MOTOCICLISTA ESPECIALISTA
PARA ESCOLTA Y CARAVANA

Ciencia Latina Internacional
CID editorial
ALIANZA RED
Crossref

Abril 2025 – CID - Centro de Investigación y Desarrollo
Copyright © CID - Centro de Investigación y Desarrollo
Copyright del texto © 2025 de Autores
libros.ciencialatina.org
editorial@ciencialatina.org
Atención por WhatsApp al +52 22 26903834

Datos Técnicos de Publicación Internacional
Título: "Motociclista especialista para escolta y caravana"
Autor: Fabricio Rodrigo Taipicaña Cayambe
Editor: CID - Centro de Investigación y Desarrollo
Diseño de tapa: CID - Centro de Investigación y Desarrollo
Corrección de Estilo: CID - Centro de Investigación y Desarrollo
Formato: PDF
Páginas: 58 pág.
Tamaño: A4
Requisitos de sistema: Adobe Acrobat Reader
Modo de acceso: World Wide Web
ISBN: 978-1-967344-95-6
DOI: https://doi.org/10.37811/cli_w1204

1ª. Edición. Año 2025. Editorial CID - Centro de Investigación y Desarrollo.
El contenido del libro y sus datos en su forma, corrección y fiabilidad son responsabilidad exclusiva de los autores. Permite la descarga de la obra y compartir siempre que los créditos se atribuyan a los autores, pero sin la posibilidad de cambiarlo de cualquier forma o utilizarlo con fines comerciales

Prohibida su reproducción por cualquier medio.
Distribución gratuita

INDICE

INTRODUCCIÓN 10

MOTOCICLISTA DE CARAVANA TRADICIONAL 11

ESCOLTA MOTOCICLISTA 15

Fundamentos del escolta motociclista..... 17

ESCOLTA POLICIAL..... 22

MOTOCICLISTA DE CARAVANA 23

FORMACIONES EN CARAVANA..... 23

SEÑALES DEL MOTOCICLISTA..... 24

Señal preventiva 24

Señal de pare y flujo: el control preciso del motociclista de caravana..... 24

Señales acústicas 25

Señales luminosas..... 25

SEGURIDAD DEL MOTOCICLISTA DE CARAVANA..... 26

Verificación estados mecánicos 27

Planificación de seguridad..... 27

Identificación de riesgos..... 30

Toma de decisiones ciclo OODA 32

Perfiles de seguridad 38

TÉCNICAS DE ESCAPE EN ACCIDENTES DE TRÁNSITO..... 38

INESTABILIDAES DE LA MOTOCICLETA..... 40

DEZPLAZAMIENTO DE CARVANA..... 40

REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS..... 55

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1. Posición escolta privado 16

Figura 2. Iniciativa 17

Figura 3. Agilidad 18

Figura 4. Flexibilidad 19

Figura 5. Posicionamiento estratégico 20

Figura 6. Sinergia 21

Figura 7. Escolta policial 22

Figura 8. Ruta 29

Figura 9. Ciclo OODA 33

Figura 10. Composición de cápsula de seguridad 35

Figura 11. Jerarquía de caravanas 37

Figura 12. Desplazamiento de caravana 41

Figura 13. Limpiar vía 42

Figura 14. Prohibición de rebasar 43

Figura 15. Coordinación 44

Figura 16. Luces al conductor 46

Figura 17. Ingreso a intersección 47

Figura 18. Posición escolta privado 48

Figura 19. Ingreso 49

Figura 20. Disloque 51

Figura 21. Domino 52

Figura 22. Embarque-desembarque 53

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Colores de seguridad 30

Tabla 2. Ejemplo identificación de riesgos 31

Tabla 3. Probabilidad 31

Tabla 4. Impacto 32

DEDICATORIA

En primer lugar, agradezco infinitamente a Dios por cada una de las pruebas que ha puesto en mi camino. Gracias a Su sabiduría y misericordia, he podido encontrar la fortaleza necesaria para enfrentar las dificultades, y Su apoyo constante ha sido la guía que me ha motivado a seguir adelante, incluso cuando parecía que todo estaba en contra. Dedico estas palabras con todo mi corazón a mi madre, Norma Cayambe, y a mi tía, Nelly Cayambe, pilares fundamentales en mi vida. A ustedes les debo el coraje y la determinación para no rendirme. Gracias por su amor incondicional y por ser mi refugio en los momentos de incertidumbre. A todos los jóvenes que, como yo en algún momento, han sentido que el mundo los abandona, les digo que no dejen de creer en sí mismos. Aunque las circunstancias sean difíciles y el camino parezca incierto, es precisamente en esos momentos cuando descubrimos nuestra verdadera fuerza. A veces, debemos ser valientes y crear nuestro propio camino, uno que refleje nuestras esperanzas, sueños y convicciones más profundas.

A mis hijos, Jostin, Felipe, Zadkiel y Astrid, cada uno de ustedes es una razón para seguir luchando, una fuente constante de inspiración que me impulsa a continuar sin rendirme. Sus risas, su amor y su pureza me recuerdan que el propósito de seguir adelante siempre será más grande que cualquier obstáculo. Ustedes son mi motivación más pura y mi razón para perseverar, sin importar cuán arduo sea el camino.

Finalmente, agradezco profundamente el apoyo y la confianza de cada persona que ha sido parte de este viaje. Sin ustedes, no habría podido alcanzar lo que soy hoy. Gracias por creer en mí, por darme la fuerza para seguir adelante, por ser la luz en mis momentos de oscuridad, y por recordarme siempre que, con fe y determinación, todo es posible.

AGRADECIMIENTOS

Es de suma importancia agradecer a Cristian Mora, Jorge Ramírez por ser las primeras personas que fueron parte de este sueño, al permitirme ser parte de la caravana presidencial en el periodo de Rafael Correa. En el 2013 de la Agencia Metropolitana de Tránsito. Quiero extender mi reconocimiento a mis compañeros en la creación del primer grupo de avanzada presidencial, "Charlies", un equipo que no solo compartió objetivos, sino que también se unió bajo un mismo propósito: el de servir con responsabilidad y profesionalismo en cada misión.

La experiencia compartida del Sr. Luis Ramiro Gallardo, a quien Dios tenga en su gloria, marcó un hito fundamental para cada uno de nosotros.

Este grupo se convirtió en un pilar fundamental en la historia y en la creación de un nuevo grupo especializado en el traslado de caravanas de seguridad. "X"

A lo largo de este proceso, aprendí lecciones valiosas de compañerismo, sacrificio y el verdadero significado del trabajo en equipo. Esas experiencias y recuerdos seguirán siendo una fuente de inspiración y orgullo para todos los que tuvimos el honor de ser parte grupo.

Quiero expresar mi más sincero agradecimiento a mi hermano, el Ing. Steeven Taipicaña, por brindarme su invaluable apoyo en la publicación de este libro, Su ayuda fue crucial para culminar con éxito todo este desarrollo.

RESUMEN/ PRÓLOGO

El libro es el resultado de la exposición de experiencias de un motociclista de caravana (escolta). El contenido que puede encontrar en este libro contribuirá a los especialistas en caravanas con razones y formas de actuar en una situación de tensión cuando se ejecutan las cápsulas de seguridad. Además, permite la simplificación utilizando técnicas de conducción probadas. Las lesiones, los motociclistas se ven afectados principalmente por accidentes de tráfico donde los motociclistas están más afectados que otros actores callejeros, por lo tanto, los motociclistas alcanzan sus objetivos a través de operaciones de seguridad y protegen la vida y los objetivos de otras personas.

ABSTRACT

The book is the result of the exposition of experiences of a caravan (escort) motorcyclist. The content that you can find in this book will contribute to caravan specialists with reasons and ways to act in a tense situation when running safety capsules. Additionally, it allows for simplification using proven driving techniques. Injuries, motorcyclists are mainly affected by traffic accidents where motorcyclists are more affected than other street actors, therefore, motorcyclists achieve their objectives through safety operations and protect the lives and objectives of other people.

INTRODUCCIÓN

El libro que ahora tienes en tus manos es el fiel reflejo de vivencias y aprendizajes del diario vivir como motociclista de caravana siendo parte de la seguridad presidencial, brindando protección en el traslado de delegaciones internacionales que han visitado el país, donde he ido adquiriendo técnicas y destrezas a través de obstáculos y circunstancias imprevistas en la vía, es por ello que siento necesario plasmar este conocimiento empírico y tecnificado adquirido en estas hojas porque sé que va a reforzar tu conducción en la motocicleta de tipo policial.

Es importante tener en consideración que el nivel de riesgo es prominente en el motociclista de caravana, debido a las altas velocidades que utilizan al momento de llevar a cabo su objetivo, pasando por espacios reducidos entre vehículos, sumando a esto la imprudencia de todos los usuarios viales por su falta de atención al momento de transitar en la vía.

El contenido que encontrarás en este libro coadyuvará al especialista de caravana de cierto modo a saber el por qué y cómo actuar en situaciones de tensión, cuando se encuentra realizando el traslado de la cápsula de seguridad; asimismo, mediante técnicas de conducción comprobadas, permitirá simplificar: lesiones, accidentes de tránsito, donde el conductor de la motocicleta en su mayoría sale más afectado que el resto de actores viales, y para que el motociclista cumpla con su objetivo en toda la operación de seguridad, resguardando su vida y la de los demás.

MOTOCICLISTA DE CARAVANA TRADICIONAL

Todos los usuarios que utilizan la red vial: conductores, peatones, ciclistas, bien semovientes, etc., cuando escuchan una señal acústica (sirena) su primera reacción es la de estar atento al sonido de alarma y ver desde donde proviene la alerta para que se pueda dar el paso al vehículo de emergencia. Sin embargo, es demasiado incómodo o de cierta manera una falta de respeto cuando se observa que vienen motocicletas con sirenas y balizas transitando por todos los carriles de circulación; inclusive entre los vehículos, además utilizando los espacios de uso exclusivo del peatón, generando una confusión mental e inhabilitando la capacidad de tomar una decisión acertada para la movilización oportuna de los vehículos trasladándose en caravana.

También, el finalizar el paso de la caravana conlleva a una alteración de circulación vehicular en las intersecciones, donde los vehículos que cedieron el paso a la caravana (luz roja), en conjunto con los otros vehículos que se encontraban en libre de circulación (luz verde) generan un caos vehicular y el dispositivo regulador de tránsito (semáforo) debido a todos los vehículos que se encuentran en el interior de la intersección porque generalmente están desordenados no es de ayuda, e inicia una confrontación entre los conductores teniendo reacciones agresivas y comportamientos hostiles sobredimensionados ante las situaciones de conducción, ya que todo conductor quiere continuar con su circulación, por lo que es muy complicada y más aún cuando no existe un ente regulador (metropolitano) de tránsito para que gestione la circulación vehicular.

Por ello la importancia y el enfoque de este aprendizaje, mismo que se obtuvo mediante experiencias para que el traslado de caravanas sean de manera técnica y siempre teniendo presente la seguridad vial y el respeto a todos los usuarios, así mitigar la idea de ‘‘la caravana tiene que pasar como sea’’ ya que por ser parte de una operación de seguridad no exime de responsabilidad civil o penal, buscando que no existan contratiempos ejecutando ciertas técnicas de conducción para la reducción de accidentes de tránsito. Para contextualizar el tema es necesario tener en claro ciertos conceptos:

Educación vial.- conjunto de conocimientos y normas que tienen por objeto capacitar a la población en general para que sepan conducirse en la vía pública con mayor seguridad ya sea como peatones, pasajeros o conductores.

Usuario vial.- es toda persona o animal que se encuentra sobre la vía haciendo uso de la misma.

Red vial.- toda superficie terrestre, pública o privada, por donde circulan peatones, animales y vehículos, que está señalizada y bajo jurisdicción de las autoridades nacionales, regionales, provinciales, metropolitanas o cantonales, responsables de la aplicación de las leyes y demás normas de tránsito.

Intersección.- área común de calzadas que se cruzan o convergen.

Manejo a la defensiva.- es manejar con responsabilidad respetando las normas y leyes, siempre anticipándose a cualquier accidente en vía, para salvar vidas, tiempo y dinero a pesar de las condiciones reinantes de las acciones de los demás; el manejo defensivo protege de lo que está pasando alrededor.

Manejo a la ofensiva.- es conducir de manera agresiva, con mucho acercamiento a otros vehículos y así obligarlos a realizar movimientos de acuerdo a su necesidad.

Manejo a la evasiva.- son aquellas adquiridas con la práctica y la experiencia del conductor para que con ello pueda mitigar el riesgo, minimizar lesiones o evitar incluso hasta la muerte.

Línea de pare.- línea pintada en la calzada antes de una intersección o cruce, para indicar al conductor el sitio donde debe detener su vehículo momentáneamente, para permitir el paso reglamentario de otros usuarios.

