivi. Evitare di indossare abiti svolazzanti e di calzare sandali o ciabatte.

Le vere e le false dei quiz

Guidando un ciclomotore

VERO

occorre fare attenzione all'apertura improvvisa delle portiere dei veicoli

è opportuno avere la visiera o gli occhiali protettivi

è opportuno non indossare indumenti svolazzanti

è opportuno indossare abiti che consentano libertà di movimento

FALSO

è opportuno indossare sandali o ciabatte

è opportuno indossare indumenti svolazzanti per essere più visibili

Guidando un ciclomotore, per essere più visibili

VERO

è opportuno indossare abiti di colori vivaci

è opportuno indossare indumenti con inserti retroriflettenti

è opportuno tenere puliti i catadiottri

FALSO

si deve viaggiare al centro della strada

si deve suonare il clacson ad intervalli regolari

di notte è consigliabile indossare abiti scuri

COMPORTAMENTI ALLA GUIDA DEL CICLOMOTORE

Come è noto, la normativa che ha introdotto l'obbligo del Certificato di idoneità alla guida del ciclomotore non ha previsto, ad oggi, il superamento di una prova su strada. La mancanza di una verifica pratica delle abilità di guida del veicolo può apparire paradossale nell'ambito di un percorso formativo che si propone di rendere i giovani utenti del ciclomotore idonei alla guida. In realtà, la scelta del Legislatore si spiega con l'intento di introdurre con gradualità la novità del patentino, senza

gravare eccessivamente sull'organizzazione delle scuole, già impegnate nella gestione dei corsi teorici.

Il programma ufficiale del corso per il conseguimento del patentino prevede, in ogni caso, qualche cenno ad aspetti pratici della guida del ciclomotore, come la posizione in sella del conducente o la posizione sulla carreggiata del veicolo. In questa sede non è sembrato opportuno affrontare in modo sistematico la questione delle tecniche di guida, che richiederebbe un diretto riscontro pratico in sella al ciclomotore, ma si è preferito riassumere le nozioni teoriche relative alla guida del mezzo previste dal programma di corso e, quindi, dalla prova d'esame finale.

Le nozioni

che occorre conoscere per rispondere correttamente ai quiz relativi a questo argomento

Prima di partire

Prima di partire, occorre compiere alcune verifiche preliminari:

- a) controllare il regolare funzionamento dei freni
- b) togliere l'antifurto, se inserito
- c) controllare che lo sterzo giri liberamente
- d) regolare gli specchietti retrovisori
- e) controllare il funzionamento delle luci.

Posizione in sella

Il conducente deve stare ben seduto sulla sella, non troppo indietro, né sdraiato in avanti, anche se questa posizione consente di ridurre la resistenza dell'aria. Le braccia devono rimanere leggermente piegate ed entrambe le mani salde sul manubrio. Le gambe debbono essere tenute leggermente aperte per garantire maggiore stabilità con i piedi ben appoggiati sulle pedane. La posizione sulla sella deve essere tale da consentire al conducente di mettere bene i piedi per terra a veicolo fermo. Occorre evitare assolutamente di alzarsi in piedi durante la marcia.

In marcia

Il conducente che si immette nella circolazione deve dare la precedenza agli altri veicoli, facendo attenzione a non tagliare loro la strada, evitando manovre brusche, come improvvise accelerate o impennate con la ruota anteriore. Infatti, impennare con il ciclomotore non solo è vietato, ma

è anche pericoloso perché può fare perdere il controllo del veicolo e provocare gravi lesioni in caso di caduta.

La cattiva abitudine di tenere oggetti in mano durante la marcia, per esempio il cellulare o la sigaretta, rischia di fare perdere l'equilibrio provocando pericolose cadute.

Posizione sulla carreggiata

Di norma i ciclomotori debbono viaggiare vicino al margine destro della carreggiata. Questa precauzione dovrà essere osservata in modo particolare quando, marciando su strada a due corsie e a doppio senso di circolazione, si incrociano altri veicoli, si percorre una curva o un dosso.

I ciclomotori, come gli altri veicoli, debbono rimanere sulla corsia di destra anche se hanno a disposizione più corsie per senso di marcia.

L'obbligo di tenersi il più possibile vicino al margine destro della carreggiata viene meno quando si marcia su strada a senso unico o quando si deve svoltare a sinistra.

La corsia di sinistra, su strada a due corsie e doppio senso di marcia, potrà essere utilizzata per il sorpasso laddove consentito.

La marcia del ciclomotore sulla strada deve essere il più possibile uniforme, evitando movimenti a zig zag.

