



ALPE ADRIA MOTORCYCLE UNION (AAMU)

Alpe Adria Motorcycle Union (AAMU) nasce negli anni Settanta in un ampio contesto socio-economico coinvolgente alcuni Stati e Regioni già appartenenti al vecchio impero asburgico e legati con vincoli di amicizia e collaborazione.

Per lo sport motociclistico l'iniziativa parte nel 1981 quando a Klagenfurt (Austria) i rappresentanti di Karinzia, Friuli Venezia Giulia, Slovenia e Croazia s'incontrano per disciplinare le manifestazioni motoristiche frontaliere che già da anni si svolgevano in quelle regioni confinanti.

Con il riconoscimento delle rispettive Federazioni Nazionali di Austria, Italia e Jugoslavia, l'Alpe Adria Cup motociclistica da così l'avvio a gare di motocroiss in Friuli Venezia Giulia e successivamente nel Triveneto, in Karinzia, Slovenia, e a gare di velocità sulla pista di Grobnik a Fiume in Croazia.

L'internazionalità delle gare, le trasferte poco onerose, il livello delle competizioni non elevato e quindi alla portata di molti, il notevole risalto sulla stampa locale, ma soprattutto il fatto di correre con licenze nazionali e N.O. delle rispettive Federazioni con una burocrazia ridotta al minimo, fanno crescere rapidamente le manifestazioni cui prende parte un sempre maggiore numero di piloti.

Aderiscono all'Alpe Adria Cup anche Slovacchia e Ungheria le quali contribuiscono in alcune gare di velocità a raggiungere un numero di partecipanti di gran lunga superiore alle contemporanee prove europee molto più titolate (detiene il record di presenze il circuito di Misano nella gara del 26 agosto 2001 alla quale si sono iscritti 460 appassionati e hanno gareggiato 434 piloti, record riconfermato anche in gare successive).

Dal '95 la segreteria generale internazionale dell'AAMU si è stabilita a Gorizia nella sede locale del CONI, presidente Giuliano Gemo e segretario Luigi Tomasi.

Il 14 luglio 2001 a Budapest, il congresso UEM ha riconosciuto l'AAMU membro aderente all'UEM.

Il 18 Ottobre 2001 ad Annecy, al congresso FIM, è stato ufficializzato il suo ingresso nella Federazione Internazionale.

Attualmente fanno parte dell'AAMU le Federazioni Motociclistiche di Austria (OAMTC), Repubblica Ceca (ACCR), Croazia (HMS), Italia (FMI), San Marino (FMS), Slovacchia (SMF), Slovenia (AMZS), Ungheria (MAMS) e come associati Serbia Montenegro (AMSSCG) e Romania (FRM).

Entro il mese di febbraio di ogni anno è convocata l'Assemblea Generale dei componenti l'AAMU con le premiazioni dei vincitori dei vari campionati e trofei (entrambe organizzate a turno tra i Paesi membri dell'AAMU).

Il 24 febbraio scorso si è tenuta a Drasice (Croazia) l'Assemblea AAMU che ha confermato la Presidenza e la Segreteria per il quadriennio 2006/2009.

In programma per il 2006 i campionati di velocità che riguardano moto d'epoca, motocross e supercross, enduro, supermotard, trial e manifestazioni mototuristiche. Le gare di velocità si disputeranno nei circuiti di Hungaroring, Pannonia, Brno, Most e Grobnik.

All'interno delle gare di **Alpe Adria Motorcycle Union** si disputano anche i campionati nazionali dei Paesi membri e il Campionato Triveneto.

Alpe Adria Motorcycle Union

Sede legale: piazza Argentina, 3 - Stadio Friuli

33100 Udine (Italia)

Sito web: www.alpeadriaracing.it

E mail: info@alpeadriaracing.it

Segreteria: Luigi Tomasi

c/o CONI Viale 24 Maggio, 1

34170 Gorizia

Tel.: (+39) 0481-536329

Fax: (+39) 0481-533819

E-mail: luigitomasi@interfree.it

LA PREVENZIONE COME EDUCAZIONE STRADALE E CULTURA DELLA SICUREZZA STRADALE

Giuliano Gemo

Presidente

F.M.I. Regione Friuli Venezia Giulia e Alpe Adria Union Motorcycle

Vice presidente Vicario C.O.N.I.

Dal gennaio 2006 Giuliano Gemo è membro della commissione Regione Friuli Venezia Giulia per la Sicurezza e l'Educazione stradale.

In questo ruolo è impegnato costantemente sul fronte della prevenzione degli incidenti stradali attraverso l'educazione stradale e la diffusione della cultura della sicurezza stradale.

Nella sua lunga esperienza sui campi di gara ha applicato innumerevoli volte quei concetti che permettono ai piloti di gareggiare con maggiore consapevolezza e tranquillità.

Gli stessi concetti sono ora proposti nei corsi di guida che egli rivolge ai più giovani, ai quali offre la propria esperienza per renderli cosciente dei pericoli della strada e garantire loro un approccio più sicuro al mondo delle due ruote.

CHI E' GIULIANO GEMO

Nato a Cologna Veneta (VR) nel 1941 è coniugato e padre. Imprenditore, consulente aziendale e motociclista, ha avviato diverse attività commerciali nel settore motociclistico. Cessata ogni attività lavorativa si è dedicato al volontariato sportivo e non.