Distancia de detención.- es la distancia que recorre un vehículo desde que el conductor percibe un problema, lo evalúa, actúa y el vehículo se detiene; comprende la distancia de reacción más la distancia de frenado.

Distancia de frenado.- es la distancia que recorre un vehículo desde que se acciona el freno, hasta que el vehículo se detiene.

Distancia de reacción.- es la distancia que recorre un vehículo desde que el conductor levanta el pie del acelerador y acciona el pedal de freno.

Escolta.- proceso de protección que implica el acompañamiento de una persona o grupo para garantizar su seguridad.

Caravana.- conjunto de vehículos que se desplazan juntos, a menudo bajo medidas de seguridad coordinadas.

Motocicleta.- una motocicleta es un vehículo de dos ruedas, motorizado, diseñado para el transporte de uno o dos pasajeros. Generalmente, cuenta con un motor de combustión interna o eléctrico y se utiliza para diversas finalidades, incluyendo el transporte personal, recreativo y deportivo. Las motocicletas varían en tamaño, potencia y estilo, y son populares por su agilidad y eficiencia en entornos urbanos.

Motocicleta tipo policial.- una motocicleta tipo policial es un vehículo de dos ruedas especialmente diseñado o modificado para ser utilizado por fuerzas de seguridad, como la policía. Estas motocicletas suelen estar equipadas con características específicas, como sirenas, luces de emergencia, sistemas de comunicación y, en algunos casos, capacidades de mayor rendimiento para facilitar la persecución y el patrullaje. Su diseño puede variar según el propósito, pero su principal función es servir como herramienta de seguridad y control del tráfico en las áreas urbanas.

Señales manuales del agente de tránsito.- son movimientos sincronizados de brazos y manos que permiten al agente de tránsito regular la circulación vehicular y peatonal.

Señales luminosas.- se perciben por el sentido de la vista a través de luces y colores: baliza (luz rotatoria de emergencia), semáforos, direccionales etc.

Señales del motociclista.- la comunicación efectiva en la vía es esencial para garantizar la seguridad de todos los usuarios. Para los motociclistas de escolta y caravana, las señales del

motociclista se convierten en un componente fundamental, donde la claridad y comprensión de estas señales son cruciales para transmitir mensajes precisos a los conductores que comparten la vía. La destreza y precisión con la que se realizan estas señales pueden marcar la diferencia entre una caravana segura y coordinada y el caos potencial en el tráfico, la responsabilidad recae en la universalidad de estos gestos, asegurándose de que incluso aquellos menos familiarizados con el mundo de las caravanas puedan interpretar las señales y actuar en consecuencia.

Señal viraje a la derecha. - el motociclista retira su mano derecha del manillar, desplaza su brazo a su costado y señalando con el dedo índice y medio forma un ángulo de 90 grados entre el brazo y el torso.

Señal viraje a la izquierda.- el motociclista retira su mano del manillar y desplaza su brazo a su costado, señalando con el dedo índice y medio hacia dónde va a dirigirse forma un ángulo de 90 grados entre el brazo y el torso.

Señal reducir la velocidad.- el motociclista retira la mano de manillar, la desplaza a su costado formando un ángulo de 45 grados entre la cadera y el brazo; con la palma extendida realiza movimientos repetitivos de abajo hacia arriba.

Señal de direccionamiento.- el motociclista retira la mano del manillar y levanta su brazo de manera vertical y sus dedos juntos formando una imagen similar a la de un cuchillo, esta señal se la utiliza para indicar a la caravana de seguridad por el carril que debe circular .

Señal pare o estacionamiento.- en esta señal el motociclista retira la mano del manillar, levanta su brazo y con su mano realiza la una forma de puño para indicar a la caravana de seguridad donde tiene que detenerse.

Señal obstáculo derecha- izquierda.- señal en la que el motociclista desplaza una de sus extremidades superiores en el lado que se encuentre un obstáculo, desperfecto vial, etc., y con su dedo índice señala hacia la calzada y realiza movimiento en forma circular.

Señal grabilla o aceite.- esta señal es muy característica y a su vez importante ya que indica que en la vía existe material, aceite, u otro factor en la que puede verse comprometida la estabilidad de la motocicleta generando inestabilidad (CAPISE, WEAVE). Para alertar de esta condición de la vía, el motociclista desplaza su brazo, formando un ángulo de 45 grados, con

la palma de la mano y sus dedos extendidos realiza movimientos circulares dependiendo donde se encuentre el inconveniente.

Señal copiada.- señal en la que el motociclista indica al emisor que ha entendido el mensaje, el piloto retira su brazo del manillar (izquierda o derecha) y con la palma de su mano realiza dos palmadas consecutivas sobre la calota exterior del casco.

Señal de tanquear.- señal en la que el motociclista da aviso que procede a abastecer de combustible la motocicleta. Para ello el piloto retira la mano del manillar y con la palma de la mano da dos palmadas en el depósito de combustible.

ESCOLTA MOTOCICLISTA

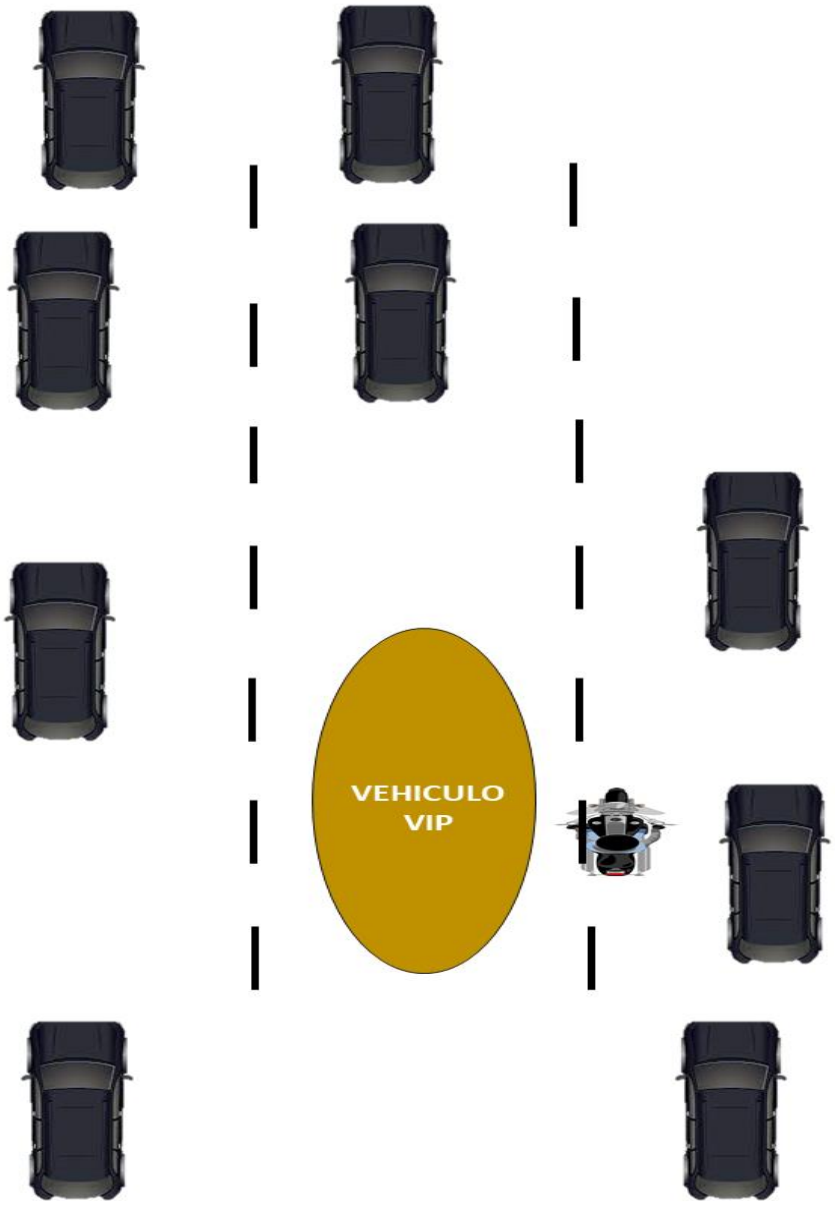
El escolta permanece en una posición estática, lo que significa que su movimiento está restringido dentro de un perímetro de seguridad previamente establecido. Este enfoque garantiza que el escolta actúe como una barrera física sólida alrededor del protegido, creando una zona de seguridad que minimiza el riesgo de contacto no autorizado o de amenazas externas. La inmovilidad del escolta dentro de esta "esfera de seguridad" permite una vigilancia constante y una respuesta inmediata a cualquier situación potencialmente peligrosa; al limitar su desplazamiento al área definida, se asegura que el escolta pueda concentrar todos sus esfuerzos en la protección directa del VIP, fortaleciendo la seguridad general al mantener una vigilancia continua y un control riguroso sobre el entorno inmediato del protegido. Esta estrategia es fundamental para prevenir accesos indeseados y para crear una capa adicional de protección, que contribuye significativamente a la seguridad integral del VIP en situaciones de alto riesgo.

Posición escolta privado

La protección que brinda el escolta en estas cápsulas de seguridad donde la motocicleta se encuentra en la parte que se encuentre el PMI creando así una barrera física y dificultad de acceso ante posibles amenazas.

Figura 1.

Posición escolta privado

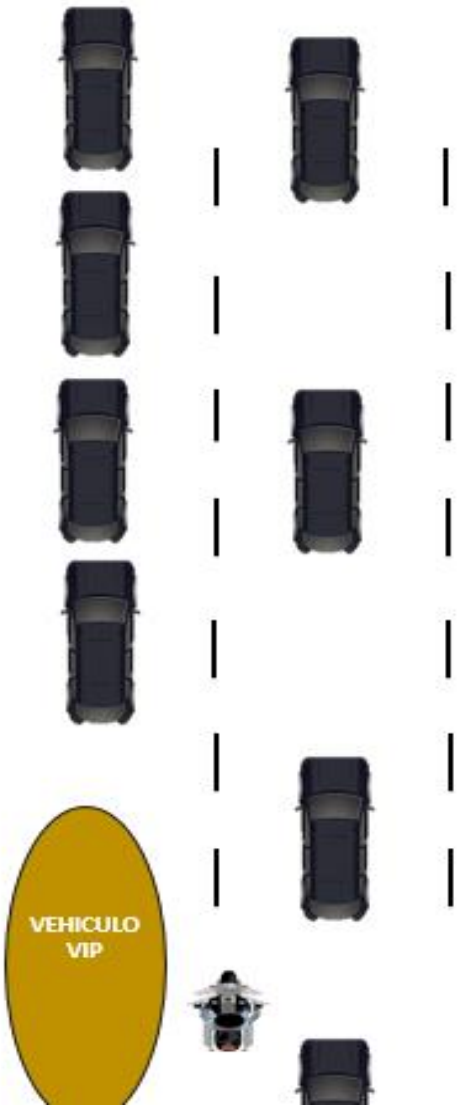


Fundamentos del escolta motociclista

Iniciativa.- actuar anticipadamente para controlar el flujo vehicular y obligar a los conductores a reaccionar a sus movimientos.

Figura 2.

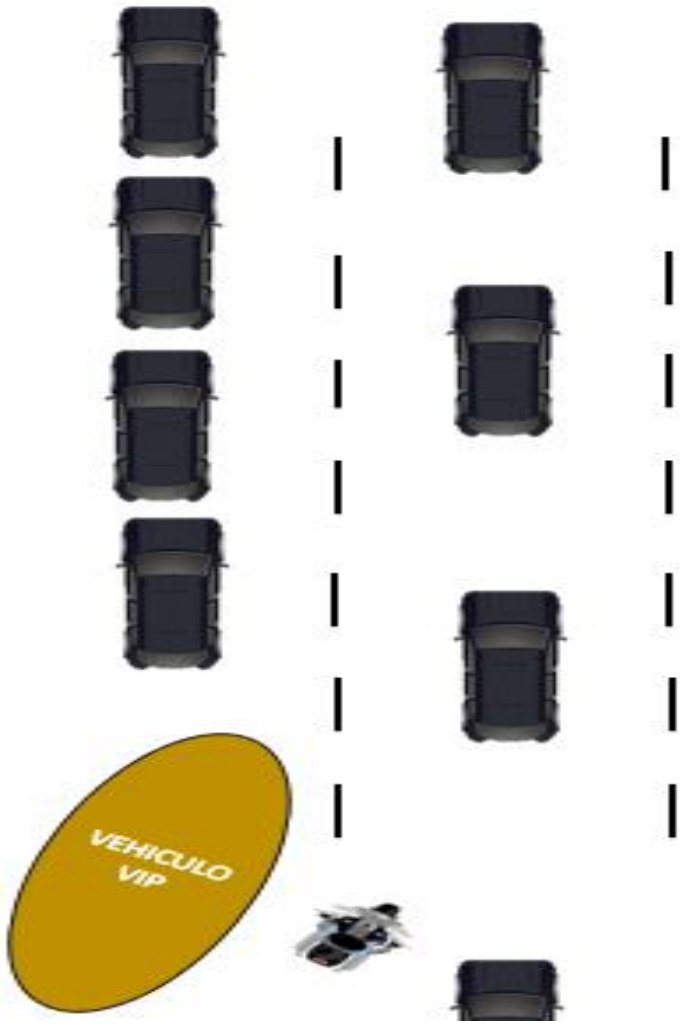
Iniciativa



Agilidad.- actuar rápido en la toma de decisiones para crear espacios en el flujo vehicular.

