

Claudia mi scrive:

Vorrei porre una domanda che da tempo è stata causa di lunghe discussioni, per poter finalmente ottenere una risposta chiara e precisa. Vorrei conoscere precisamente i movimenti da effettuare con le mani sulla corona del volante. Le discussioni nascono perchè, per esempio in caso di curva stretta, qualcuno dice che è meglio effettuare due passaggi portando la mano sopra il volante e "tirando" (ripetendo due volte il movimento) e qualcuno mi insegna che è meglio portare la mano dal lato opposto tenendole incrociate. Altro insegnamento è quello di spostare una mano sopra per poi compiere il movimento di "mezz'ora" con il volante. In attesa di una Sua risposta che ponga fine ai miei dubbi, le porgo cordiali saluti.

Claudia

La domanda di Claudia mi spinge a una risposta articolata.

Noi chiamiamo quelli che Claudia definisce "movimenti" tutti gli spostamenti delle mani lungo la corona del volante e li definiamo "Tecniche di sterzata" perchè possono essere fatti secondo tecniche diverse, più o meno consigliabili.

Infatti durante i nostri corsi la prima cosa che notiamo in oltre il 70% degli allievi è che spostano le mani di fronte a qualsiasi curva, anche quando non è affatto necessario perchè basta muovere di pochissimo il volante per farla.

Spostare inutilmente le mani sul volante fa perdere sensibilità, porta inoltre a sterzare più del necessario.

Ma se guidiamo in città si rende necessario quasi sempre.

Quindi a scuola guida ci insegnano a spostarle sempre altrimenti si fa un nodo con le braccia!

Ma questo non vuol dire che vada fatto ovunque!

Inoltre a scuola guida ci insegnano una tecnica a mio avviso sbagliata perchè ci porta ad avere le mani (per un momento) attaccate l'una all'altra.

Sotto la spiegazione in dettaglio.

Ricordate che tenere le mani sul volante, tenerle entrambe, e tenerle nella giusta posizione anche durante un lungo viaggio è il presupposto della sicurezza e indice di attenzione mentale.

Dal libro "Tecniche di guida e sicurezza stradale".

3.3. TECNICHE DI STERZATA.

Quando invece vediamo che dobbiamo sterzare molto, sarà necessario spostare le mani dal volante, e lo dovremo fare secondo una tecnica (giusta o meno) che chiamiamo "tecnica di sterzata". A volte è consigliabile spostare le mani perchè quando dobbiamo sterzare oltre i 90° potremmo essere in difficoltà: se poi sterziamo oltre i 160 gradi dobbiamo assolutamente spostare le mani per non ritrovarci con le braccia incrociate. Incrociare le braccia è ovviamente un grave errore perchè non permette di continuare a sterzare se questo diventa necessario.

Il "cross-arms" però (braccia incrociate), non è una tecnica proibita e nelle corse automobilistiche si usa. Per noi può valere solo per affrontare curve molto strette ma a condizione di avere buona visibilità e di intuire perfettamente lo sviluppo della curva. Se trovarsi a braccia incrociate è comunque da evitare, altrettanto pericoloso è trovarsi con le braccia che non sanno come muoversi o lo fanno in modo istintivo. Perdonatemi quindi se vi annoierò nelle prossime pagine, ma l'argomento merita una trattazione minuziosa ed esauriente.

Prendiamo allora in esame una situazione in cui siamo costretti a spostare le mani sul volante: chiameremo questi spostamenti "tecniche di sterzata" poiché possiamo ovviamente spostare le mani in tanti modi diversi, secondo modalità e tecniche differenti. Vediamo in dettaglio le tecniche più usate.

La prima è quella che purtroppo consigliano molte scuole di guida: consiste nell'iniziare la sterzata con una mano mentre l'altra le si avvicina andandole incontro. Quando le due mani si toccano la seconda continua la sterzata e via di seguito. Noi chiamiamo questa tecnica "da tranviere" o "mungere le

mucche" e la sconsigliamo in quanto è valida solo a bassissima velocità nei centri urbani (dove in pratica si può fare in qualsiasi modo, tanto si va molto piano).