Attualmente è vice presidente Vicario CONI Regionale, presidente Comitato Regionale Federazione Motociclistica Italiana, presidente AAMU Alpe Adria Motociclismo Union (di cui fanno parte Italia, Austria, Ungheria, Slovenia, Slovacchia, Croazia, Repubblica Ceca e Repubblica di San Marino) e membro della commissione Regione Friuli Venezia Giulia per la Sicurezza ed Educazione stradale. E' inoltre socio delle associazioni Panathlon International di Udine, Far Play Provincia di Udine, Medaglie al valore sportivo, Veterani dello Sport e altre varie organizzazioni.

Attività pubblica e sociale:

E' stato promotore e commissario del CONGAPI (diventato poi CONGAFI) e delle API - Piccole industrie di Udine, consigliere della Confesercenti della Provincia di Udine, consigliere Provinciale, vice presidente e reggente mandamentale dell'ASCOM di Udine, fondatore dell'associazione "Tricesimo e le sue botteghe", presidente della Pro Loco di Tricesimo.

Attività nell'ambito sportivo:

Dirigente e collaboratore di alcune Società sportive e di volontariato.

1959-1964: arbitro di calcio attività dilettantistica.

1960-1973: partecipa a varie iniziative del Basket Udinese (Trofei Burei, APU, Snaidero); è organizzatore del Trofeo triveneto di calcio tra Mobiliari con Fantoni, Snaidero, Moroso, Cumini, ecc...

1964: è uno dei fondatori del Tennis Club Morena di Tricesimo e ne è Presidente fino al 1974 organizzando tornei nazionali ed internazionali.

1976: fonda il Moto Club Morena diventandone presidente fino al 1979

1980: è nominato delegato regionale della Federazione Motociclistica Italiana. Entra a far parte del Consiglio Regionale CONI.

1981: a Klagenfurt è fondatore con la Karinzia e Slovenia dell'Alpe Adria motoristica (auto, moto e kart). Collaboratore della FMI come coordinatore per i Moto Club dei piloti italiani enduro a varie "Sei Giorni": Elba, San Pellegrino, Germania, Polonia, Francia, Svezia.

1985: inventa con Flavio Zamò la "12 ore Enduro" di Lignano arrivata poi alla 20ª edizione e considerata una delle più importanti manifestazioni motoristiche Internazionali.

1989: entra a far parte della Giunta Regionale CONI.

1993: è nominato Vice Presidente Regionale CONI e responsabile italiano per l'Alpe Adria motoristica.

1995: è eletto Presidente Internazionale Alpe Adria, da Austria, Croazia, Slovenia, Ungheria, Repubblica Ceca, Slovacchia e Italia.

1996: è insignito della stella d'argento CONI.

1999: partecipa a Seoul in Korea alla 109ª sessione del CIO quale membro del comitato "Senza Confini" per l'assegnazione delle Olimpiadi Invernali 2006.

2002: il CIO gli consegna il Diploma Internazionale per lo Sport.

2003: il CONI gli assegna la stella d'oro al merito sportivo.

2005: nell'EYOF di Lignano (Giochi Olimpici Giovanili Europei) è responsabile delle sedi di Gara, organizzatore e responsabile del Tour della Fiaccola (2600 km percorsi, oltre 2000 tedorfi impegnati, 76 sedi coinvolte).

LA RICERCA TECNOLOGICA IN DIFESA DELLA VITA SULLE STRADE

Di Davide Barin

A.M.I. Associazione Motociclisti Incolumi

Difendere la vita degli utenti della due ruote attraverso la realizzazione di strade e infrastrutture che tutelino l'incolumità dei motociclisti è quanto si prefigge l'A.M.I. (Associazione Motociclisti Incolumi). Strade obsolete e infrastrutture inadeguate sono le principali cause di incidenti stradali, a volte mortali. Una delle insidie più frequenti è la presenza di tombini lungo la superficie stradale che spesso è livellata in qualche modo con "toppe di asfalto" inutili e con opere murare lunghe e costose che hanno vita breve per il loro inevitabile riassetto, e che provocano avvallamenti responsabili di tante vittime soprattutto tra i motociclisti.

La ricerca tecnologica dispone di una valida soluzione a questo problema. Si tratta di pannelli realizzati in neoprene ottenuto dal riciclaggio di pneumatici usati, nel cui impasto sono stati aggiunti granuli di quarzo. I pannelli sono insonorizzati, antisdrucchiolo, resistente all'attrito radente e volvente, sia per il traffico veicolare sia per il calpestio pedonale; si montano in circa quindici minuti senza necessità di interrompere la circolazione stradale, e livellano in maniera definitiva i famigerati e tanti temuti tombini. Il risultato è una perfetta integrazione dei tombini al manto stradale.

Un altro grave pericolo delle nostre strade è costituito dai guard-rail "affilati come rasoi" che in Italia continuano ad essere allestiti sulle strade di nuova costruzione e su quelle più datate. Non solo: il nuovo tipo a "tripla onda" è ancor più pericoloso perché funge da ghigliottina per i motociclisti e da ariete per gli automobilisti.

La ricerca tecnologica ha permesso di realizzare barriere metalliche integrali dotate di una fascia orizzontale livellata all'asfalto che impedisce al motociclista in caduta di passarvi attraverso o di restare impigliato nei paletti di sostegno o di tagliarsi con i bordi metallici.