Figura 3.

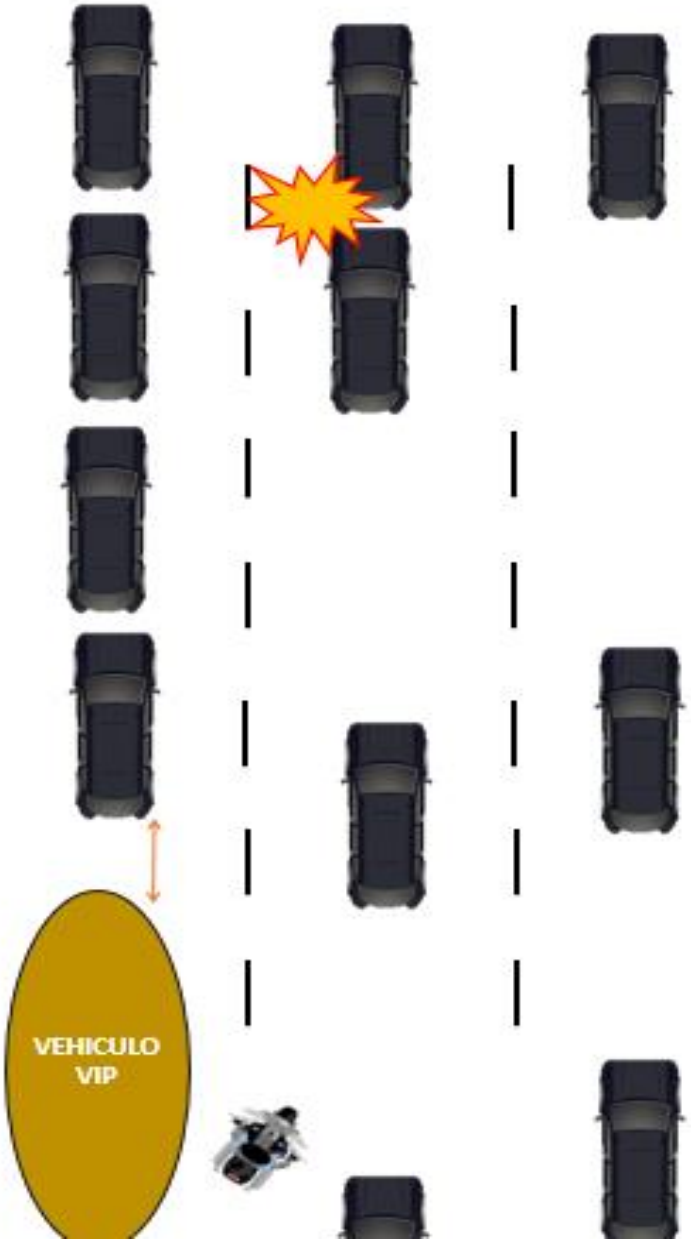
Agilidad



Flexibilidad.- capacidad de adaptarse a las situaciones cambiantes entorno al flujo vehicular según sea necesario: accidentes de tránsito, embotellamientos y aglomeraciones de gente.

Figura 4.

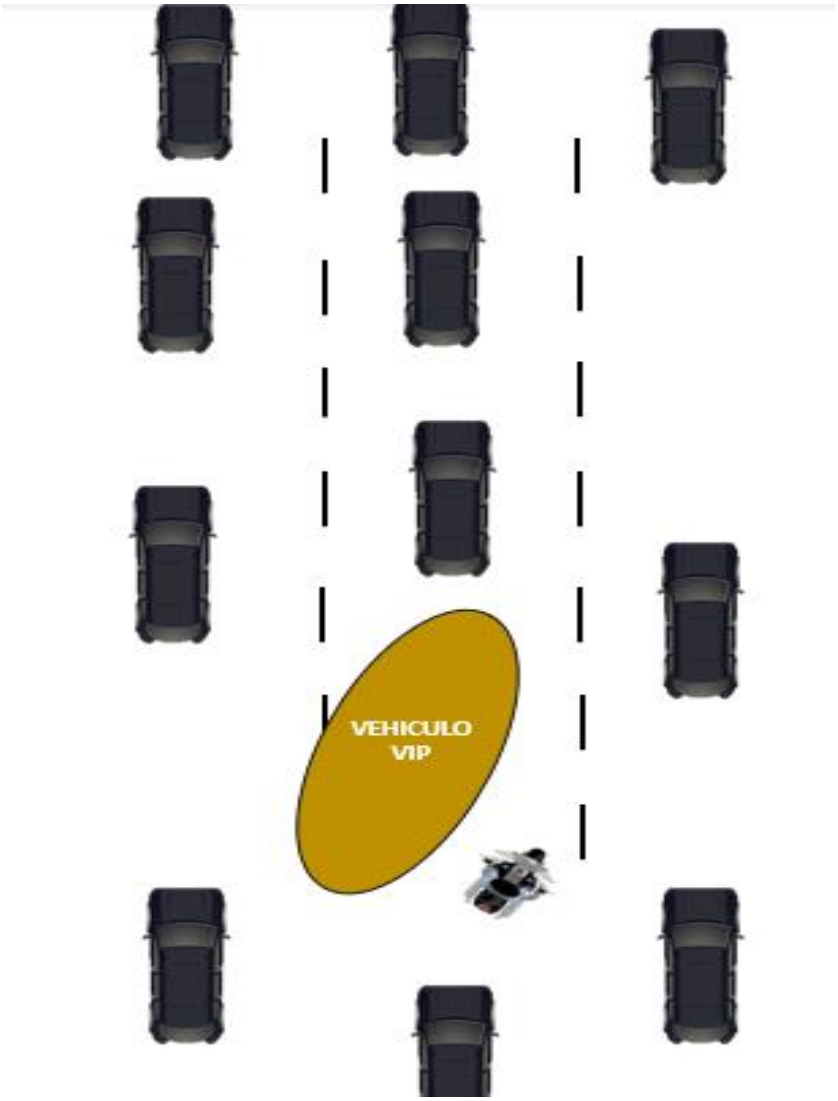
Flexibilidad



Posicionamiento estratégico.- colocarse en una posición de manera que maximice su capacidad de respuesta, el control del entorno y el flujo vehicular.

Figura 5.

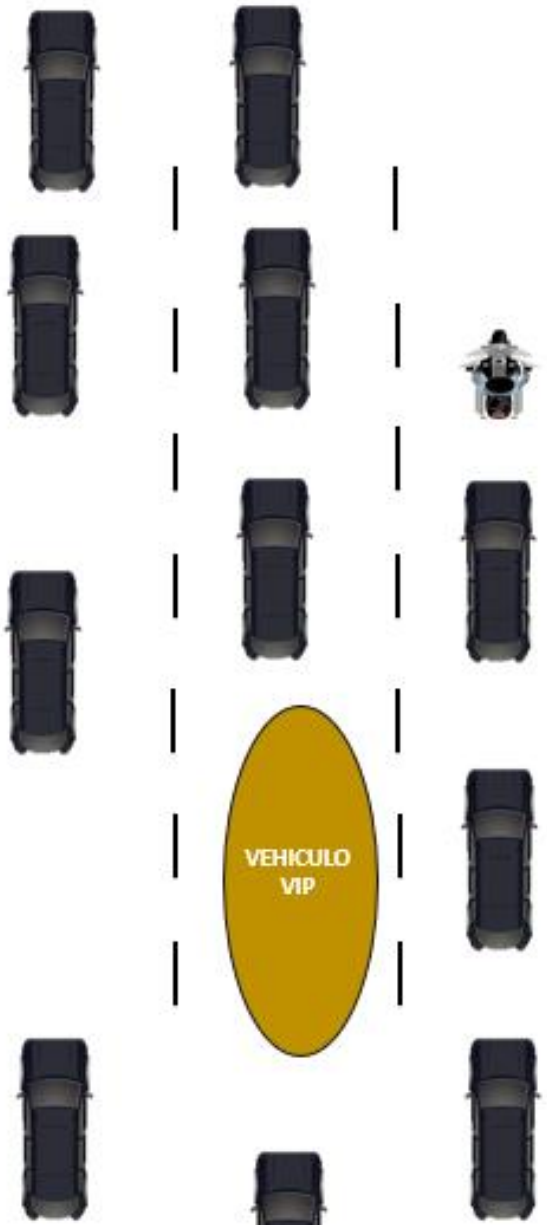
Posicionamiento estratégico



Sinergia.- asegurarse que todos los componentes de la cápsula de seguridad actúen de manera coordinada y así maximizar la eficacia.

Figura 6.

Sinergia

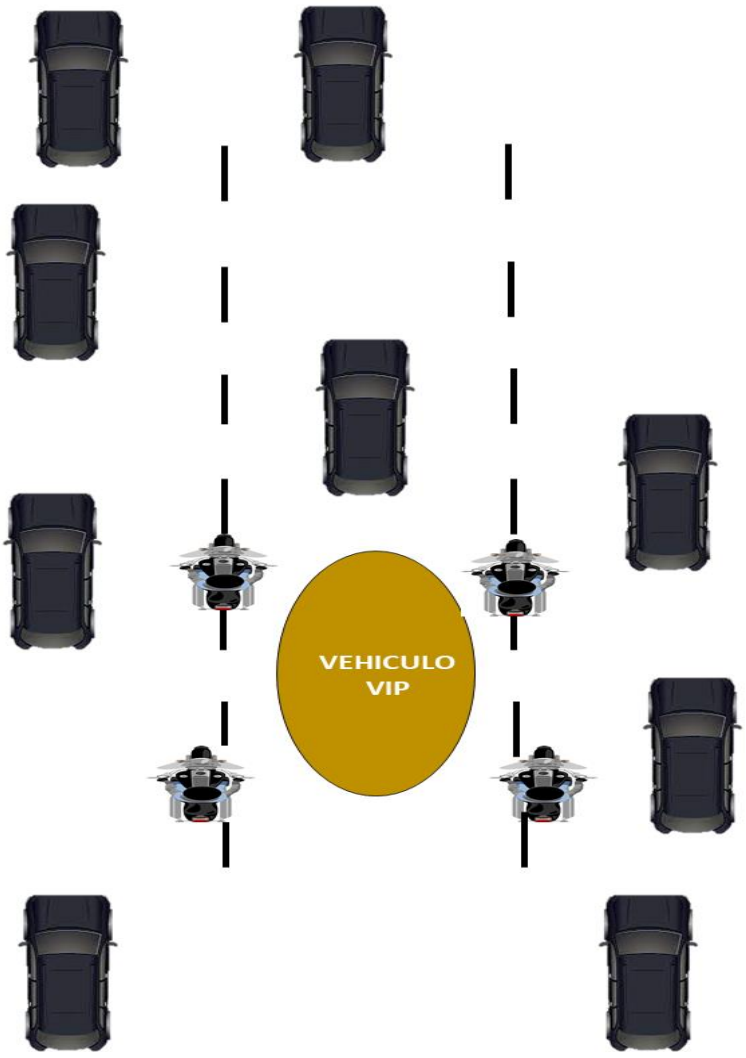


ESCOLTA POLICIAL

Este tipo de escolta surge cuando las motocicletas centran brindando un perímetro de seguridad eficiente y formando el anillo inmediato de seguridad.

Figura 7.

Escolta policial



MOTOCICLISTA DE CARAVANA

El motociclista de caravana a cargo del despliegue de la cápsula de seguridad desempeña un papel crucial en la protección del VIP. Su responsabilidad incluye adelantarse a la intersección para gestionar el tráfico y asegurar que no haya obstáculos en la vía, facilitando así el tránsito fluido de la caravana de seguridad. Este escolta debe coordinarse con las autoridades locales y los equipos de seguridad para despejar la ruta y mantenerla libre de congestiones vehiculares que puedan comprometer la seguridad del desplazamiento.

En situaciones de congestión o posibles bloqueos en la carretera, el escolta tiene la función de abrir paso de manera eficiente para garantizar que la caravana pueda circular sin interrupciones. Además, está encargado de identificar y alertar sobre cualquier riesgo potencial en la ruta, permitiendo una reacción rápida y coordinada para mitigar cualquier amenaza que pudiera surgir. Su capacidad para prever y manejar estos desafíos es esencial para asegurar un viaje seguro y sin contratiempos, contribuyendo de manera significativa a la protección integral del VIP.