In curva

In presenza di una curva occorre, innanzitutto, ridurre la velocità prima di inserirsi. Se il raggio della curva è abbastanza ampio, è bene percorrere la curva con il motore leggermente in tiro, in modo da mantenere stabile l'assetto del ciclomotore. Si tornerà ad accelerare quando si sarà raggiunto il "punto di corda", cioè il punto in cui la curva comincia a raddrizzarsi e il conducente comincia a vedere l'uscita della curva stessa.

Durante la percorrenza della curva è importante evitare qualsiasi manovra che rischi di fare perdere stabilità al veicolo, per esempio sterzate troppo brusche.

Naturalmente, quanto più la curva è stretta, tanto più dovrà essere moderata la velocità

Sul bagnato

In caso di pioggia occorre seguire due precauzioni fondamentali:

- a) ridurre la velocità
- b) evitare manovre brusche.

Sul bagnato la frenata diventa una manovra particolarmente delicata: per evitare cadute sarà opportuno frenare con dolcezza e prestare molta attenzione alle strisce della segnaletica orizzontale, che possono provocare uno slittamento delle ruote.

Se piove rotaie e tombini risultano particolarmente insidiosi perché, se bagnati, possono diventare scivolosi.

Infine, sarà opportuno fare attenzione a non schizzare involontariamente o, a maggior ragione, intenzionalmente i pedoni con l'acqua delle pozzanghere.

Alla luce di tutte queste considerazioni, è evidente che particolare prudenza dovrà essere usata quando si guida, per la prima volta, un ciclomotore diverso da quello usato abitualmente. Ogni ciclomotore, infatti, ha una sua

“personalità” e reagisce in modo diverso ai comandi del conducente, soprattutto in fase di frenatura e in curva. Per questo, quando si affronta per la prima volta la guida di un veicolo al quale non si è abituati, è bene prendere confidenza in zone poco frequentate prima di immettersi nel traffico.

Sosta e parcheggio

Quando si effettua una sosta con il ciclomotore, occorre spegnere il motore, anche se la sosta è di breve durata, utilizzando, se presente, il cavalletto centrale. Di norma il ciclomotore in sosta deve essere lasciato parallelo al marciapiede, mentre è vietato lasciarlo sopra al marciapiede, a meno che non ci siano appositi segnali di sosta. È inoltre vietato sostare con il ciclomotore nelle corsie riservate ai mezzi pubblici e sulle piste ciclabili. La sosta è, invece, consentita in corrispondenza dei segnali stradali, a condizione di non occultarne la vista e nei centri abitati, salvo diversa segnalazione.

Un caso particolare di sosta è il parcheggio su una strada in discesa. In questo caso, si deve utilizzare il cavalletto e lasciare il ciclomotore con la ruota anteriore rivolta verso la salita. Evitare di lasciare il veicolo appoggiato al muro e verificare, prima di lasciarlo, la stabilità sul cavalletto.

Le vere e le false dei quiz

La posizione di guida corretta sul ciclomotore è

VERO

con le braccia piegate e le gambe leggermente aperte per avere maggior stabilità

ben seduto sulla sella, con le braccia leggermente piegate

seduto in modo da poter mettere bene i piedi per terra a veicolo fermo

FALSO

in piedi sulla pedana

seduto sulla parte posteriore della sella e con le braccia distese

con i piedi non poggiati sulla pedana o sui pedali

Su un ciclomotore, si deve

VERO

guidare con entrambe le mani sul manubrio e i piedi sugli appoggi

mantenere la corretta posizione di guida

assolutamente evitare di alzarsi in piedi durante la guida

FALSO

procedere spesso a zig zag, per far meglio notare la propria presenza

tenere il cellulare in mano durante la marcia

suonare il clacson incrociando altri ciclomotori

Prima di partire con il ciclomotore è necessario	
VERO	FALSO
controllare il regolare funzionamento dei comandi dei freni	controllare la candela
togliere l'antifurto, se inserito	indossare sempre gli occhiali da sole
controllare che lo sterzo giri libero e controllare il funzionamento delle luci	girare la manopola dell'acceleratore anche a motore spento
regolare gli specchietti retrovisori	

Con il ciclomotore ci si immette nella circolazione	
VERO	FALSO
evitando brusche accelerate	partendo il più velocemente possibile per anticipare gli altri veicoli
accelerando progressivamente per evitare che la ruota anteriore si sollevi	accelerando forte e senza dare la precedenza agli altri veicoli
verificando di non tagliare la strada ad altri veicoli	accelerando e impennando con la ruota anteriore