In alternativa alle barriere metalliche integrali, esiste un altro valido sistema per diminuire il rischio di traumi causati da urti conseguenti alla scivolata sull'asfalto, di ridurre i danni a gomme, cerchi, sospensioni e sterzo, provocati dall'impatto del veicolo contro il guard rail. Questo sistema chiamato cordolo soffice, non prevede la sostituzione del dispositivo di sicurezza già esistente ma semplicemente lo completa; è realizzato mediante l'assemblaggio di elementi prefabbricati modulari a forma di lastra piegata a "C", ottenuti dalla compressione di granuli di gomma riciclata e può essere applicato anche in assetto verticale, in corrispondenza di muri, spigoli vivi, alberi, supporti di segnali stradali, pali di sostegno per illuminazione.

CHI E' DAVIDE BARIN

Davide Barin, 32 anni, libero professionista e papà tra pochi mesi, ha ereditato la sua passione per la motocicletta dal padre che gareggiava nel cross fin da ragazzino. A 16 anni la prima moto, l'Aspes Hopi HRGCR 125 motore MAC Minarelli con la quale si dedica al motocross su una pista improvvisata con l'aiuto di alcuni amici. Nel '98, la prima moto stradale, la Kawasaki ZX6R a cui seguono la Yamaha R1 e la Suzuki GSX 1000 R con la quale scopre il piacere e la sicurezza di girare in pista, poi l'Aprilia RSV 1000 in sella alla quale si cimenta sui circuiti europei di Ledenon, A1 Ring e Rijeka, e su quelli italiani.

L'esperienza in pista lo rende consapevole delle insidie insite nelle infrastrutture stradali. Decide allora, con gli amici Marco Guidarini e Massimo Ceconello, di fondare un'associazione che sensibilizzi le istituzioni e l'utente della strada alla necessità di viaggiare su strade più sicure.

Nel 2003, fonda l'Associazione Motociclisti Incolumi Onlus e da allora è costantemente impegnato nell'attività di prevenzione degli incidenti stradali. Collabora con l'amico Marco Guidarini e con diversi team motociclistici alla realizzazione di corsi di guida sicuri per utenti delle due ruote di diversa età ed esperienza; concorre alla ricerca di tecnologie che mirino ad aumentare la sicurezza stradale, (guard-rail con riserva di sicurezza, protezioni di gomma derivante da pneumatici riciclati da applicare sotto i guard-rail e intorno agli ostacoli fissi) nel rispetto dei principi d'ergonomia mirata all'utenza motociclistica; infine, organizza meeting motociclistici e tavole rotonde per diffondere la cultura della sicurezza stradale.

Attualmente è vice-presidente dell'Associazione Motociclisti Incolumi (sito web: www.motociclisti-incolumi.com).

ASSOCIAZIONE MOTOCICLISTI INCOLUMI ONLUS

A.M.I.

L'Associazione Motociclisti Incolumi Onlus (A.M.I.) è un'unione organizzata di motociclisti che operano senza fine di lucro, con lo scopo comune di determinare la correzione di quelle normative pericolose per l'incolumità dei motociclisti.

L'idea di riunirsi in un'associazione è nata dall'esperienza di un grave incidente stradale senza conseguenze, che ha portato Marco Guidarini medico traumatologo, Davide Barin libero professionista, Massimo Ceconello commerciante a convincersi che numerosi sinistri dipendono dalle gravi carenze delle norme sulla viabilità, dall'inadeguatezza delle infrastrutture e da fattori prevedibili (asfalti logori e su segnaletiche orizzontali adesive rese viscido alla prima pioggia, strade dove sono in agguato idranti, spigoli vivi di marciapiedi, cuspidi agli incroci, lampioni in mezzo al piano viabile, un'infinità di buche e micidiali guard rail affilati come rasoi) che rappresentano insidie reali per ogni motociclista, e ai quali è possibile e doveroso porre rimedio.

L'A.M.I. (sito web: www.motociclisti-incolumi.com, e-mail: info@motociclisti-incolumi.com) si propone di combattere queste insidie fino a eliminarle e desidera segnalare alle istituzioni le profonde lacune del codice della strada, che ignora pervicacemente l'esistenza di circa nove milioni di utenti delle due ruote.

**DOSSI STRADALI E ROTATORIE: SICUREZZA IGNORATA.
IL CONFRONTO CON L'EUROPA.**

Di Maurizio Salamone

Coordinamento Motociclisti Nord Ovest

Uno dei problemi maggiori dell'utenza stradale italiana è la mancanza di un'informazione specifica sulle norme che regolano i comportamenti e la circolazione stradale. Questa disinformazione è dovuta principalmente al fatto che, dopo il corso di scuola guida per ottenere la patente, l'utente non consulta più il codice della strada. Ad aggravare la situazione, c'è una legislazione complicata da decreti, regolamenti ed accessori che ne rendono difficile l'interpretazione ai non addetti ai lavori, e una totale mancanza di informazione e comunicazione tra istituzioni e utenti della strada. Tutto ciò rende difficile reagire ed essere ascoltati.

Di fronte ad incidenti stradali o a strade dissestate a causa della scarsa manutenzione, o pericolose per la presenza di dossi e rotatorie mal costruiti, guard-rail inadeguati, ostacoli fissi che rendono difficile la circolazione, si colpevolizza l'utente o si cerca di risolvere il problema caso per caso. In questo modo, proprio perché l'utente non è in grado di far udire le proprie lamentele, continuano a trovare facile realizzazione strade e infrastrutture inadeguate in termini di sicurezza.