FORMACIONES EN CARAVANA

Columna.- esta formación es donde las motocicletas se ubican una detrás de la otra y tomando una distancia adecuada en el traslado de la cápsula de seguridad y son las que controlan el tránsito en cada una de las intersecciones durante el trayecto del paso de la caravana.

Fila.- esta formación generalmente las realizan los escoltas de la caravana ya que son motocicletas estáticas que no intervienen en el control y bloqueo de las intersecciones durante el paso de la caravana, se ubican una alado de la otra.

Lanzadera.- este tipo de formación se da cuando existe aglomeración de personas e impiden el paso de la caravana, mover el desembarque del protegido, las motocicletas forman una diagonal, unta atrás de la otra de acuerdo donde se encuentre el punto crítico y forman una barrera. Dando así la cobertura para que el protegido realice el desembarque sin ninguna situación de riesgo.

SEÑALES DEL MOTOCICLISTA

Señal preventiva

Dentro del repertorio de señales manuales del motociclista de escolta, la señal preventiva adquiere un papel crucial al señalar el vehículo que se detenga, este gesto no solo comunica la necesidad de reducir la velocidad, sino que también garantiza que la acción se realice de manera segura y coordinada.

Cuando el motociclista decide utilizar la señal preventiva, retira su mano (izquierda-derecha) del manillar, desencadenando así un mensaje claro y preciso al conductor del vehículo que se encuentra en circulación en la vía. Este gesto va más allá de la simple indicación; es un acto de confianza y seguridad en cada movimiento. La retirada de la mano derecha del manillar es ejecutada con determinación, y señala con su dedo índice el vehículo específico que reduzca la velocidad; mientras que, la comunicación visual entre el motociclista de escolta y los conductores de la caravana es esencial para mantener la fluidez junto con el orden en el desplazamiento.

Señal de pare y flujo: el control preciso del motociclista de caravana

En el intrincado trayecto de la caravana, la señal de “Pare y Circulación” se convierte en una obra maestra de coordinación, cuando el motociclista asegura que todos los vehículos están detenidos en la intersección, despliega esta señal con autoridad para permitir el flujo controlado del tránsito. Con la certeza de que la caravana está detenida en su totalidad, el motociclista levanta una mano con autoridad, mostrando la señal de “Pare”, esta señal, más que una pausa, es una garantía de seguridad para todos los involucrados; la otra mano, hábilmente libre, se convierte en la directora del próximo movimiento.

Como organizador de la circulación, el motociclista utiliza gestos precisos con la mano libre para indicar qué carril se habilitará a continuación; cada movimiento es ejecutado con la certeza de un maestro conductor, guiando el flujo de la caravana a través de la intersección de manera segura y eficiente. Esta señal no solo es un acto de control, sino también de confianza, los demás conductores, al observar la señal de “Pare y Circulación”, reconocen en el motociclista no solo a un líder, sino a un experto en la de coordinación del tránsito.

Señales acústicas

Dentro del repertorio comunicativo del motociclista de caravana, las señales acústicas se erigen como la sinfonía audible que guía y alerta en el camino; dos instrumentos destacados en esta comunicación son la sirena y el claxon, herramientas esenciales para la seguridad y coordinación durante el trayecto.

- Sirena, no es solo un sonido estridente; es la voz que anuncia su presencia y advierte a los demás usuarios de la vía; su agudo sonido, marca la llegada de la caravana y señalando la importancia de prestar atención. Esta señal acústica, utilizada con cautela y precisión, se convierte en el faro sonoro que precede a la caravana, su tono y ritmo pueden variar, transmitiendo distintos mensajes, desde la urgencia en una situación crítica hasta la advertencia de la aproximación de la caravana en un trayecto compartido.

- Claxon, el toque de atención personalizado, no solo es un recordatorio de su presencia, sino también una herramienta para captar la atención en situaciones específicas. Utilizado de manera moderada y selectiva, el claxon se convierte en una extensión de la mano del motociclista, alertando a otros conductores de su proximidad. Estas señales acústicas no solo sirven como medidas de seguridad, sino también como elementos clave en la comunicación entre la caravana y el resto de los usuarios viales.

Señales luminosas

El resplandor de la comunicación del motociclista de caravana

En el escenario luminoso de la caravana, las señales visuales se convierten en destellos de comunicación esenciales; para el motociclista, las luces no son simplemente iluminación; son guías visuales que transmiten mensajes claros a otros conductores en la vía. Estas señales luminosas no solo cumplen la función de iluminar el camino, sino que también desempeñan un papel crucial en la comunicación visual de la caravana, son destellos de mensajes que tejen una red de comprensión entre el motociclista y los demás conductores, asegurando llamar la atención de los conductores para así indicar que maniobra queremos que realice en la vía.

SEGURIDAD DEL MOTOCICLISTA DE CARAVANA

La seguridad activa.- es muy importante resaltar y mencionar que este tipo de seguridad es la que en todo el trayecto del traslado de la caravana de la persona importante (PMI), previene ya que es todo accesorio de iluminación, acústico y vestimenta retro reflectiva.

Como:

- Faros
- Stop
- Chaleco reflectivo
- Direccionales
- Sirena
- Balizas
- Pito o claxon
- Catadióptricos
- Freno
- Luces
- Pito
- Sirena

Seguridad pasiva.- mediante estos mecanismos de seguridad incorporados tanto al piloto y también a la motocicleta son muy eficaces al momento de un accidente de tránsito ya que con la acción de estos dispositivos disminuyen las afectaciones que puede sufrir el piloto en un 60% es decir estos dispositivos son los que ACTUAN cuando ya suscita el accidente de tránsito.

Tales como :

- Casco con certificado de homologación ECE unión europea, SNELL procedente de EEUU, DOT exigida por Estados Unidos.
- Guantes de motociclista
- Pantalón con protección

- Chompa con protección y airbag
- Botas
- Protección en la motocicleta

Verificación estados mecánicos

Embrague.- en la verificación de este mecanismo hay que tener en cuenta que este bien regulado de tal manera que en el cambio de marcha se realice con normalidad, es decir, que la marcha no sea dificultosa.

Retrovisores.- se debe verificar que los retrovisores estén adecuados a la visibilidad del conductor, debido a que en el traslado de la caravana el motociclista pude monitorear el tránsito de la parte posterior y tener la seguridad para la toma de decisiones sabiendo lo que está pasando en su entorno.

Luces.- verificar todo el conjunto óptico de la motocicleta que este en buenas condiciones tanto de la parte anterior como de la posterior.

Nivel de combustible.- el nivel de combustible de una motocicleta siempre debe estar en los 3/4 debido a que no sabemos el itinerario planificado de la persona muy importante (PMI).

Freno.- verificación del estado de los frenos y estén en buen funcionamiento para cualquier adversidad que se presente en la vía, así como también por seguridad.

Planificación de seguridad

La planificación de seguridad es un proceso meticuloso y sistemático que exige una supervisión integral por parte del jefe de seguridad. Este debe tener en cuenta todos los elementos relacionados con la protección del VIP, incluyendo el personal de seguridad, la logística involucrada y la coordinación de las operaciones. Es fundamental evaluar exhaustivamente cada componente del esquema de seguridad, desde la capacitación y el despliegue del personal hasta la implementación de medidas logísticas y tecnológicas.

El jefe de seguridad debe coordinar y supervisar al equipo de protección para asegurar que cada miembro entienda y cumpla con sus responsabilidades específicas. Además, debe gestionar la logística de forma efectiva, lo que incluye la planificación de rutas seguras, la preparación de vehículos de seguridad y la disposición de equipos adecuados. La evaluación continua de las operaciones de seguridad es esencial para identificar y mitigar posibles

vulnerabilidades, adaptarse a nuevas amenazas y garantizar que el VIP reciba la protección más efectiva posible.

Briefing.- se trata de una reunión que se realiza antes de la operación en la en la cual presentamos el plan de acción, riesgos , logística y estrategias para la operación.

Punto de partida.- es el inicio donde se embarca la persona muy importante a la caravana y comienza a desplazarse.

Punto de llegada.- destino final donde llega la caravana y desembarca la persona muy importante PMI.

Distancia de desplazamiento.- recorrido de la caravana desde su punto de partida hasta el punto de llegada y es todo el trayecto es medido en kilómetros KM.

Ruta principal.- ruta a seguir más adecuada en donde los riesgos son mínimos y el desplazamiento de la caravana es segura y directa.

Ruta alterna.- esta vía secundaria se la tomara cuando existan riesgos en la ruta principal, para lo cual debemos continuar esta ruta que fue planificada tomando en cuenta todos los factores de seguridad

Tiempo estimado.- cálculo aproximado en minutos, horas, que nos tomara llegar con la caravana desde su punto de partida hasta su punto de llegada, misma que también se puede regular cuando la persona muy importante PMI necesite llegar a una hora en especifica.

Puntos de ahogo o critico.- parte de la vía donde existe un estrechamiento(embotellamiento) mismo que produce congestión por diversas causas como accidentes de tránsito, aglomeración de personas que transitan en la vía, peatones, ciclistas, motivo por la cual se reduce la velocidad de la caravana.

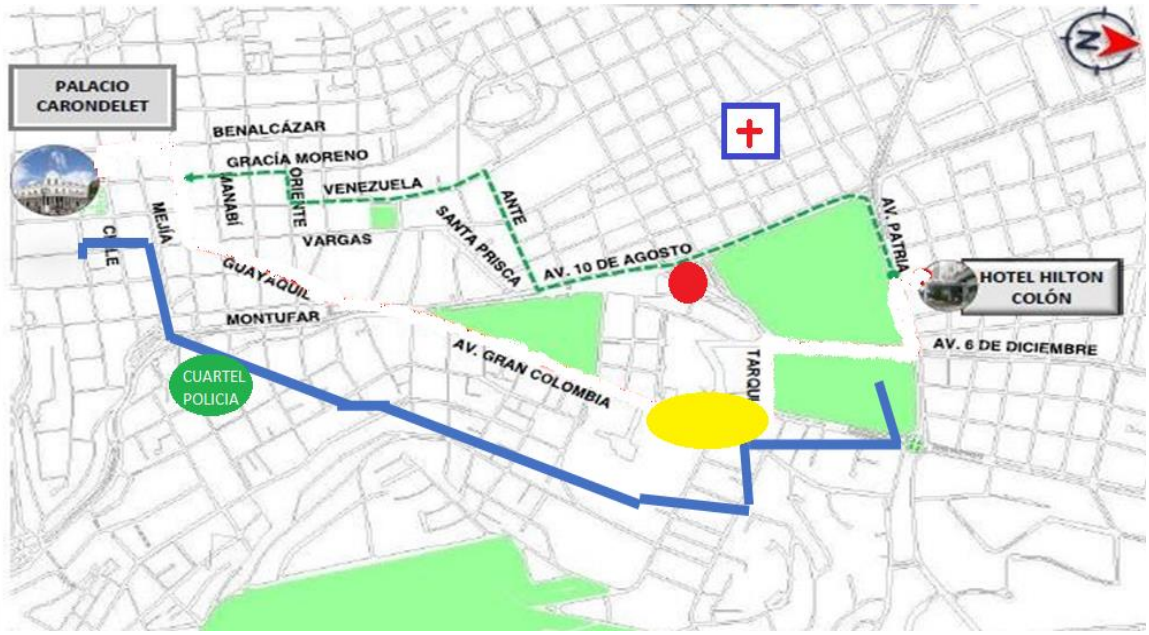
Punto de peligro.- parte del trayecto de la ruta donde existe un riesgo prominente y en los cuales pueden ser utilizados como para realizar atentados, amenazas y la caravana es vulnerable.

Reconocimiento de ruta.- esta acción es la más importante, cuando se realiza varios desplazamientos de la caravana desde cada punto de partida y cada punto de llegada de acuerdo al itinerario del PMI. Y con esta acción disminuyen los riesgos.

Debriefing.- reunión después de que operación de seguridad haya finalizado, en donde se evalúa lo que sucedió durante la caravana e identifican los riesgos, los pros y contras para futuras operaciones de seguridad.

Figura 8.

Ruta



Nota. Distancia de desplazamiento:7km.Tiempo estimado: 15 min

Colores de seguridad

Tabla 1.

Colores de seguridad

COLOR	SIGNIFICADO	APLICACION
	Peligro Prohibición	Punto de peligro
	Atención Zona de riesgo	Punto critico
	Obligación vía segura	Ruta principal
	lugar seguro	Retén militar, policial etc.
	Vías alternas	Ruta alterna
	Sitios emergencia	Casas de salud

Identificación de riesgos

Perfil de riesgo.- identificación de las amenazas, vulnerabilidades, y determinar el nivel de exposición para implementar estrategias mitigación. Existen diversos riesgos desde el punto de partida de la caravana, tales como, por ejemplo : accidentes de tránsito, manifestaciones, cierres de vías daños en la calzada, no tener espacio destinado para el estacionamiento de la caravana, y no sabemos cómo podemos actuar en circunstancias en donde la rección tiene que ser en milisegundos para garantizar la seguridad de la caravana en su traslado y no poner en riesgo a la persona muy importante PMI.