Conducendo per la prima volta un ciclomotore diverso da quello guidato abitualmente, è necessario tenere presente	
VERO	FALSO
che non si è abituati alle diverse caratteristiche del nuovo veicolo	che le reazioni del veicolo sono diverse solo alla velocità massima
che non si conosce bene la reazione del veicolo alle diverse frenate	che lo si può provare anche senza casco
che non si sa ancora come il veicolo si comporta nelle curve	che si possono superare i 45 km/h per prendere più rapidamente confidenza
che è opportuno prendere confidenza con il mezzo in zone poco trafficate	

I ciclomotori	
VERO	FALSO
devono circolare vicino il margine destro della strada	su strada a due corsie e a doppio senso possono utilizzare per il sorpasso tutte e due le corsie
possono usare la corsia di sinistra, su strada a due corsie e a doppio senso, per il sorpasso	quando una strada è a tre corsie e a doppio senso possono circolare per file parallele
devono percorrere la corsia di destra su strade a tre corsie per senso di marcia	possono circolare al centro della strada quando è libera

I ciclomotori devono marciare il più possibile vicino al margine destro della strada quando	
VERO	FALSO
incrociano altri veicoli su strada a doppio senso di marcia e a due corsie	percorrono una curva su strada a senso unico
percorrono una curva su strada a due corsie e a doppio senso di circolazione	devono svoltare a sinistra
percorrono un dosso su strada a due corsie e a due sensi di marcia	sorpassano un altro ciclomotore

È vietato sostare con i ciclomotori

VERO	FALSO
nelle corsie riservate ai mezzi pubblici	in prossimità o in corrispondenza dei segnali stradali, anche se perfettamente visibili
sulle piste per biciclette	nei centri abitati, quando non esistono le apposite strisce
sui marciapiedi, salvo diversa segnalazione	sempre lungo il margine sinistro delle strade a senso unico

Quando si sosta sulla strada con un ciclomotore

VERO	FALSO
deve essere lasciato parallelo al marciapiede, salvo diversa segnalazione	lo si può lasciare sul marciapiede, ma solo per poco tempo
è consigliabile utilizzare, se presente, il cavalletto centrale	lo si può lasciare sul marciapiede, basta lasciare lo spazio per i pedoni
è vietato lasciarlo sul marciapiede, salvo diversa segnalazione	
si deve spegnere il motore, anche se la sosta è di breve durata	

Per parcheggiare un ciclomotore su una strada in discesa

VERO	FALSO
si lascia sul cavalletto centrale con la ruota anteriore rivolta verso la salita	si punta la ruota anteriore verso il marciapiede
non si lascia mai con la ruota anteriore rivolta verso la discesa	si lascia sul cavalletto centrale con la ruota anteriore rivolta verso la discesa
occorre sempre verificarne la stabilità sul cavalletto	si deve lasciare appoggiato ad un muro

Per assicurare stabilità al ciclomotore in curva è opportuno

VERO	FALSO
percorrere la curva, se ad ampio raggio, con il motore leggermente in tiro	aumentare la velocità nella parte iniziale della curva
procedere a velocità particolarmente moderata nelle curve strette	portarsi al centro della strada per ridurre il raggio di curvatura
evitare di sterzare bruscamente	
ridurre la velocità prima della curva	

Impennare con il ciclomotore

VERO	FALSO
è pericoloso e può far perdere il controllo	non comporta particolari pericoli
è vietato	non è vietato se la strada è libera
può provocare lesioni gravi in caso di caduta	non è vietato

Alla guida di un ciclomotore, in caso di pioggia

VERO	FALSO
si deve ridurre l'andatura evitando le manovre brusche	si deve accelerare per percorrere più strada possibile
occorre far attenzione alle rotaie e ai tombini	è sempre necessario fermarsi e cercare un riparo
si deve frenare con dolcezza per evitare di cadere	è necessario aumentare la velocità per evitare slittamenti
è pericoloso frenare sulle strisce della segnaletica orizzontale	
bisogna evitare di schizzare l'acqua sui pedoni	

COMPORTAMENTI DEGLI ALTRI UTENTI DELLA STRADA E NEI LORO CONFRONTI

Il programma d'esame per il conseguimento del patentino prevede la trattazione di tutte quelle regole e disposizioni del Codice della Strada che disciplinano il comportamento dei conducenti sulla strada: alcune di

queste norme rivestono una particolare importanza per la guida del ciclomotore e fanno riferimento a situazioni "critiche" che spesso si verificano sulla strada. Di fianco alle norme, in questa sezione del programma, vengono proposti suggerimenti ed indicazioni pratiche, che oltre a garantire, se osservate, la sicurezza del conducente, favoriscono una civile interazione tra i conducenti del ciclomotore e gli altri utenti della strada nel sistema generale della mobilità.