La tecnica più conosciuta invece è quella ben illustrata nel famoso manuale dell'ex pilota e ingegnere Piero Taruffi. Questa partiva dal presupposto che in curva le mani dovessero essere sempre parallele; quindi a metà curva ci si doveva trovare sempre con le mani alle 9.15.

Gli spostamenti per arrivare a questa posizione sono poi quelli che analizzerò in seguito nelle tecniche consigliate. Voglio però sottolineare che questa posizione ideale, nasceva allora dall'esigenza di poter aumentare in ogni momento la quantità di sterzo durante la curva, esigenza che era tipica delle auto che avevano pneumatici stretti, quindi con molta deriva. Oggi invece, le auto necessitano di molto meno sterzo per cambiare direzione; ne consegue che c'è meno necessità di spostare le mani e meno necessità di lasciarsi un abbondante margine di movimento dello sterzo in curva prima di arrivare al "cross-arms" (braccia incrociate).

Le tecniche di sterzata possono essere divise in due gruppi: quelle in cui lo scorrimento delle mani si verifica a sterzata già iniziata e quelle che necessitano di uno spostamento delle mani "prima" di iniziare a sterzare.

Tecniche di sterzata senza preparazione.

Fra le prime c'è quella consigliata dalle scuole guida e anche da qualche famoso giornale specializzato. Descrivo più chiaramente la sequenza (che noi chiamiamo "tecnica da tramviere") per una curva a destra:

1. La mano sinistra inizia a sterzare a dx. mentre la destra le va incontro verso le 12.
2. La destra tira verso dx. mentre la sinistra torna indietro sul volante verso le 8.
3. La sinistra spinge nuovamente a dx. mentre la destra scorre andandole incontro ecc.

Questa tecnica può andar bene in città, ma ha comunque il grosso difetto che le mani si trovano spesso vicine: questo comporta una perdita di sensibilità, in pratica in qualche momento è come avere una sola mano.

Vi è poi la tecnica che noi definiamo "mungere le mucche" che è una variante della precedente e lavora però nella parte bassa del volante:

1. La destra tira verso dx. in basso e la sinistra scorre andandole incontro (ore 6).
2. La sinistra spinge verso l'alto e la destra scorre verso l'alto ecc.

Il movimento in questo caso procede per piccoli colpetti passandosi in pratica il volante fra le mani che lavorano solo sulla mezza corona nella parte bassa del volante. E' una tecnica che viene usata spesso da chi guida molto disteso e non arriva bene nella parte alta del volante. Per sterzare molto, in questo modo, ci vuole una vita!

Ma veniamo infine ad una tecnica "seria".

"Tecnica dell'incrocio":

1. La sinistra inizia la sterzata e la destra va a prendere il volante dalla parte opposta alle 10 ca. passando sopra al braccio sinistro. In questo momento le mani si trovano incrociate.
2. La destra ora tira a dx. e la sinistra lascia per riprendere il volante alle 9 e spingere...

Questa è una tecnica utile in città, nelle svolte strette e nelle manovre di parcheggio, ma non consiglio di usarla in curva eccetto forse in qualche tornante molto stretto perché con questa tecnica muoviamo il volante molto velocemente ma abbiamo poca sensibilità nel dosare la quantità di sterzo. E' però la tecnica "regina" che consiglio in caso di sbandata quando è necessario controsterzare molto e rapidamente.

Tecniche di sterzata con preparazione.

Le tecniche di sterzata che necessitano di una preparazione prima di iniziare a voltare, derivano dall'idea di prepararsi con le mani dalla parte opposta rispetto alla curva.

La prima la chiamiamo "Tecnica statica".

1. La mano destra si prepara sulle 12 e la sinistra sulle 6.
2. Le mani iniziano la sterzata a dx. restando ferme sul volante.
3. Le mani raddrizzano il volante restando ferme e ritornano nella posizione 12 e 6.