Riesgo.- Posibilidad que un evento incierto explote a la vulnerabilidad y generando un impacto negativo a la organización.

Amenaza.- Sujeto activo, no controlable que puede ocasionar daño.

Vulnerabilidad.- sujeto pasivo, lados débiles de la organización y que puede controlarse la cual generan riesgos.

Ejemplo:

Tabla 2.

Ejemplo identificación de riesgos

Vulnerabilidad (Controlable)	**Amenaza (No controlable)**	**Riesgo**
Cogestión vehicular	Sicario en motocicleta	Atentado con el PMI.
Vehículo sin blindaje	Arma de fuego	Heridas o muerte

Nivel de riesgo

Probabilidad.- número de veces que se repite durante un tiempo determinado.

Tabla 3.

Probabilidad

1	Muy improbable
2	Poco probable
3	Muy probable

Impacto.- daño a las personas o a los vehículos producidos por el evento.

Tabla 4.

Impacto

1	Muy insignificante
2	significante
3	Muy significantes

Índice de riesgo= probabilidad* impacto

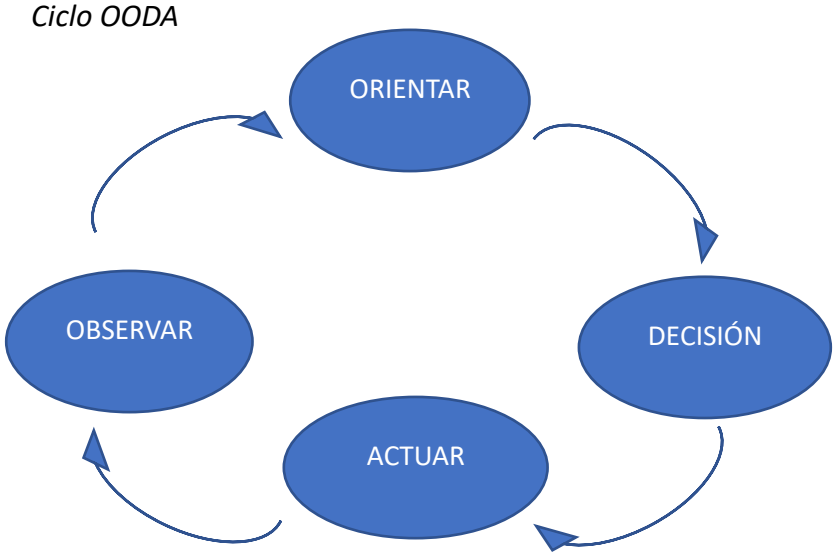
Nivel de riesgo

Toma de decisiones ciclo OODA

Este proceso realizado por el Crnl Jhon Richard Boyd, es prácticamente en una operación de combate de estrategia militar, consiste en actuar con las fuerzas disponibles con mayor rapidez que sus oponentes y así ser vencedor; el éxito de todo este proceso está en la velocidad que realiza sus cuatro fases.

Figura 9.

Ciclo OODA



Se ejemplifica de la siguiente forma:

Accidente de tránsito y se encuentre cerrada la vía en el desplazamiento de la caravana

Es muy importante poner en práctica este ciclo OODA ya que el motociclista de caravana es el encargado de trasladar a la caravana de manera segura y oportuna a la persona muy importante PMI desde el punto de partida hasta el punto de llegada; en el trayecto pueden ocurrir situaciones de riesgo donde se requiera la toma de rutas alternas de manera rápida y el único tiempo que dispone el motociclista para reaccionar para una pronta alternativa es la distancia entre la motocicleta de punta y el primer vehículo de la caravana. Se detallan ciertos conceptos claves:

Observar.- el entorno, situación y la necesidad que requiere ese momento para que la caravana no se detenga, en ese momento tenemos un pensamiento inconsciente y buscamos las rutas alternas en ese momento.

Orientar.- interpretar la situación del entorno para realizar un acto consciente, es decir, que elije una ruta de acuerdo a su experiencia para guiar a la caravana de manera segura.

Decisión.- analiza la información recopilada con base a su comprensión para tomar la acción adecuada para salir del punto de ahogo o crítico.

Actuar.- la acción elegida se deberá tomar de manera ágil y rápida aprovechando la distancia que hay entre la motocicleta y el primer vehículo de la caravana para continuar hacia el punto de llegada.

Estado de cooper manejos en situaciones de estrés

Frecuencia cardiaca.- tiende a variar por dos situaciones o circunstancias, por el miedo y por la ira que es producida por la adrenalina.

Fase blanca.- en esta condición es cuando la persona se encuentra sin estar atento a lo que está sucediendo alrededor de su entorno, es decir, está distraído, en un estado de relajación y su frecuencia cardiaca se encuentra en reposo, tranquilo y su ppm son de 60 a 70ppm.

Fase amarrilla.- en esta condición la persona se encuentra en una alerta relajada y observando su entorno, estar preparado para cualquier situación que se requiera la acción inmediata de la persona, su frecuencia cardiaca se eleva desde los 70ppm a 80 ppm.

Fase naranja.- en esta condición la persona se enfoca en un objeto, amenaza en especifica en el cual represente un riesgo latente en la operación y formula un plan de acción, por si empeora la situación su y su frecuencia cardiaca se eleva desde 80ppm hasta 110 ppm

Fase roja.- en esta condición la persona se encuentra totalmente preparada para actuar, lista para responder ante cualquier amenaza y de ser necesario de manera decisiva, su frecuencia cardiaca se eleva desde 110ppm hasta 140ppm

Fase negra.- en esta condición la persona pierde el control emocional, entra en estado de shock y se puede inferir que sabe qué hacer, su corazón trabaja a más ppm su frecuencia cardiaca sobrepasa los 170 ppm.

Composición de cápsula de seguridad PMI

Es una estructura diseñada que formas barreras físicas de protección para limitar el acceso a vehículos no autorizados.

Figura 10.

Composición de cápsula de seguridad

Tipos de caravanas

Es muy importante saber diferenciar los tipos de caravanas de acuerdo a su importancia y nivel de riesgo:

- Caravana oficial cerrada, se denomina este nombre a aquella que se realiza cuando existe la visita de jefes de estado o de gobierno, príncipes de casas reinantes, secretarios de organismos internacionales, vicepresidentes, delegaciones internacionales que visiten en un país.

Y está compuesta por:

- Motocicletas, para guiar el transito
- Dos motocicletas escoltas
- Un patrullero de la Policía
- C1-Protocolo
- S1-Seguridad
- VIP-Jefe de Estado
- S2-Seguridad
- S3-Seguridad Táctica

- Auto 2-Canciller
- Auto 3-Embajador acreditado en Quito/Jefe de la Misión diplomática
- Ambulancia
- Un patrullero de la Policía Nacional

- Caravana oficial abierta, este tipo de caravana se las utiliza al interior de un país que en el interior van altos mandos de gobierno, militares, policías.

Y está compuesta:

- 2 motos guiar el tránsito
- Vehículo S1
- Vehículo VIP
- Vehículo S3

- Mini caravanas, se denomina así a esta cápsula de seguridad cuando en la misma se traslade una figura con personalidad internacional.

Se compone por

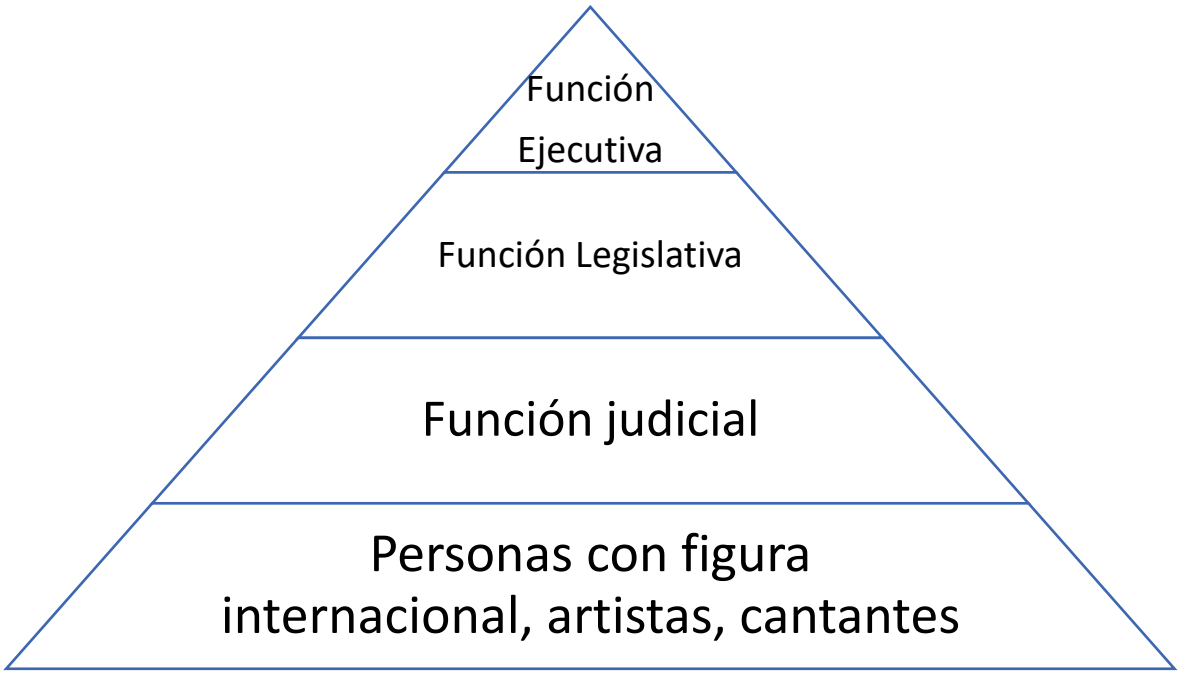
- 2 motocicletas guiar tránsito
- S1
- VIP

- Caravanas especiales, aquella capsula de seguridad en la es necesario trasladar a un grupo de personas en un solo vehículo , por lo general son utilizadas para el traslado de equipos de fútbol.

Jerarquía de caravanas

Figura 11.

Jerarquía de caravanas



En diversas ocasiones cuando existe el cambio del mandato presidencial, hay invitados y por lo general son personas de otros países; es muy importante realizar la coordinación respectiva para que la ruta de acceso a tomar tenga el objetivo de ir al punto de llegada. Esto se debe, con base a experiencias propias, por no tener una planificación ni conocimiento, en ciertas ocasiones las caravanas en las intersecciones se cruzaban y por ello no era posible saber que cápsula de seguridad debía pasar, cometiendo el error de detener la caravana. A su vez existía mala comunicación entre motociclistas lo que provocaba fallas en el principio rector de las caravanas pues no se detienen. Para evitar este tipo de contratiempos es necesario que cada motociclista de caravana sepa reconocer entre los tipos de caravanas y entender cuál es el de mayor jerarquía.

- Función ejecutiva: presidente, vicepresidente, ministros, alcaldes.
- Función Legislativa: presidente de la asamblea
- Función Judicial: jueces del consejo de la judicatura , fiscalía general
- Altos mandos de estado: jefes de estado militar, policial, transito, bomberos.

- Reconocidos a nivel internacional: cantantes, artistas ,famosos etc.

Ejemplo

Caravana del señor presidente de Colombia se traslada por la vía y al llegar a la intersección, llega otra caravana y en esta cápsula de seguridad se encuentra un alcalde, concejal, o ministro; la motocicleta de avanzada, reconocerá la misma o a su vez se comunicará con las motocicletas, indicará a la de punta para que esta reduzca o aumente la velocidad hasta el paso de la misma. Ser especialista de caravana requiere tener mucho conocimiento y a su vez demostrar el respeto hacia las autoridades con una estructura jerárquica; no se puede tener un pensamiento inadecuado "llega primero pasa".

Perfiles de seguridad

Se caracterizan por las medidas, estrategias, protocolos implementados para brindar seguridad al protegido:

Bajo perfil.- este tipo de caravana se caracteriza porque es tripulada por su conductor, el jefe de seguridad y el vip, conformada por un vehículo o dos; el traslado de la caravana no es controlado, no se gestiona el tránsito en ninguna de las intersecciones, se diferencia por tener balizas y sirenas (no encendidas), no portan armas de fuego. Es importante mencionar que por deseos del protegido pueda decir que se tome este tipo de caravana para pasar desapercibido.

Medio perfil.- este tipo de caravana está compuesto por do o más vehículos, en el traslado, durante el trayecto el tránsito es controlado en un 80% en sus intersecciones; los vehículos se caracterizan por tener sirenas y baliza totalmente encendidas, portan armas de fuego, se compone por motos, vehículos y todo el cuerpo de seguridad que brinda la protección a la persona muy importante PMI.

Alto perfil.- este tipo de caravana se la denomina así por el nivel de riesgo que tiene el protegido y en la cápsula de seguridad.

