

**NEW**

## **AMI Pubblicato studio di "Right To Ride"**



**Su segnalazione di un nostro caro lettore, (grazie mille andrea per la segnalazione) vi volevo sottoporre questo articolo.....**

**L'articolo è liberamente tratto da un sito molto molto interessante, si tratta della ONLUS AMI (associazione**

**motociclisti inc...olumi), dove l'argomento principe, è il mondo dei motociclisti e moto. Questo articolo tratta**

**di un report pubblicato da Right to ride (associazione Nord-Irlandese di motociclisti), sulla casistica di**

**Incidenti Mortali tra i Motociclisti nell'Irlanda del Nord 2012, di cui AMI ha curato la traduzione in italiano**

**dell'"executive summary" del documento, da cui emergono considerazioni estremamente interessanti sulla**

**dinamica e sulle cause degli incidenti che coinvolgono i motociclisti: quindi vi riporto l'articolo per intero ed il**

**link per scaricare il documento originale direttamente dal sito di Right to ride.**

### ***Irlanda del Nord - Report Incidenti Mortali Motociclisti 2012***

*Right to ride ha pubblicato il "Report degli Incidenti Mortali tra i Motociclisti nell'Irlanda del Nord 2012", un dettagliato studio di 39 casi riguardanti incidenti mortali tra i motociclisti nell'Irlanda del Nord (UK) tra il 2004 e il 2010.*

*Lo studio, supportato dalla Fondazione Federale dei Motociclisti Britannici, è stato eseguito dal Dr. Elaine Hardy di Right to Ride con la collaborazione del Dr. Emerson Callender e Damian Coll del Team di Investigazione Incidenti Stradali, Scienza di Medicina Legale dell'Irlanda del Nord e il Dr Richard Frampton del Centro di Ricerca per la Sicurezza dei Trasporti, Loughborough University, Inghilterra (UK).*

*Questo Report contiene un'analisi di 39 incidenti esaminati attentamente ed include informazioni relative ai dati del veicolo, alla scena di collisione, all'ambiente e ai fattori umani. Complessivamente, 41 motociclisti sono rimasti vittime di incidenti mortali, pari al 36% degli incidenti motociclistici totali nel periodo 2004-2010 nell'Irlanda del Nord.*

*Viene di seguito riportato un breve riassunto del documento.*

#### ***Evidenze***

*Le evidenze fornite in questo documenti indicano che ogni collisione stradale è diversa dalle altre ma che in tutti i casi, l'intervallo di tempo tra la percezione del pericolo e la conclusione dell'impatto con un altro veicolo o con un'infrastruttura stradale è generalmente tra i 2 e i 3 secondi.*

*Nel 63,4% dei casi, (n.26/n.41) i motociclisti frenano prima della collisione e n.18 (43,9%)*

frenano brutalmente. Dei n.17 (41,4%) motociclisti che scivolano dopo la caduta, n.10 (24,4%) cadono verso sinistra e i rimanenti n.7 (17,1%) cadono dal lato destro. Ci sono stati 2 casi identificati dove l'ABS avrebbe fatto la differenza sul risultato della collisione, entrambi svoltisi su un rettilineo.

### Analisi

Dei 39 casi analizzati, in 17 (43,6%) l'altro veicolo viene considerato la causa primaria della collisione. In 13 casi (76,5%), i fanali del motociclista erano accesi e perciò il conducente dell'altro veicolo era in grado di vederlo; infatti sembra essere un problema di visuale che può essere causato dalla dimensione della moto o semplicemente dal fatto che l'autista dell'auto/del furgone si aspetta di vedere un'altra auto/furgone e ha difficoltà ad affrontare l'inaspettato. Ci sono 4 casi (10,3%) di velocità elevata, ma in tutti i casi le azioni dell'altro conducente hanno causato la collisione e altri 4 casi (10,3%) dove il motociclista aveva livelli di alcool sopra il limite legale e/o droga nel sangue. 3 di queste collisioni erano veicoli singoli (nessun altro veicolo coinvolto) e il quarto si trattava di un motociclista che, attraversando un incrocio con semaforo rosso e fanali spenti, ha impattato una macchina che stava attraversando l'incrocio. In 9 casi (23%) i motociclisti coinvolti in un incidente erano in gruppo o con un altro motociclista. In tutti questi casi il numero totale di motociclisti uccisi sono stati n.11/n.41 (26,8%).

#### Focus Group

Un Focus Group di istruttori, un investigatore per gli incidenti stradali, rappresentanti di polizia e di enti governativi hanno discusso dell'importanza della tecnologia sui veicoli come deterrente alle collisioni così come dei vantaggi di corsi di base e avanzati per l'insegnamento alla percezione e all'anticipazione dei pericoli come difesa contro le potenziali collisioni. È opinione generale che mentre la tecnologia può in alcuni casi avere benefici, un buon corso può essere più importante. Ma la disponibilità, l'immagine e i costi di corsi avanzati sembrano essere un ostacolo per il coinvolgimento dei motociclisti.

Secondo i partecipanti al focus Group, la migliore soluzione per evitare incidenti stradali è l'anticipazione e la consapevolezza dei pericoli. L'opinione generale è che l'unico modo affidabile per prevenire morti e feriti tra i motociclisti è innanzi tutto prevenire la collisione; ciò significa che il conducente deve tenere gli occhi ben aperti ed essere vigile e attento, tenendo un comportamento che prevenga la potenziale collisione diversi secondi prima che questa si possa verificare.

[Scarica il documento completo \(PDF in inglese\) dal sito di Right to Ride.](#)

**Quindi bando alle ciance, andate sul sito dell [AMI](#) e dateci una occhiata, rimarete senz'altro colpito come**

**Io siamo rimasti noi.**

**Un lampeggio dal Team dei Motocappottati Argelato. 🇮🇹**