A questo punto, è urgente fare qualche cosa per sensibilizzare entrambe le parti. Da parte nostra occorre collaborare attivamente per segnalare i pericoli che incontriamo sulla strada, proponendo soluzioni che siano indirizzate al raggiungimento di una maggiore sicurezza per chi viaggia su due ruote, come i test di collaudo che verifichino se strade e infrastrutture hanno caratteristiche idonee alla sicurezza dell'utente motociclista, come l'adozione di guard-rail con protezione livellate al suolo stradale. E' importante anche denunciare strade e situazioni rischiose, organizzare iniziative, corsi e manifestazioni per rendere maggiormente consapevole il motociclista del proprio diritto di viaggiare su strade sicure, e richiamare le istituzioni e gli operatori della strada alla necessità di realizzare strade sicure per tutti, come già viene fatto in quei Paesi europei che sono riusciti a diminuire sensibilmente il numero di incidenti stradali.

Da anni il Coordinamento Motociclisti si assume il compito di intraprendere azioni indirizzate a una più corretta convivenza sulle strade, alla diminuzione degli incidenti stradali e alla difesa dei motociclisti, dalla riduzione delle assicurazioni al miglioramento delle condizioni stradali.

CHI È MAURIZIO SALAMONE

Iscrittosi ad un motoclub F.M.I. nel 1985 dopo aver ha frequentato numerosi raduni, nel 1998 è approdato al Coordinamento Motociclisti per il quale ha creato il sito del Nord Ovest. Da allora la sua attività a favore della sicurezza stradale è stata molto intensa.

Ha collaborato alla realizzazione di molte iniziative motociclistiche tra cui "Cravatte ai Cravattari", manifestazione di protesta contro le compagnie assicuratrici, e "Amico, la giornata del disabile e del motociclista", un raduno che si svolge annualmente all'insegna della solidarietà con chi è meno fortunato ma condivide la stessa passione per la motocicletta.

Si è impegnato nella diffusione della cultura della sicurezza stradale realizzando un corso sulla sicurezza a favore degli studenti delle scuole medie, pubblicando un libro sulla sicurezza e l'uso della moto e partecipando in veste di relatore ad alcune conferenze sulla sicurezza stradale nelle scuole e nei raduni motociclistici come quello organizzato dal GWCI lo scorso maggio a Vidigulfo (Pv).

Ha collaborato con l'università di Pavia al progetto di analisi degli incidenti stradali e realizzato un osservatorio sugli incidenti stradali che presto sarà on line.

Maurizio è attivo anche nel sensibilizzare le istituzioni sul problema della pericolosità delle strade italiane con riferimento particolare a dossi e rotonde illegali. Ha, inoltre, condotto con esito positivo una battaglia per l'apertura di un tratto della tangenziale di Torino chiusa al traffico motociclistico.

**SIAMO TUTTI SULLA STESSA STRADA
L'INIZIATIVA DEL GWCI**

Di Gian Pietro Boveri

Responsabile per la Sicurezza Attiva GWCI 1989

- Come nasce l'iniziativa del GWCI di istituire la figura del Responsabile per la Sicurezza Attiva
- Cosa denunciemo e come denunciemo
- Che tipo di denuncia inoltriamo: aspetti amministrativi e legali, l'importanza di inoltrare una denuncia alla Procura della Repubblica
- Come fare a farci pervenire la denuncia: i modelli.
- Collaborazione: l'atto più importante per avere più considerazione poiché **Siamo Tutti sulla stessa Strada.**
- I primi risultati, breve analisi delle risposte avute dagli enti cui è stata inoltrata la denuncia.

CHI È GIAN PIETRO BOVERI

E' più conosciuto come Indio per la sua passione per i nativi d'America. Ha fatto parte per molti anni del mondo custom frequentando raduni con il gruppo dei Free Bikers di Pavia.

All'inizio degli anni 2000 si è avvicinato per la prima volta al mondo Gold Wing cui ha aderito nel 2003 come socio effettivo, possessore di una GW.

IL GOLD WING CLUB ITALIA

Il **GWCI 1989** nasce nel lontano 1982 per iniziativa di alcuni appassionati del modello Honda Gold Wing (moto che aveva fatto la sua comparsa in Europa, soprattutto all'estero, qualche anno prima) fra i quali Ernesto Trazzi, l'unico dei soci fondatori iscritto ancora oggi al Club.

Il **GWCI 1989** fa parte della **GWEF** (Gold Wing European Federation) che unisce i Gold Wing Clubs di diciannove nazioni aderenti, tra le quali la Russia, l'ultima arrivata. Ciascun club nazionale organizza ogni anno, secondo un calendario prestabilito, un **raduno internazionale** a cui possono partecipare i soci (chiamati Wingers) di tutta Europa.

A sua volta il **GWCI** unisce più di 700 soci, alcuni dei quali residenti anche in Stati stranieri, divisi in 24 Sezioni coordinate da altrettanti Responsabili.

Lo scopo principale è quello di promuovere un mototurismo che unisca l'aspetto più ludico a quello culturale, sociale, benefico e, perché no, gastronomico, nonché di favorire la reciproca conoscenza dei soci sparsi su tutto il territorio nazionale.

Il GWCI ha il proprio sito web **www.gwci.org** dove viene aggiornata quotidianamente l'intensa attività del Club. Ha, inoltre, un organo di stampa, il **Gold Rider**, ad uscita bimestrale, spedito ai soci iscritti.

Possono iscriversi al **GWCI** tutti i possessori di qualsiasi modello di moto Honda Gold Wing.

In questo contesto Gian Pietro Boveri è nominato alla fine del 2004 Responsabile della Sezione Pavia, carica che ricopre ancora oggi.