TÉCNICAS DE ESCAPE EN ACCIDENTES DE TRÁNSITO

Peatón.- cuando se encuentre circulando a altas velocidades (conducción a la ofensiva), existe siempre la imprudencia que las personas que transiten por la vía de manera distraída,

con audífonos en los oídos o a su vez caminan concentrados en el celular; con esto el motociclista de caravana debe decidir en milésimas de segundos como va actuar.

Pitar y actuar la sirena.- cuando se realiza esa acción de activar las señales acústicas de las motocicletas provoca que el nivel de riesgo se eleve ya que el peatón al momento de escuchar las sirenas y regresar a ver no va saber hacia dónde dirigirse, si camina para delante y regresa a la vereda, es ahí donde no se vislumbra cómo actuar y el impacto es casi imposible de evitar. Existe esta técnica que minimiza el riesgo tanto para el peatón como para el conductor de la motocicleta, al conducir a alta velocidad y el peatón se cruza en la vía de manera imprevista, lo que se debe hacer es controlar las emociones en situaciones de estrés para tomar la decisión más adecuada de escape; no pitar ni llamar la atención del peatón, dejarle que este concentrado en su condición FASE BLANCA y dirigirse por la parte posterior del peatón. En el caso de, el peatón regresará a ver el motociclista de caravana debe darle seguridad al peatón e indicarle para donde debe continuar realizando contacto visual le da cobertura para que el peatón sepa que actuación va a realizar.

Ciclista.- cuando un ciclista se cruza intempestivamente por la condición y la estructura de la bicicleta es imposible que el mismo pueda tomar la decisión de retroceder y es mejor brindar la seguridad al mismo realizando contacto visual guiando y dando cobertura para que el ciclista continue su trayecto pasando por detrás del mismo con esto se reduce el riesgo de impacto.

Semovientes

Perro.- en este tipo de situación similar a la anterior, debemos recalcar la misma manera de actuar, ya que, si bien es cierto que al momento de circular por la vía y en cuestión de segundo se nos cruza un perro, lo importante es mantener controladas nuestras emociones. Al momento que accionamos las señales acústicas la reacción del perro va a ser inmediata regresar a ver a la motocicleta y por ende, tiende a encoger su cuerpo hacia la vía, en la mayoría de casos son imprevistos y para esta situación lo recomendable es sujetar firme el manillar de la motocicleta y aprovechar la reacción del perro que se encoje para poder pasar. Se debe mencionar que es casi imposible que se busque una vía de escape con un animal ya que, puede continuar el camino o da vuelta y retrocede; por ello, no es posible proyectar la seguridad que es necesaria para no causar el impacto con él y esto también dependerá del tamaño del animal.

Vaca.- generalmente encontramos este tipo de animal cuando vamos por carreteras, en sus alrededores albergan estos animales. Para ello, es necesario tener el conocimiento para una reacción precisa; asimismo, en este caso por más que se accionen las señales acústicas el animal no va a retroceder, porque es imposible que camine hacia atrás y si da la vuelta de acuerdo a su pesado cuerpo va a demorar y gracias a eso el motociclista de caravana va a tener la opción de pasar por la parte posterior del animal.

INESTABILIDAES DE LA MOTOCICLETA

Capsize.- esta es una inestabilidad que por lo general se presenta en las curvas en la vía, y en la mayoría de casos es porque se encuentra con desperdicios de asfalto o a su vez material regado en la misma, se genera la inestabilidad ya que la motocicleta pierde adherencia de los neumáticos sobre la calzada, se inclina mucho por uno de sus costados y termina en el suelo.

Wooble.- este tipo de inestabilidad se produce cuando en la llanta delantera sufre una alteración lo que provoca que se salga de su línea recta y esta comience a dar oscilaciones repetitivas provocando que el piloto no tenga el control sobre el manillar. Generalmente este tipo de instabilidad la encontramos cuando caemos en un hueco, poca presión de aire en los neumáticos y por el exceso de velocidad.

Weave.- esta inestabilidad hace que la motocicleta afecte a su llanta posterior y después a la anterior, produce ondulaciones que afectan a sus dos trenes y hace que la motocicleta comience de cierta manera a tener un movimiento similar al de esquiar, esto se debe cuando existe aceite en la calzada o lubricantes, pintura y cuando existe una condición climática de lluvia y el vehículo circula sobre una capa fina de agua y los neumáticos no pueden expulsar el agua, a este fenómeno se lo denomina HIDROPLANEAMIENTO.

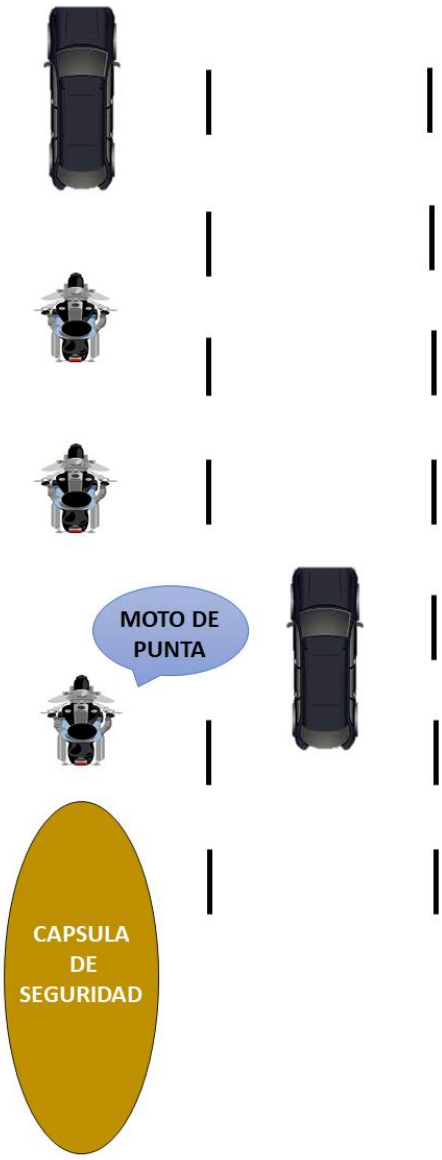
DEZPLAZAMIENTO DE CARVANA

Moto de punta fija responsabilidades.- el trabajo de esta motocicleta que se encuentra adelante del primer vehículo de la cápsula de seguridad es muy importante ya que regula la velocidad de la caravana para dar la oportunidad de que las motocicletas que están realizando el control y bloqueo de las intersecciones tengan el tiempo suficiente de llegar a la intersección y se realice el cierre oportuno para el paso de la caravana. Es el responsable de calcular el tiempo que se tomará la caravana para arribar al punto de llegada, guiar con sus

respectivas luces direccionales y con antelación los giros que debe realizar la cápsula de seguridad.

Figura 12.

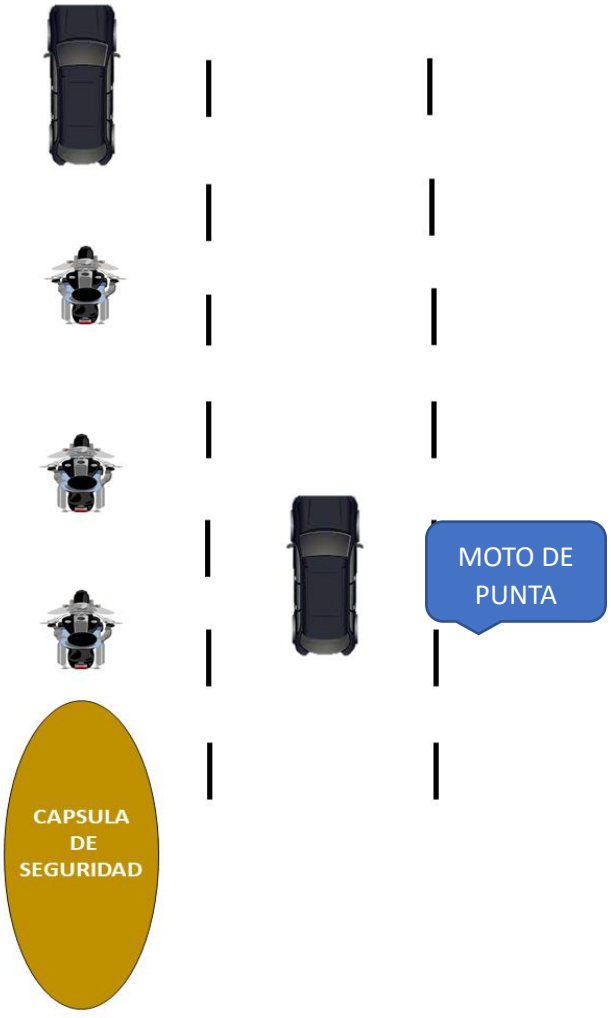
Desplazamiento de caravana



Limpiar vía.- generalmente esta técnica se la puede realizar en vías de gran dimensión donde circulen a más de 90km/h, con más de dos carriles de circulación y todos los vehículos con una velocidad constante. En el caso que existan 3 motocicletas incluida la de la punta, eso quiere decir que las dos motocicletas restantes son las responsables del traslado de la cápsula de seguridad, siempre deben estar en columna y a una distancia entre motocicletas.

Figura 13.

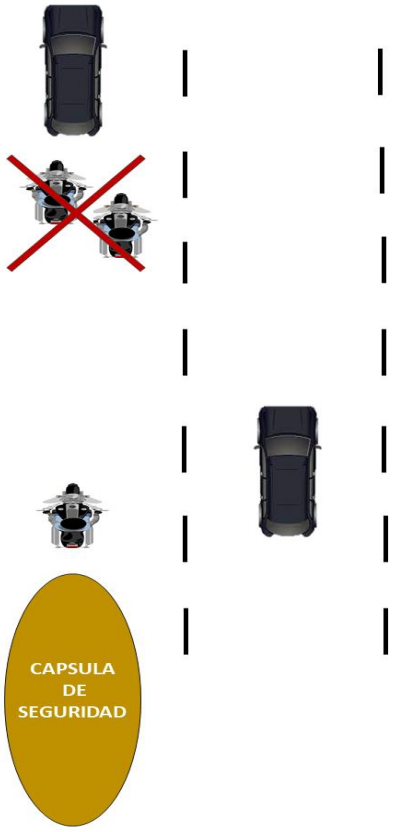
Limpiar vía



Es prohibido que las motocicletas de caravana vayan unidas o apiladas, esto se genera cuando la primera motocicleta se queda atascada con el vehículo que no cede, obedece la señal que se pegue a la derecha.

Figura 14.

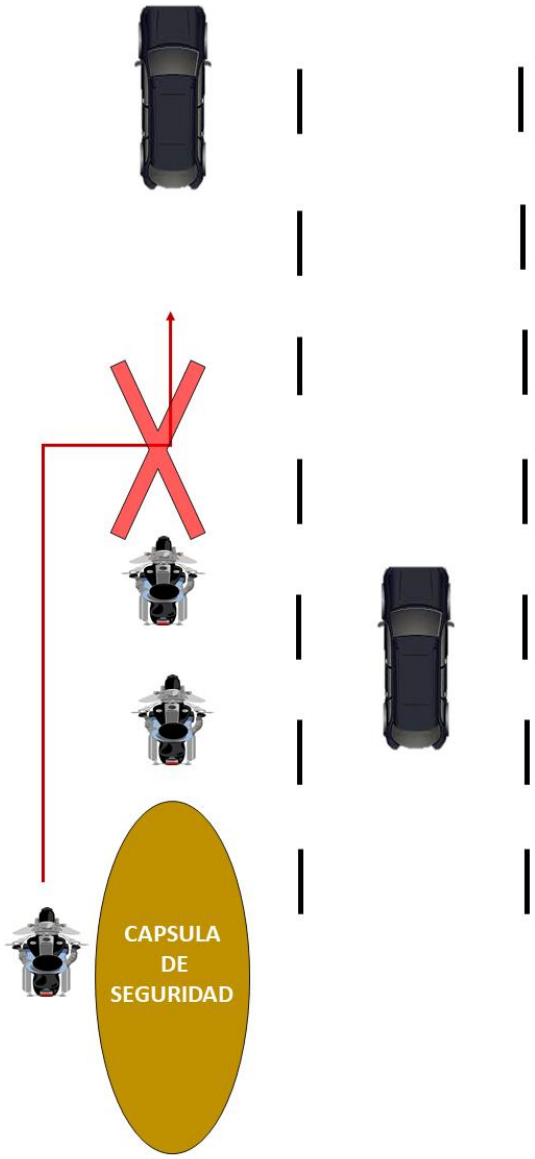
Prohibición de rebasar



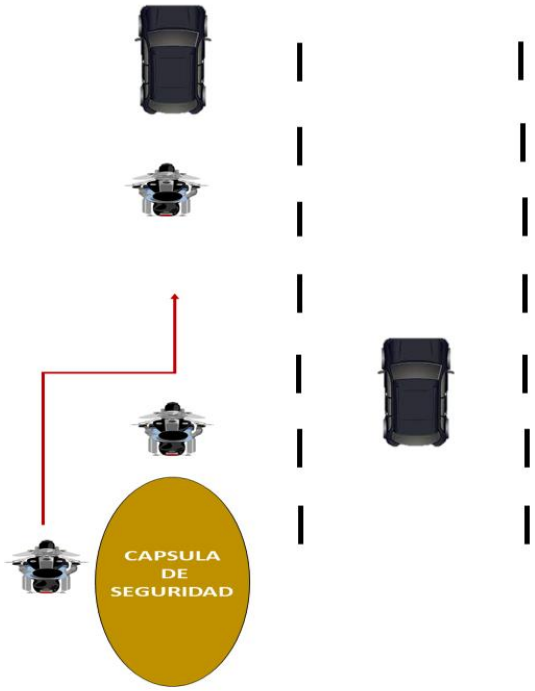
Es prohibido que entre motocicletas se rebasen, siempre se realiza en orden secuencial y por la izquierda (a excepción con la motocicleta de punta).

