



Manual del motociclista de turismo

Por: BMW / Luis Vizcarra

Características, funciones y responsabilidades del Capitán de caminos, el grupo y la barredora.



Moto-turismo

El capitán de caminos, el grupo y el barredor

Importantes funciones que debemos conocer y dominar de las que por desgracia no se cuenta con mayor información como tampoco existen cursos de preparación ni hay manuales escritos disponibles para todos los que practicamos el motociclismo.

El que va adelante y el que va atrás. Estas posiciones para muchos grupos organizados que contemplan de manera seria una formación, se conocen como el Capitán de Caminos y La Barredora.

¿Qué tan importante es definir una formación cuando viajamos en moto designando un capitán de caminos y una barredora?, según nuestra experiencia es **muy importante y necesaria**, de manera fundamental **incrementa nuestros niveles de seguridad y mantiene al grupo unido de manera física y anímica**. En este manual describimos las características y las funciones del capitán de caminos, la barredora y las responsabilidades del grupo completo, que son condición ineludible cuando viajamos en grupo y que deben ponerse en práctica a partir de dos motocicletas.

- ¿Qué implica esta función para aquel que ha sido designado como Capitán de Caminos o Barredora?
- ¿A quién se debe designar en primer lugar?
- ¿Qué cualidades deben de tener?
- ¿Qué experiencia y conocimientos son necesarios?
- ¿Qué debe hacer el grupo?



La intención aquí es analizar este tema que podría parecer trivial o de poca importancia, pero que no lo es. Muchos hemos tomado diversos cursos de capacitación para la conducción de una moto, hemos leído libros y visto grabaciones, encontrándonos con que en ningún lado se trata este tema con la seriedad y la importancia que merece, ¡es tiempo ya de abordarlo!. ¿Hoy, a quien le toca ir adelante?. Esa pregunta, debe responderse tomando en cuenta varias condiciones y nunca de manera ligera o “al aventón”.

Entrando al tema, a criterio nuestro, el conductor designado como **capitán de caminos** debe de contar con:

1. Preparación y conocimiento
2. Experiencia
3. Madurez como motociclista y sentido de responsabilidad
4. Tener el deseo de realizar esta función

Definamos estos términos según el diccionario.

Preparación. Es el esfuerzo que pone el entendimiento aplicándose a conocer algo.

Conocimiento. Es el entendimiento, la inteligencia, la razón natural.

Experiencia. Es la práctica prolongada que proporciona conocimiento o habilidad para hacer algo.

Un motociclista que no cuente con estas condiciones, **no se le debe designar capitán de caminos, aunque esté probada su habilidad y destreza para pilotar una moto.** Lo mismo aplica para aquél que dejó de rodar hace años.

Ahora bien, el número de kilómetros y la diversidad de carreteras que se hayan recorrido, son más importantes que hablar del número de años que se tengan arriba de una moto para poder asumir la responsabilidad que confiere esta posición. Aún así, nos atrevemos a pensar que 5 años podrían considerarse como razonables. Hay que resaltar, aprovechando, que las carreteras en nuestro país son de gran variedad en cuanto al estado de su piso, de sus señalizaciones y de sus elementos de protección. Lo mismo podemos transitar en una súper carretera de cuota con 4 carriles, cercas de protección contra ganado, camellón o barda de protección central, señales claras y oportunas, etc., hasta un camino secundario con baches, cruces de ganado, semáforos, los abominables túmulos que tal parece que se reproducen solos, muchos de ellos clandestinos puestos por los pobladores del lugar, mal diseñados y sin pintar, que se han convertido en verdaderas trampas que para los motociclistas pueden ser de muerte, así como perros, animales de granja, venados, caballos, burros (de cuatro y dos patas), niños jugando, además de no contar con señalizaciones, si acaso un “Túmulo AQUÍ” cuando está uno ya encima del montículo..Squeeeechh!.