Le nozioni

che occorre conoscere per rispondere correttamente ai quiz relativi a questo argomento

Su strade dritte e prive di traffico

La mancanza di curve e di traffico non è un motivo sufficiente per abbassare la soglia dell'attenzione: anche su questo tipo di strade occorre guidare con prudenza, mantenere la destra e rispettare tutte le altre norme del Codice.

Se, guidando il ciclomotore, si incontra un amico che ci saluta, non bisogna lasciarsi distrarre, né sollevare le mani dal manubrio per rispondere al suo saluto, ma continuare a guidare con prudenza evitando brusche manovre.

In gruppo

Anche viaggiando in gruppo con altri ciclomotori le norme del Codice della Strada debbono essere rispettate: non superare il limite di velocità, mantenere la distanza di sicurezza, non farsi trainare in caso di guasto. Inoltre, è opportuno non effettuare sorpassi all'interno del gruppo. Il Codice della Strada proibisce ai ciclomotori di viaggiare affiancati nella stessa corsia: ciò è possibile solo in prossimità di incroci con traffico canalizzato regolati da vigile o semaforo.

In panne

Se il ciclomotore è in panne per un guasto il veicolo deve

essere spostato a mano camminando alla sua destra. Alla guida del ciclomotore, infatti, è vietato sia farsi trainare che trainare. Se possibile il ciclomotore deve essere spostato dalla carreggiata, altrimenti bisogna lasciarlo in modo che non intralci la circolazione.

Gare di velocità

Gareggiare in velocità è sempre vietato, di giorno e di notte, in qualsiasi condizione di traffico e comporta, tra l'altro, la confisca del veicolo.

Distanza di sicurezza

Se il veicolo che segue mantiene una distanza di sicurezza dal ciclomotore non sufficiente, è opportuno guardare spesso negli specchi retrovisori ed, eventualmente, fermarsi e lasciarsi sorpassare. Bisogna, invece, evitare di accelerare per distanziare il veicolo che segue o fare gesti al conducente per invitarlo ad allontanarsi.

Ciclomotori lenti

I ciclomotori che, senza un motivo valido, procedono troppo lentamente rappresentano un intralcio per la circolazione ed aumentano il pericolo di tamponamenti: inoltre, possono indurre i conducenti dei veicoli che seguono ad effettuare pericolosi sorpassi. In ogni caso, i conducenti dei veicoli che procedono lentamente sono comunque tenuti a rispettare tutte le norme del Codice stradale: ad esempio, nonostante la bassa velocità, debbono tenere il casco in testa.

Telefoni cellulari

Durante la marcia è vietato parlare al telefono cellulare senza auricolare e ascoltare il walkman: l'uso delle cuffie, infatti, può distrarre dalla guida.

Autostrada

Ai ciclomotori è fatto divieto di circolare in autostrada e sulle strade extraurbane principali.

Responsabilità

Occorre evitare di prestare il ciclomotore a chi non abbia i requisiti necessari per la guida. Si ricordi che i conducenti di ciclomotori, avendo compiuto 14 anni, sono imputabili per reati.

Targa

La targa del ciclomotore deve essere sempre ben leggibile: non deve essere occultata da eventuale carico e deve essere mantenuta ben pulita. Inoltre, non deve essere tolta

dal veicolo, neppure in caso di arresto della marcia per un guasto. La targa viene trattenuta dal proprietario e, quindi, tolta dal veicolo, solo in caso di vendita.

Gli altri utenti della strada

Il conducente del ciclomotore, come tutti gli altri utenti della strada, deve mostrarsi tollerante anche di fronte ai comportamenti scorretti degli altri utenti. In particolare il ciclomotorista, a causa della sua maggiore esposizione al rischio di incidenti, deve cercare di prevedere il comportamento degli altri utenti (per esempio, l'improvvisa apertura della portiera da parte dei conducenti di altri veicoli, che potrebbero non avere visto il ciclomotore a causa delle sue ridotte dimensioni).

Per concludere

Occorre evitare di tenere acceso il motore nei locali chiusi e ricordare che la marmitta, surriscaldandosi, può provocare gravi ustioni.