Nel dicembre 2005 il Consiglio Direttivo gli propone di "inventare" il ruolo di Responsabile per la Sicurezza Attiva. Le idee sono chiare ma il ruolo è tutto da organizzare.

Comincia così l'appassionante e difficile avventura che lo ha portato a dedicare buona parte del proprio tempo libero a quest'attività di prevenzione il cui scopo è quello di far sì che nessun motociclista possa più perdere la vita a causa della scarsa manutenzione delle strade.

DISMO - DIMENSIONE SICUREZZA IN MOTO - DISABILI IN MOTO**L'ASSOCIAZIONE**

DISMO è impegnata sul fronte della sicurezza stradale, in difesa del diritto a una mobilità sicura delle persone di qualsiasi età e condizione sociale. Attualmente è l'unica associazione che assiste il disabile nell'iter per il conseguimento della patente di guida per motocicli, dalla valutazione del caso specifico all'allestimento di un motociclo adattato alle reali capacità di guida.

Per raggiungere i propri obiettivi si avvale della collaborazione di centri di ricerca, autoscuole, centri di test ed allestitori di mezzi altamente qualificati.

Il suo impegno è anche mirato al riconoscimento da parte delle istituzioni del motociclo come bene mobile principale al pari dell'auto, e a rendere possibile, in Italia così come accade nel resto della Ue, la regolare omologazione dei mezzi motociclistici dotati di accessori diversi dagli originali.

LA MISSIONE

I principali obiettivi dell'associazione sono:

- Sensibilizzare l'utente della strada, le istituzioni e i media sui temi della sicurezza stradale e della prevenzione degli incidenti
- Promuovere ed organizzare ogni attività atta al riconoscimento del motociclo come bene mobile principale al pari dell'auto
- Chiarire, valutare, applicare, coordinare e approfondire gli aspetti legislativi che regolano l'utilizzo dei veicoli a motore anche da parte dei soggetti diversamente abili, con particolare riferimento alla normativa per l'ottenimento della patente di guida e per la regolare omologazione di mezzi, accessori e parti speciali ed il loro regolare montaggio sui mezzi stessi seguendo le normative Ue
- Costituire comitati tecnici preposti alla valutazione di qualsiasi tipo di adattamento o modifica da applicare ad un mezzo circolante su pubbliche strade che possa agevolare la mobilità su strada del singolo individuo, nonché di ausili ai veicoli destinati a soggetti diversamente abili e per veicoli a motore modificati o personalizzati in generale
- Tutelare la dignità e i diritti di ogni utente della strada compreso il disabile, sanciti dalla Costituzione Italiana e dall'Organizzazione delle Nazioni Unite sui diritti dei portatori di handicap

I PARTNERS

- DISABIKE Consorzio Tecnova – Latina e Civitavecchia
- Handytech– Moncalvo (At)
- Centro Protesi INAIL - Vigorso di Budrio (Bo)
- Easy Trike – Marotta (Pu)
- Centro di Riabilitazione Eugenio Medea "La Nostra Famiglia" – Pieve di Soligo (TV)
- Editrice Custom – Majano (Ud)
- SportAbili – Predazzo (TN)
- Tecno Sea – Civitavecchia.

GLI OBIETTIVI RAGGIUNTI

Nell'ultimo anno di attività, DISMO è riuscita a raggiungere degli obiettivi molto importanti sia in campo normativo - legislativo sia nei riguardi della valutazione del disabile:

- consulenza al disabile che intenda conseguire la patente di categoria A
- consulenza presso il Comitato Tecnico per la redazione del nuovo prontuario adattamenti per i motocicli, tricicli e quadricicli ad uso di persone disabili
- consulenza presso il Ministero dei Trasporti Terrestri per l'introduzione delle nuove prove pratiche di guida per il conseguimento della patente di categoria A
- supporto a diverse sedi provinciali della MCTC per la valutazione del disabile alla guida di un motociclo
- valutazione di idoneità e supporto tecnologico al Centro Protesi INAIL di Vigorso di Budrio (Bo) per la realizzazione di protesi od ortesi necessarie per la conduzione in sicurezza di un motociclo
- polo tecnologico per la valutazione e lo studio della realizzazione e dell'idoneità degli ausili necessari per la modifica di motocicli conducibili da parte di persone disabili

GLI ALLESTIMENTI



Attacco al manubrio per arto offeso

L'attacco Easy Hand® permette di ancorare al manubrio l'arto offeso mantenendo la mobilità dello stesso in manovra e in piega.

(in attesa di omologazione)



Spostamento al manubrio del gas e del freno anteriore

Dublo Brake® e Bublo Gas® permettono lo spostamento sul manubrio dei comandi del gas e del freno anteriore da destra a sinistra.



Spostamento dei comandi di controllo

DISMO Inverti® permette lo spostamento dei comandi elettrici principali (luci, indicatori di direzione, clacson) sull'arto non offeso.



Rinvio del comando del freno posteriore a pedale o a mano

DISMO Inverti® e Dublo Brake® consentono il rinvio del comando del freno posteriore a pedale (per scooter).



Rinvio del comando del cambio a destra

Il comando del cambio può esser rinvio a destra per ovviare al problema di arto inferiore sinistro (in abbinamento con il rinvio del comando del freno posteriore a manubrio).



Rinvio del comando del freno posteriore a manubrio

DISMO Inverti® e Dublo Brake® permettono il rinvio del comando del freno posteriore a manubrio sul lato sinistro.