Consideramos que un motociclista **experimentado**, digno de ser capitán de caminos debe tener a cuestas alrededor de 100 mil kilómetros o los 5 años de conducción en caminos buenos y malos y con todo tipo de salidas, ya sean dominicales, de pernocta o fin de semana, y por supuesto de viajes largos de más de una semana continua en los que se pueden recorrer varios miles de kilómetros.

Debe a su vez tener el suficiente **conocimiento y la preparación previa**, no solo de los lugares que se eligieron como destinos finales o intermedios, sino debe estudiar también la ruta previamente planeada, comunicada y acordada por el grupo. **Se disfruta mucho el camino cuando el capitán mantiene al grupo unido y a un ritmo de velocidad alegre y seguro**, dependiendo de las condiciones de la carretera no pegándose y despegándose del grupo. Sobra decir si además se preparó para saber dónde conviene hacer paradas para desayunar, al cafecito de media mañana, dónde hay estaciones de gasolina, y finalmente **asegurar que llegaremos sin contratiempos a nuestro destino con luz de día**, cumpliendo así con otra condición fundamental de seguridad entre los motociclistas serios y responsables que muchos conocemos como la "hora del rider", que inicia a partir de que haya suficiente visibilidad en la mañana y debe finalizar al oscurecer.

Vale la pena incluir aquí el beneficio que nos brinda ahora la utilización del GPS como una herramienta útil que puede facilitar en mucho la tarea del capitán de caminos y que en todos los casos, con sus probables excepciones, nos llevará al destino sin pérdida de tiempo. **Esto constituye una función más que todo capitán debería conocer, dominar y entender.**

Todo hasta aquí está muy bien pero, **¿CUÁLES SON LOS REQUISITOS Y LAS FUNCIONES MÁS IMPORTANTES DEL CAPITÁN DE CAMINOS PARA CUIDAR Y DIRIGIR AL GRUPO?**.

Requisitos:

- Preparación y actualización continua en la conducción de una motocicleta.
- Conocimiento de la ruta a seguir.
- Experiencia en número de kilómetros recorridos y diversidad de carreteras transitadas.
- Madurez como motociclista, liderazgo y sentido de responsabilidad.
- Capacidad de concentración y de focalizar varios asuntos al mismo tiempo.
- Sensibilidad para reconocer que aunque él no tenga hambre, ni frío, ni calor, ni sed, sus compañeros puede que sí. Especialmente si hay compañeros más entrados en años.

Funciones

- Su objetivo primordial es **cuidar y dirigir al grupo para alcanzar contentos, satisfechos y seguros nuestro destino.**