Figura 15.

Coordinación



Debe existir una buena coordinación entre motociclistas, con un monitoreo constante del entorno posterior mediante el uso de los retrovisores, para que con ello la motocicleta otorgue el espacio suficiente para que la motocicleta que está rebasando la cápsula de seguridad por la izquierda se incorpore en la columna.

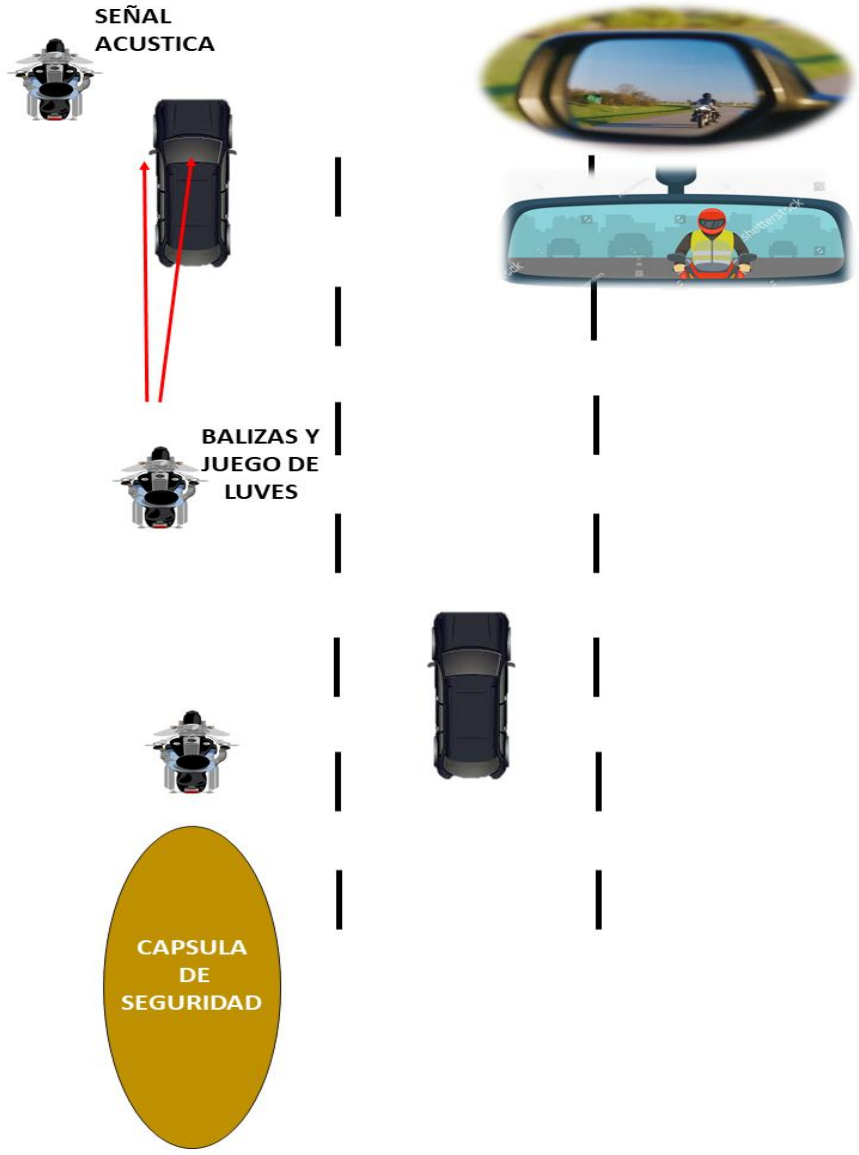


Luces al conductor

En el desplazamiento de la cápsula de seguridad, es importante que la primera motocicleta pase activa la señal acústica (sirena) para de esta manera alertar al conductor y por voluntad propia se le obligue a observar los retrovisores.

Figura 16.

Luces al conductor

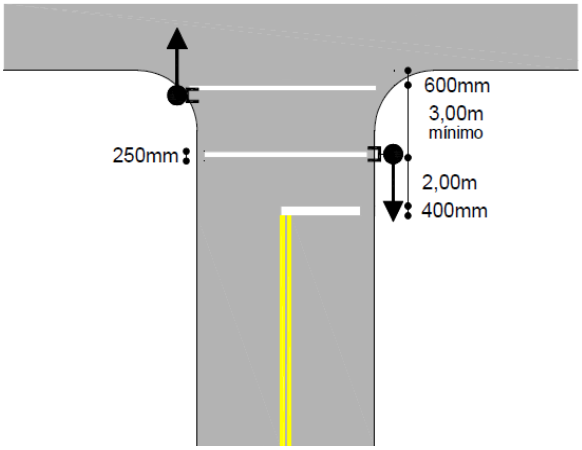


Ingreso seguro a intersecciones

Para ingresar a realizar un cierre en una intersección la mejor técnica de ingreso se la denomina “en flecha”, para lo cual es importante tener el conocimiento de las dimensiones que tiene la señalización horizontal. Con esto, el motociclista va a generar confianza en sí mismo ya que sabe dar espacio suficiente para que el conductor obtenga la distancia de detención y obligue a detenerse atrás de la línea pare, no dejar sobre el cruce peatonal y ocasionando malestar a los peatones.

Figura 17.

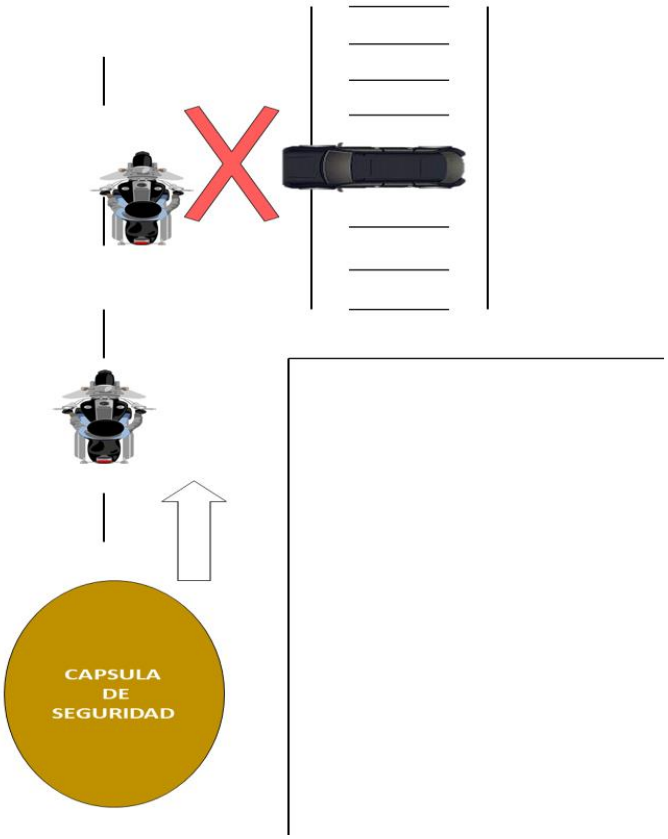
Ingreso a intersección



Al ingresar de manera recta, el motociclista no va a tener punto de escape ni espacio para reaccionar, se convierte en la vulnerabilidad y el conductor si no observa una amenaza crea un riesgo, lo que es un accidente de tránsito.

Figura 18.

Posición escolta privado

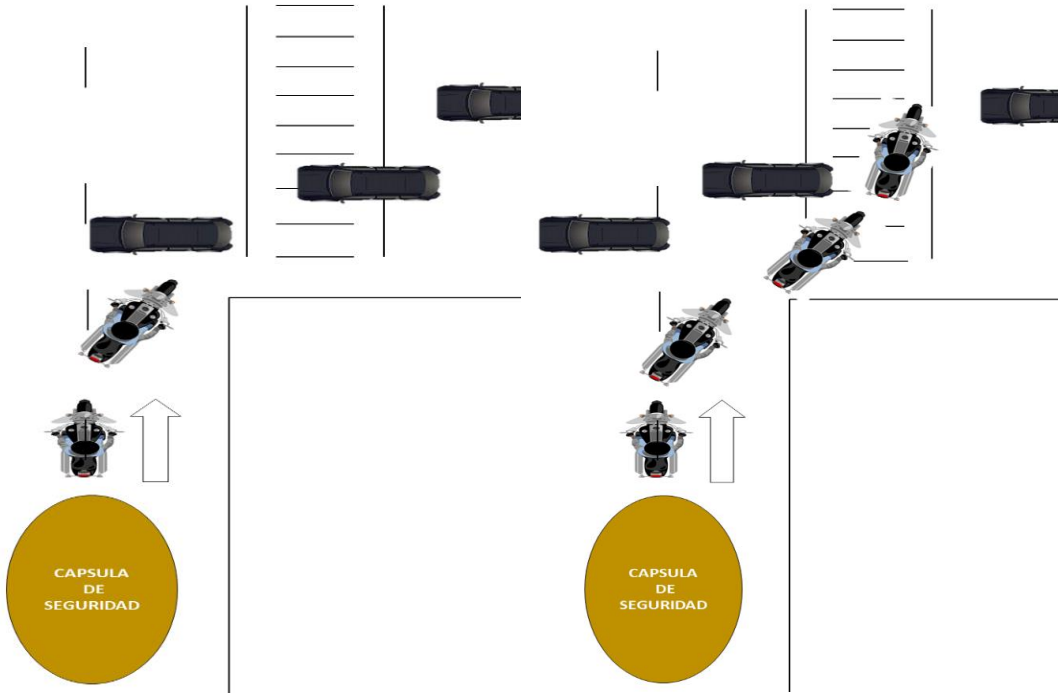


Para mitigar el riesgo es necesario ingresar a la intersección de la siguiente forma:

- Unos metros antes de ingresar a la intersección el motociclista accionará las señales acústicas (sirena).
- Ingresará a una velocidad continua y la motocicleta tendrá que estar en neutro.
- Aplicará las señales manuales de la motociclista preventiva.
- Ingresará de manera diagonal por la línea de borde o bordillo de la acera, observará a que vehículo detener.
- Aplicará las señales manuales del motociclista de detención.

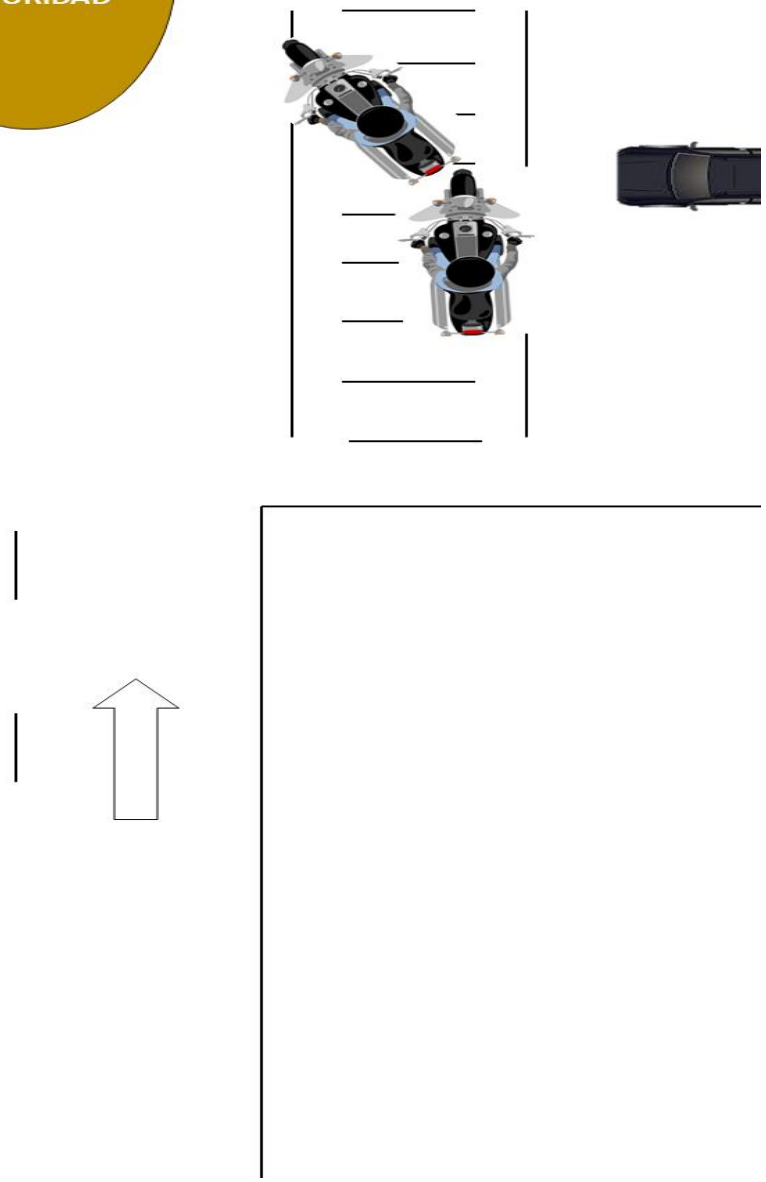
Figura 19.