**Servo comando per gestione frizione**

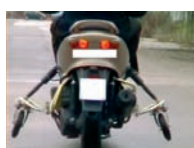
Servoattuatore alla frizione comandabile (manualmente) tramite potenziometro a manubrio (per la staccata) e pulsante per le cambiate rapide (in attesa di omologazione).

**Servo comando per la gestione della frizione DISABIKE**

Servoattuatore alla frizione gestito elettronicamente con azionamento tramite sensore sul comando del cambio.

**Azionamento del cambio con comando CLICKTRONIC™**

Azionamento del comando del cambio tramite pulsantiera sul manubrio sia con mantenimento della frizione originale che con abbinamento ad una servofrizione (in attesa di omologazione).

**Stabilità statica con kit SCHOOLBIKE®**

Il kit con due ruote contenitive anticaduta. Permette il controllo del mezzo a distanza e il suo utilizzo da parte di persone prive dell'impiego degli arti inferiori (in attesa di omologazione).

DISMO E LO SPORT

DISMO collabora con la Tecno Sea per la realizzazione d'imbarcazioni utilizzabili da persone affette da disabilità. Attualmente il DISMO Sailing Team ha ottenuto importanti piazzamenti sia alla HandyCup 2006 con un secondo posto ed alla Mauro Mancini 2006 con un primo posto con equipaggi composti da persone disabili e terzi sul totale di classe.

Nel corso dell'estate lo stesso equipaggio parteciperà alla Carthago Dilecta Est 2006 con partenza da Fiumicino (RM) ed arrivo Sidi Bu Said (Tunisia) per testare l'attacco Easy Hand® su lunghe percorrenze (300 miglia).

OBIETTIVI FUTURI

DISMO si sta impegnando per la creazione di piste polivalenti per la valutazione effettiva del disabile su veicolo multiadattato.

Le prime sorgeranno a Treviso (area nord), Budrio (area centro) e Civitavecchia (area sud) e saranno dotate di motocicli adatti a test psico-fisici e di attitudine alla guida.

Sul fronte dei simulatori sono allo studio degli ambienti di test per valutare la forza residua di un arto necessario alla conduzione di un motociclo da parte di una persona disabile, e dei mezzi statici per i test presso le Commissioni Mediche preposte alla valutazione del disabile per il rilascio del certificato medico al fine di ottenere il permesso di guida.

COME ISCRIVERSI ALL'ASSOCIAZIONE

L'iscrizione a DISMO è libera ed è subordinata al versamento della quota annuale di euro 50 (cinquanta).

Il versamento deve essere effettuato previa compilazione della form di iscrizione sul sito www.dismo.org e versamento della quota associativa tramite bonifico bancario sul c/c n. 205 570 465 229, codice ABI 05728, codice CAB 12003 intestato a DISMO - Dimensione Sicurezza in Moto e Disabili in Moto.

Sito web: www.dismo.org

E-mail: info@dismo.org

Tel.: 338-6291038

Fax 0432-948606

UN ANNO DI IMPEGNO VERSO UNA MOBILITÀ PIÙ SICURA PER TUTTI I MOTOCICLISTI

Gioacchino Poletto

DISMO – Dimensione Sicurezza in Moto e Disabili In Moto

A un anno dalla sua fondazione, l'associazione DISMO ha raggiunto notevoli traguardi nel garantire maggiore sicurezza ai motociclisti che vivono con maggiore difficoltà la propria passione per la moto. Il più importante risultato ottenuto è in tema di normative, adattamenti, allestimenti, patenti di guida, corsi di guida sicura e quant'altro sia utile alla valutazione del disabile e del suo approccio alla guida del motociclo: DISMO è stata riconosciuta dal Comitato tecnico della Motorizzazione Civile di Roma come ente privato competente, affidabile ed informato sui problemi di quest'utenza.

Grazie a DISMO, il Comitato tecnico in futuro valuterà l'esistenza di ausili atti a garantire il mantenimento in sella del pilota, a tutela della sua sicurezza e di quella del motociclo; vaglierà la patente A speciale in relazione al tipo di minorazione (paraplegia, tetraparesi etc...) e pondererà l'omologazione del veicolo adattato.

DISMO si è inoltre riuscita ad ottenere che gli addetti ai lavori siano formati nel campo della dinamica motociclistica e della sua effettiva applicabilità su strada, e informati sulle migliori tecnologie disponibili per la realizzazione di ausili destinati alla guida dei motocicli.

CHI E' GIOACCHINO POLETTO

(dal sito web: www.polettogioacchino.com)

Programmatore e consulente, è stato il primo disabile in Italia ad ottenere il permesso di guida per motocicli senza adattamenti.

Da tempo è impegnato nella programmazione di siti ed ambienti di lavoro accessibili e utilizzabili alle diverse tipologie di utenti.

Nel 2005 ho fondato DISMO - Dimensione Sicurezza in Moto e Disabili in Moto, la prima associazione motociclistica impegnata a difendere il diritto alla mobilità su due ruote delle persone diversamente abili.

Nel 2006 ha organizzato alla 12ª Bike Expo International di Padova la tavola rotonda "Disabili per caso e Motociclisti per scelta".

Attualmente è presidente di DISMO.

LA CUSTOMBIKE E L'OMOLOGAZIONE

Gerardo "Jerry" Chillico
Custombike s.r.l. di Modigliana (Forlì)

Gli esemplari unici firmati Custombike possono circolare regolarmente sulle strade italiane poiché sono omologati.

Uno di questi, la special SF 49 ERS è esposto al Bike Show della Biker Fest, dove Jerry darà un'interessante dimostrazione di come si monta una Special partendo da un'Harley-Davidson modificata grezza.