Le vere e le false dei quiz**Percorrendo con un ciclomotore una strada diritta e priva di traffico****VERO**

non ci si deve distrarre

si deve guidare in ogni caso con prudenza

si deve tenere la destra

FALSO

ci si può guardare in giro, ammirando il panorama che ci circonda

si può prestare una attenzione minore perché non ci sono curve

si può impennare

Chi guida un ciclomotore deve**VERO**

dare di norma la precedenza negli incroci anche ai veicoli lenti, se provengono da destra

evitare di costituire pericolo per gli altri utenti della strada

guardare nello specchietto retrovisore prima di segnalare l'intenzione di cambiare corsia

tenere in funzione gli anabbaglianti anche di giorno

FALSO

guidare sempre al centro della strada, però senza superare la striscia di corsia

procedere a zig zag per superare i veicoli incolonnati

procedere a velocità elevata per non creare intralcio

guidare sempre al centro della strada, però senza superare la striscia di corsia

Se alla guida di un ciclomotore su una strada diritta e priva di traffico un amico ci saluta**VERO**

si deve continuare a guardare davanti

non bisogna distrarsi

occorre sempre essere prudenti

FALSO

ci si può voltare per salutarlo

si frena bruscamente per andare a salutarlo

si attraversa la strada per andargli incontro senza segnalare la manovra

Conducendo un ciclomotore

VERO	FALSO
bisogna essere tolleranti di fronte ai comportamenti errati degli altri utenti	l'uso di cuffie sonore migliora l'attenzione alla guida
bisogna sforzarsi di prevedere il comportamento degli altri utenti	è consentito trasportare animali sul pianale poggiatesta
bisogna evitare di fumare perché impedisce una presa sicura del manubrio	bisogna leggere con attenzione i cartelloni pubblicitari

Se si viaggia in gruppo con dei ciclomotori, bisogna

VERO	FALSO
mantenere lo stesso la distanza di sicurezza, anche all'interno del gruppo	viaggiare accostati l'uno a fianco all'altro nella stessa corsia
considerare che è opportuno non sorpassare all'interno del gruppo	farsi trainare dal veicolo che precede
non viaggiare affiancati nella stessa corsia	tenere presente che si può superare il limite di velocità

Se per un guasto il ciclomotore è in panne

VERO	FALSO
bisogna condurlo a mano camminando alla sua destra	bisogna spingerlo standovi seduto sopra
non bisogna farsi trainare	lo si può lasciare in strada, staccando però la targa
se non si può trasportare altrove, bisogna lasciarlo in modo che non intralci	si può essere trainati solo da un altro ciclomotore

Gareggiare in velocità con un altro ciclomotore

VERO	FALSO
è sempre vietato	è consentito solo di notte
è proibito anche se avviene su strade extraurbane poco trafficate	è consentito nelle zone a traffico limitato
comporta la confisca dei veicoli	è consentito se il motore è stato elaborato

Se il veicolo che segue mantiene una distanza di sicurezza insufficiente dal ciclomotore che si sta conducendo

VERO	FALSO
è opportuno guardare spesso negli specchi retrovisori	è obbligatorio accelerare per distanziare il veicolo che segue
se occorre conviene fermarsi e lasciarsi sorpassare	bisogna frenare bruscamente a fondo
occorre lasciarsi sorpassare	bisogna invitare a gesti il conducente che segue ad allontanarsi

I conducenti di ciclomotori che, senza un valido motivo, procedono troppo lentamente

VERO	FALSO
ostacolano inutilmente la circolazione	non rappresentano intralcio per la circolazione
aumentano il pericolo di tamponamenti	possono togliersi il casco
possono indurre i conducenti dei veicoli che seguono ad effettuare sorpassi pericolosi	non devono segnalare l'intenzione di svoltare

Il conducente di un ciclomotore deve

VERO	FALSO
evitare di prestare il veicolo a chi non ha i requisiti necessari per la guida	tenere presente che con il casco si sentono meglio i rumori esterni
ricordare che la marmitta, surriscaldandosi, può provocare gravi ustioni	segnalare l'intenzione di svoltare solo se transitano altri veicoli
fare in modo che la targa sia sempre ben leggibile	spostarsi a zig zag tra le corsie per raggiungere più rapidamente l'incrocio
non tenere acceso il motore nei locali chiusi	

I conducenti di ciclomotori

VERO	FALSO
possono essere imputabili per reati, avendo compiuto 14 anni	possono reggere il manubrio con una sola mano se trasportano pacchi
non devono trasportare oggetti che sporgono di oltre 50 cm	possono procedere sollevando la ruota anteriore durante il sorpasso
non devono togliere la targhetta di identificazione del veicolo	possono viaggiare affiancati sulla stessa corsia