- Fomentar el espíritu de amistad y de trabajo en equipo entre los integrantes del grupo, el incumplimiento o error de uno afecta a todos.
- Estudiar y conocer la ruta que se seguirá.
- Saber con anticipación los sitios de interés general, históricos y culturales que pueden haber en la ruta del día, más los apropiados para tomar alimentos, cargar gasolina y hospedarse en la noche.
- La noche anterior a cada día de viaje, fijar el lugar de reunión y **la hora de la salida arriba de la moto**, a la vez platicar sobre el probable clima a encontrar y hacer sugerencias de ropa a utilizar y probables condiciones de la carretera. **Se circulará un correo a quienes hayan confirmado su asistencia al viaje.**
- Organizar una reunión breve previa a la salida [media hora antes de partir] para dar a conocer al grupo la ruta a seguir y el destino con los sitios donde habrá paradas para alimentos, descansar, gasolina.
- Conocer el estilo de manejo de los compañeros y **organizar la formación que seguirá el grupo** de la manera más conveniente tomando en cuenta la habilidad, experiencia y seguridad de conducción de cada integrante.
- Establecer y dar a conocer en la reunión breve previa a la salida, las reglas de conducción tanto para la salida corta como para el viaje largo, entre las más frecuentes: ¿es permitido rebasar al grupo y al capitán de caminos para adelantarse al destino, cambiar de ruta, es decir, separarse del grupo? **¡NO!** ...Luces encendidas en todo momento. Manejo suave, preciso y seguro, etc.
- Realizar una rápida inspección visual de todas las motos antes de cada salida para detectar aquella que puede poner en riesgo o afectar a todo el grupo por posibles fallas.
- **Asegurarse de que el grupo llevará la "formación escalonada" típica y más segura conocida por la mayoría de los motociclistas que viajan en grupo**, en la que el capitán de caminos se coloca del lado izquierdo cerca de la raya divisoria central en carreteras de doble sentido para facilitar la visibilidad en el momento de realizar un rebase, y cargado ligeramente también del lado izquierdo en autopistas de un solo sentido para obligar a cargarse del lado derecho al compañero inmediato detrás de él, evitando con esto que ande "bailando" de un lado a otro cuando el capitán se coloca equivocadamente justo al centro del carril. **Este baile innecesario y molesto provoca que el resto del grupo también haga lo mismo.** Existen por supuesto excepciones en las que conviene llevar una formación de una sola línea, como en la zona de curvas de la carretera en la que cada piloto escoge la mejor línea de trazado de acuerdo a su estilo de conducción, o al circular por una ciudad donde el espacio, las intersecciones y demás limitantes no permitan mantener una formación escalonada.
- **Formar sub-grupos de 10** cuando el grupo completo rebase este número, nombrando a la vez capitanes y barredoras auxiliares asegurándose que todos hayan escuchado la narración breve previa a la salida y sobretodo que puedan cumplir con los requisitos y funciones arriba mencionadas. Debemos tener en cuenta que un grupo grande incrementa el riesgo en carretera y aún más cuando se cruza alguna



ciudad, además de que el capitán de caminos difícilmente podrá visualizar a un número de motocicletas detrás de él superior a 10.

- **Mantener la distancia entre cada motocicleta** que debe ser proporcional a la velocidad de conducción, tomando como referencia que para frenar y detenerse por completo a 130 kph, **se necesitan 70 m, (85 con pasajero y equipaje).**
- Ordenar a todos, sin titubeos, aplicar la primer regla de oro del motociclismo de turismo **para mantener unido y seguro al grupo: "Si dejas de ver a tu compañero en el retrovisor baja tu velocidad, sigues sin verlo párate y si no llega, regrésate".**
- Aplicar la segunda regla de oro que también es muy sencilla y efectiva **para no perder a nadie**, algo que sólo resulta en una molestia y pérdida de tiempo para todo el grupo: "Párate y espera al que viene detrás de ti en todas las intersecciones o sitios donde hay opción de seguir de frente o doblar a la izquierda o derecha, los de adelante te van a esperar eventualmente al no ver tu luz" (primer regla de oro).
- Uniformizar las señales corporales: alto, siga, rebase, piedra, túmulo, hambre, gas, emergencia. No abusar de su uso.
- Acordar con el grupo si por alguna razón ineludible se tendrá que rodar de noche. Tener concentración absoluta en la carretera al frente y a los lados sin dejar de atender los retrovisores continuamente para asegurarse que el grupo está completo.
- **Compactar al grupo en cada oportunidad, como intersecciones, etc. Sobre todo antes de entrar a una población.**
- Identificar a compañeros cansados, distraídos o que de alguna manera ponen en riesgo al grupo y dialogar con ellos.
- Asegurarse de que él o alguien designado porte el kit de primeros auxilios y demás elementos que se puedan requerir para estabilizar a una persona accidentada mientras espera su traslado.
- De ser posible, dar a conocer la ruta a una empresa de traslados de emergencia que tenga cobertura o convenios con otras empresas en todo el territorio por recorrer.
- **Portar en todo momento un teléfono satelital que asegure la comunicación en los sitios donde no existe cobertura celular. * ***