«Abbiamo delle omologazioni italiane fatte nel 1996 ma secondo le nuove normative dobbiamo fare alcuni aggiornamenti entro il 31 dicembre 2006. A questo scopo ci avvaliamo della collaborazione di un ingegnere di Forlì» ci spiega Jerry.

«Per rendere uniche le nostre motociclette facciamo l'immatricolazione con la nostra conformità quindi produciamo il nullaosta che specifica le modifiche apportate e non riportate nella scheda tecnica» continua il costruttore emiliano. «Alleghiamo la lettera di responsabilità dei lavori eseguiti in perfetta regola d'arte, con l'aggiunta di tutti i documenti di certificazione per i materiali sostituiti. Alleghiamo anche il certificato con il codice dell'Albo Costruttori dopo aver richiesto alla CUNA - Commissione Tecnica di Unificazione nell'Autoveicolo - la struttura dei codici telaio per poterli applicare sulle nostre moto. Infine, fissiamo un appuntamento al C.P.A. per le dovute verifiche. L'omologazione dipende dal Ministero dei Trasporti e della Navigazione di Roma».

CUSTOMBIKE S.R.L.

La **Custombike** s.r.l. è la prima Casa motociclistica artigianale italiana a produrre splendidi esemplari di motocicletta che costituiscono la realizzazione dei sogni più ambizioni di tanti appassionati.

I suoi prodotti sono ampiamente apprezzati dall'utenza motociclistica per le ragguardevoli caratteristiche tecniche, le linee accattivanti e le perfette proporzioni che le eleggono a vere opere d'arte motoristica.

Il carattere di unicità di queste motociclette trova ampia approvazione e riconoscimento nei più importanti Saloni nazionali e internazionali.

Situata a Modigliana, in Emilia Romagna, terra di motori, passioni e allegra esuberanza, è stata definita la Ferrari a due ruote non per un abuso di espressione (questa definizione era già stata coniata in precedenza per una blasonata Casa motociclistica italiana) ma per rendere onore a creazioni che rappresentano magnificamente l'ingegno e la creatività dei costruttori di motociclette del nostro Paese.

Questa solida realtà produttiva è nata dall'impegno di Gerardo "Jerry" Chillico, l'estroso personaggio di fama internazionale che ha saputo unire ad un vasta esperienza nel settore motociclistico, una grande passione per il proprio lavoro e una vena artistica fuori dal comune.

Nel corso del 2006, Jerry ha ricevuto la palma d'Oro come miglior Costruttore Europeo di Special (un settore estremamente elitario) nonché un importante riconoscimento alla Bike Week di Daytona, negli Stati Uniti.

In autunno, tornerà negli Stati Uniti, a Las Vegas, per un contest che lo vedrà gareggiare per l'ambitissimo titolo mondiale.

CHI È' MARCO VALMORI

Nato a Varese nel '57, motociclista da parte di madre, motogiornalista e geometra, ha percorso oltre un milione di chilometri su ogni tipo di strada, dalla Sicilia a Capo Nord, dalla Turchia ai paesi Baltici battendo anche le strade degli ex Paesi d'Oltre Cortina prima e immediatamente dopo la caduta del Muro di Berlino. Ha partecipato a ventiquattro Elefantentreffen di cui venti tra Salzburg e Bayerischerwald; da quattro anni prende parte all'Altes Elefantentreffen nel Nurburgring. E' iscritto all'Ordine dei Giornalisti dal 1982 e ha collaborato con diverse riviste del settore.

IL SUO IMPEGNO DI SINGOLO MOTOCICLISTA PER LA SICUREZZA DI TUTTI

In seguito alla prima edizione del programma "Striscia la Notizia" in cui veniva evidenziato il fatto che i guard-rails esistenti in Italia non erano omologati, Marco Valmori ha denunciato sul quotidiano "La Prealpina" l'esistenza dei guard-rails tagliagole sulla rotatoria appena costruita in località Capolago di Varese. La sua azione ha contribuito alla loro rimozione (rimozione che poi è stata estesa agli svincoli dell'autostrada A 9 Milano-Varese).

Il suo esempio dimostra come ogni singolo motociclista può fare realmente qualcosa per la propria sicurezza e per quella della collettività, in difesa del diritto di tutti di viaggiare su strade sicure.

L'impegno di ciascuno di noi nella nostra realtà quotidiana, insieme con quello di associazioni, testate giornalistiche, enti e Pubbliche Amministrazioni, può realmente contribuire a cambiare una situazione che da troppo tempo è responsabile della perdita di tante vite.



Redazione: **Editrice Custom Sas**

Via Ciro di Pers 38

33030 - Majano - Udine - Italy

Tel. + 39. **0432.948570** r.a.

Fax + 39. **0432.948606**

info@bikerslife.com - www.bikerslife.com

info@cruisinlife.it - www.cruisinlife.it



PRESENTAZIONE DELL'EDITRICE CUSTOM SAS

L'**Editrice Custom sas** nasce nel 1991 dalla passione del direttore, Moreno Persello, per il mototurismo e il motoradunismo, nonché dalla consapevolezza che in Italia, all'epoca, mancava una pubblicazione specializzata in questi settori. E' nata così **Bikers Life**, unica rivista realizzata in Regione che viene distribuita a livello nazionale, con una tiratura di 35/45mila copie e oltre 2000 abbonati. Dal 1995 Bikers Life ha un proprio sito (www.bikerslife.com), realizzato a suo tempo in collaborazione con l'Università di Udine e voluto dall'allora direttore Franco Bortuzzo. Nel 2003 a Bikers Life si affianca un'altra pubblicazione, **Cruisin'**, la prima rivista italiana di auto americane (www.cruisinlife.it); si tratta dell'unico strumento editoriale del nostro Paese a diffondere il culto dell'automobile e del prodotto made in USA, sia contemporaneo che classico. Attualmente Cruisin' viene distribuita a livello nazionale e vanta una tiratura di 27/32mila copie e circa 1500 abbonati. Entrambe sono riviste leader nelle rispettive nicchie di mercato.