Ingreso



- Observará que el entorno con sus retrovisores hasta que pase la cápsula de seguridad, en ocasiones por la falta de motocicletas y la cantidad de vehículos que formaron la caravana es necesario conversar con los conductores para que mantenga una distancia de seguimiento permanente y el motociclista espera que pase el vehículo vip, avanzará a realizar más cierres de vía.

DE
SEGURIDAD

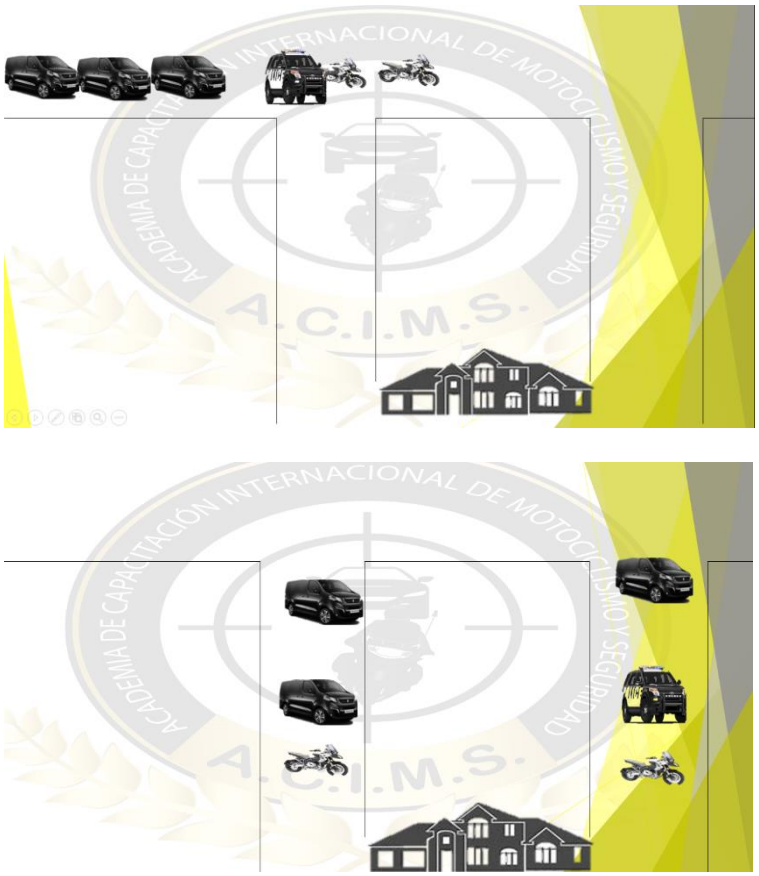


Técnicas de despiste

Disloque.- técnica que consiste en que la caravana se divide en dos partes para el despiste al punto de llegada y así simplificar los riesgos.

Figura 20.

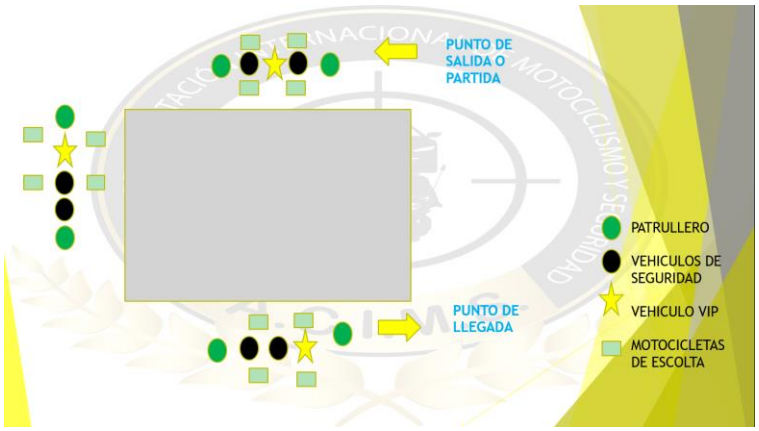
Disloque



Domino.- Técnica en la cual dentro de la misma caravana conformada y el vehículo que traslade al PMI cambia de posición de acuerdo a los movimientos que vaya realizando y así lograr un despiste para no poder saber dónde se encuentra el protegido.

Figura 21.

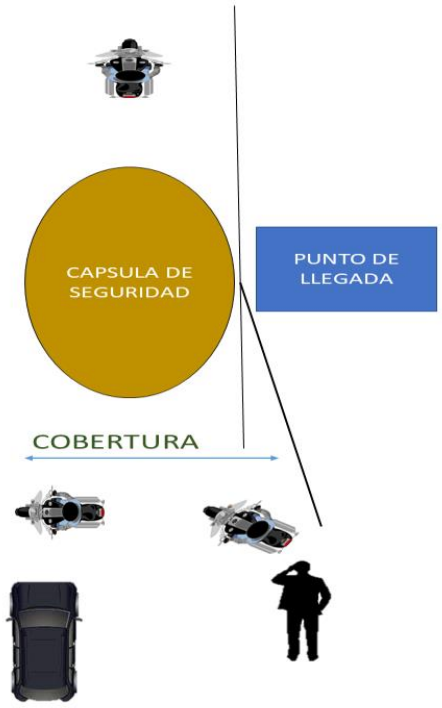
Domino



Embarque y desembarque del PMI.- cuando la cápsula de seguridad llegue o salga del punto, el motociclista encargado de la escolta deberá garantizar la cobertura completa durante el proceso de desembarque- embarque del protegido. Esto implica la restricción temporal tanto de la circulación peatonal como vehicular en las áreas ubicadas al frente y detrás de la cápsula de seguridad, asegurando que el protegido pueda ingresar al lugar de forma segura y sin riesgo. La maniobra deberá realizarse de manera controlada y en coordinación con el equipo de seguridad para minimizar cualquier riesgo. Este enfoque está orientado a mantener un entorno seguro, evitando distracciones y limitando el acceso de personas o vehículos durante la ejecución del desembarque o embarque.

Figura 22.

Embarque-desembarque



Técnica para reducir lesiones y fracturas en caídas de motocicletas en caravana

Descomposición de caída.- esta técnica ayuda a minimizar lesiones, fracturas en el caso de que exista un accidente de tránsito a velocidad y resulte que el motociclista salga despojado de la motocicleta hacia la vía y por la ejecución del movimiento comience a dar vueltas sobre el asfalto y con estas repetidas vueltas tenga el riesgo de fracturarse sus extremidades superiores e inferiores como también su cabeza.

Para lo cual se necesita:

- Plástico
- Jabón liquido
- Conos
- Cuerda de 20 metros
- Llantas para el impacto.
- Equipo para la lluvia

- Motocicleta para el arrastre

1.- La persona se ubica todo el equipo de protección y el de lluvia, se hermetiza el casco y se ubica en posición fetal con el cuerpo hacia el cielo y con el mentón apegado al pecho. Sujeta la soga y con la motocicleta jala hasta que coja velocidad su cuerpo sobre el plástico. El motociclista suelta la soga y con sus piernas forman un ángulo de 90 grado para que así se detenga su cuerpo, esto es llamado “freno” y así evita que en el momento de la caída su cuerpo gire y sus extremidades estén expuestas a lesiones y fracturas.

REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS

SERRAO, R., & Cristancho, J. Diseño del Plan de Emergencias de Sidor.

Grossman, D. (2020). *Sobre el combate: La psicología y fisiología del conflicto letal en la guerra y en la paz*. melusina.

Abrego Reyes, I. W. (2021). Desarrollo de protocolos estandarizados de seguridad y protección de personas muy importantes del sector ejecutivo.

Instituto técnico de la norma. (2011).Señalización horizontal parte1, (RTE INEN 004-1)

Ray, A. (2021).MAP S21 Carta de navegacion para una organizacion Segura., kindle Direct.

Scribd. (2016). Manual señales de tránsito Ecuador.

https://es.scribd.com/document/332401611/Manual-Senales-Transito-Ecuador

BIOGRAFIA DEL AUTOR PRINCIPAL/ O COAUTORES.

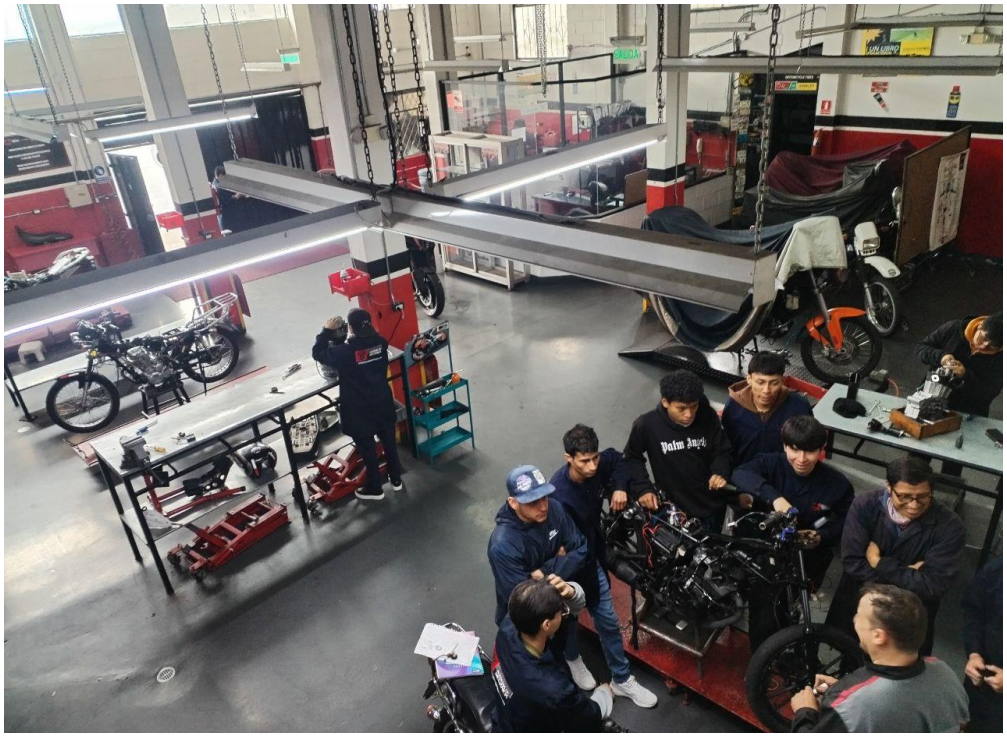
Fotografia del Autor principal

Con más de 10 años de experiencia como motociclista especializado en el traslado de cápsulas de seguridad, he dedicado mi carrera a perfeccionar las técnicas y protocolos necesarios para llevar a cabo estas operaciones con eficacia y seguridad. Mi experiencia se complementa con mi labor como instructor avalado por el Ministerio del Trabajo del Ecuador, lo que me ha permitido formar a otros profesionales en el campo.

Soy Licenciado en Seguridad Pública y Ciudadana, con especialización en seguridad ciudadana y orden público. Gracias a mi formación y experiencia práctica, ofrezco conocimientos avanzados en seguridad y manejo, diseñados para reducir al mínimo los riesgos durante las operaciones y elevar los estándares profesionales en el campo. Mi compromiso es brindar herramientas efectivas que contribuyan a una mayor seguridad, eficiencia y profesionalismo en cada intervención

ANEXOS

Centro de capacitación



Enero 2025 - CID - Centro de Investigación y Desarrollo
Copyright © - CID - Centro de Investigación y Desarrollo
Copyright del texto © 2024 de Autores
Formato: PDF
Tamaño: A4 210 x 297 mm
Requisitos de sistema: Adobe Acrobat Reader
Modo de acceso: World Wide Web
biblioteca.ciencialatina.org
editorial@ciencialatina.org
Atención por WhatsApp al +52 22 2690 3834