4. Le mani ritornano alle 9,15.

Il grosso svantaggio di questa tecnica sta nella fase 3, quella del riallineamento, perché per raddrizzare il volante bisogna in pratica sterzare dalla parte opposta: per questa ragione che la chiamiamo "statica". Inoltre viene a mancare la percezione di "volante dritto" che danno le mani in questa fase le mani quando si ritrovano parallele alle 9.15. Da ultimo, con questa tecnica, diventa un pasticcio percorrere sequenze di curve e controcurve ravvicinate o "esse".

La tecnica che consiglio invece è la "Tecnica dinamica con mano interna che tira":

1. La mano destra si prepara sulle 1 ca. (mai oltre le 12).
2. La mano destra inizia a tirare a dx., mentre la sinistra lascia scorrere il volante fino a che non si trova in perfetta opposizione rispetto alla destra.
3. La sinistra stringe il volante ed entrambe le mani continuano insieme la sterzata.
4. Entrambe iniziano a raddrizzare lo sterzo e la sinistra, quando si trova sulle 9, si ferma e si lascia scorrere il volante che la destra riporta nella posizione rettilinea.
5. A volante dritto la sinistra è alle ore 9, la destra che si trova sulle 1 torna sulle 3.

Esiste anche una variante di questa tecnica dinamica che chiamiamo "mano esterna che spinge":

1. La mano sinistra si prepara abbassandosi sulle 7 circa.
2. La mano sinistra spinge verso l'alto e la destra lascia scorrere il volante per riprenderlo quando si trova in opposizione.
3. Entrambe le mani continuano la sterzata.
4. La mano sinistra inizia il raddrizzamento del volante e la destra quando si trova sulle 3 si ferma e si lascia scorrere il volante.
5. A volante dritto la sinistra, che si troverà sulle 7, torna sulle 9.

Questa tecnica rispetto alla precedente consente di imprimere più forza sul volante mentre l'altra offre più sensibilità ed è quindi preferibile. Una ulteriore ragione a sfavore di questa tecnica ci è oggi offerta dalla presenza del servosterzo che non rende la sterzata gravosa dal punto di vista dello sforzo fisico. Le due tecniche descritte sono comunque entrambe "tecniche dinamiche".

Nella guida è necessario possedere bene solo due tecniche di sterzata: quella per affrontare le curve anche più strette (tecnica di sterzata dinamica) e quella per i grandi controsterzi (tecnica dell'incrocio). Fra tutte le tecniche possibili non ho preso in considerazione tante varianti come quella con una mano sola tipo "autoscontro" o "lavavetri", quella con la mano che va a ruotarsi e a prendere il volante da "dentro", tutte le posizioni strane di tipo asimmetrico, quelle con le mani in appoggio nella parte bassa del volante, la mano destra perennemente sul cambio e la sinistra alle 12 o il classico gomito sul finestrino. Questo per la loro ovvia inadeguatezza. Voglio quindi sottolineare fortemente l'esigenza di avere "sempre" una corretta posizione di guida e non solo quando andate veloci: basta un qualsiasi ostacolo improvviso in città per mettervi in difficoltà anche a bassa velocità. Se vi troverete ad affrontarlo con le mani nella giusta posizione, avrete sicuramente maggiori possibilità di evitarlo rispetto a quante ne avreste guidando "stravaccati" con una mano sola. Inoltre avere le mani in posizione corretta è anche un modo per costringervi a una guida attenta e concentrata.

Box. Esercizi di guida.

La guida su strada vi permette di allenarvi all'uso corretto di queste tecniche di sterzata. In città potete provare quelle che richiedono maggiori movimenti del volante, come quella dell'incrocio. Le strade di montagna sono invece ideali per provare quelle "dinamiche". Su questi tracciati potrete "sentire" bene l'esigenza di movimenti che non vi facciano perdere sensibilità sia negli inserimenti che nei riallineamenti. Guidando su strada provate ogni tanto a bloccare le mani sul volante e scoprirete che nel 90% dei casi potrete percorrere le curve senza spostare affatto le mani, con un notevole guadagno in precisione, sensibilità e immediatezza di risposta.