Oltre alle due riviste appena citate, si pubblicano varie edizioni speciali, tra le quali spicca l'**Annuario Raduni**, un calendario di eventi motoristici nazionali e internazionali che raccoglie numerose date (oltre 5000 quest'anno) e che diventa il vademecum annuale di tanti appassionati italiani ed europei ed è utilizzato da tutte le testate del settore in Europa che pubblicano un calendario di tali eventi. Quest'anno inoltre, grazie alla collaborazione con la Regione Friuli Venezia Giulia, all'annuario è stata allegata una cartina di itinerari in moto in Friuli Venezia Giulia.

Nel 1993 inoltre l'Editrice ha collaborato alla realizzazione della prima (e unica) gara del Campionato Europeo **Dragster** svoltasi in Italia (www.dragsteritaly.com) e dispone di contatti a livello europeo per rilanciare tale settore (l'ambiente motoristico più seguito negli Stati Uniti); inoltre è stata la prima nel 1999 a portare in Italia una gara del **Campionato Europeo di Stunt Men - Free Style**. Oltre a ciò l'Editrice Custom è stata co-fondatrice del "Chopper & Custom show" di Padova (l'attuale **Bike-Expo** - www.bike-expo.it), la più importante fiera del settore in Italia e la più seguita in Europa, che oggi raccoglie oltre 100.000 presenze; in tale occasione vengono organizzate circa una ventina di corriere per chiunque voglia partecipare a questa manifestazione. Inoltre si organizza anche il **Cruisin' Rodeo**, il maggiore evento italiano dedicato alle auto americane (www.cruisinrodeo.it).

Fin dal 1991 L'Editrice Custom sostiene il **Coordinamento Motociclisti** collegato alla **FEMA** (Federation of European Motorcyclists' Associations) e collabora con uno studio legale a disposizione dei lettori, che si impegna per risolvere diverse questioni legate al motociclismo e per tutelare i diritti dei motociclisti. Nel 2003 ha cooperato alla fondazione di **DISMO** (Dimensione Sicurezza Moto - Disabili in Moto - www.dismo.org), associazione che si impegna a valutare e applicare gli aspetti legislativi che regolano l'utilizzo delle due ruote da parte dei disabili, con particolare riferimento a patenti e omologazioni. L'obiettivo principale è quello di acquisire esperienza in tema di sicurezza per

i motociclisti e di assistenza tecnica e legislativa ai disabili e non solo. Sono già stati raggiunti importanti risultati (abbiamo già "rimesso in sella" diverse persone) e l'associazione è diventata membro del **C.N.O.S.S.** (Coordinamento Nazionale Organismi di Sicurezza Stradale) e insieme collaborano attivamente con il Comitato Tecnico del Ministero dei Trasporti Terrestri.

Al fine di promuovere al meglio il **mototurismo** nazionale e internazionale, si collabora con un'agenzia di viaggi organizzando ogni anno viaggi dedicati negli Stati Uniti (Daytona, Sturgis, Coast to Coast, ecc.) e non solo (**www.bikertourist.com**); circa 100 persone l'anno approfittano ad esempio del viaggio a Daytona in occasione della "Daytona Bike Week"; inoltre è stata attuata una collaborazione con la Florida, vista la particolare amicizia con la rivista *Born to Ride* (www.borntoride.com), e con Mosca, grazie alla collaborazione con la rivista *Bike Freak* (www.bikefreak.ru). Alla 20ª Biker Fest arriveranno diversi ospiti dagli Stati Uniti, dall'Australia, dal Canada e dalla Russia.

Nel 2000, e di nuovo quest'anno, è stato sottoposto ai partecipanti alla Biker Fest e ai nostri abbonati (un campione di circa 1000 persone) un questionario, con domande inerenti alle loro abitudini "motoristiche" e turistiche, alla nostra rivista, agli acquisti online ecc. e disponiamo quindi di interessanti dati statistici che potrebbero essere utili per sviluppare dei progetti turistici e non, mirati a questa tipologia di persone. Questa iniziativa verrà ripetuta anche quest'anno.

Oltre alle attività appena elencate, seguiamo come Ufficio Stampa la **Biker Fest** (**www.bikerfest.com**), il motoraduno più importante d'Italia e il terzo in Europa per dimensioni e spettacolarità. Giunta quest'anno alla ventesima edizione, la Biker Fest rappresenta ormai un classico nella scena motoradunistica europea (ma è nota a livello mondiale) e richiama ogni anno migliaia di persone da tutt'Europa, ma anche da oltreoceano; anche quest'anno la manifestazione si terrà a **Sutrio (Udine) dal 22 al 25 giugno**.

In questi anni inoltre, puntando su questa manifestazione e su altre attività, l'Editrice Custom si è sempre impegnata a promuovere al meglio il turismo nella Regione Friuli Venezia Giulia, sia a livello nazionale che internazionale.