Responsabilidades del grupo

- Total apoyo y cooperación con el capitán de caminos para fomentar el espíritu de amistad y el trabajo en equipo de todo el grupo. **Cumplir y respetar las disposiciones generales que establezca para el viaje.** El incumplimiento o error de uno afecta a todos.
- Cada miembro del grupo debe asegurarse del estado óptimo de su motocicleta para hacer la salida corta o el viaje largo con seguridad y sin perjudicar al resto del grupo por fallas que pudieron ser evitadas, por desgracia nos encontramos con frecuencia a compañeros que se quedan parados y paran a todo el grupo por cosas tan simples como una batería o unas llantas en mal estado, así como por fallas mayores que comúnmente se presentan por un precario programa de mantenimiento a la motocicleta.
- La noche anterior a cada día de viaje, recargar el tanque de gasolina, checar el estado general de las llantas y su presión, el nivel de aceite del motor y la condición general de la motocicleta. En caso que la recarga de gasolina sea a la salida del día siguiente, estar atento a las instrucciones y movimientos del capitán.
- Todos los integrantes del grupo deben conocer la capacidad de sus tanques de combustible y la autonomía de su moto, incluyendo la reserva para no afectar al grupo con paradas innecesarias a recargar, la experiencia nos dice que la generalidad de las motos para turismo de cilindrada media y grande, tienen una autonomía que va hasta 310 kilómetros incluyendo la reserva. Sin embargo, los cambios de velocidad pueden variar de manera considerable los consumos. A mayor velocidad mayor consumo. Debemos evitar caer en casos de gasolinitis aguda!
- Asistir a la reunión breve previa a la salida para escuchar y entender la ruta a seguir y el destino con los sitios donde habrá paradas para alimentos, descanso, gasolina.
- **Portar herramienta suficiente para corregir alguna falla de su propia motocicleta y los accesorios mínimos necesarios como kit para primeros auxilios, manual de procedimientos para aplicar primeros auxilios, kit para pinchaduras de llantas, cargador de baterías, lámpara, etc.** **Se practicarán revisiones aleatorias a los integrantes de cada viaje.**



- Portar cada miembro del grupo su gafete (carné del club) de identificación con datos de contacto en caso de emergencia, seguro médico, alergias y todo aquel dato que pueda contribuir a su mejor y pronta atención en caso de accidente.
- **Mantener la “formación escalonada” y obedecer las disposiciones y reglas de conducción que haya dispuesto el capitán de caminos en todo momento. –de lo contrario será sujeto de sanción por el comité disciplinario del club.**
- Mantener la distancia que debe existir entre motocicletas que en términos generales no debe ser menor a 30 metros si se viaja a la velocidad común de cruce alrededor de 130 kph.
- Informar con anticipación al capitán de caminos, a la barredora y de preferencia a todo el grupo, la intención de variar la ruta o cualquier movimiento distinto a las instrucciones generales.
- De igual manera **informar si tenemos alguna molestia, inquietud o malestar que pudiera acrecentarse durante el trayecto.**
- **Cumplir las dos reglas de oro del motociclismo de turismo para mantener al grupo unido y seguro y no perder a nadie.**
- Consumo de alcohol durante la salida o viaje: **ESTA TERMINANTEMENTE PROHIBIDO..** Por razones obvias y probadas, siempre será preferible evitar el consumo de alcohol mientras el viaje no haya concluido.

El Barredor

Al igual que el capitán de caminos, el compañero que realice la importante función de barredora debe tener preparación y conocimiento, experiencia, madurez como motociclista, sentido de responsabilidad, más el deseo de ocupar esta posición.

El barredor, aunque no lo crean, es el que mejor sabe cuando un capitán de caminos es bueno, regular o de plano malo y cumple mucho mejor sus funciones cuando éste hace bien su trabajo.

Muchas de las cualidades y responsabilidades del barredor son similares a las del capitán de caminos. Debe entender y aceptar que lleva una importante responsabilidad auestas y debe estar preparado para actuar cuando algo irregular suceda, desde algo tan común como la separación o pérdida de algún miembro del grupo, a algo más serio como un accidente.

Quizá su labor más importante es saber con precisión qué hacer en el caso de un accidente. Debe estar entrenado para “leer” de manera inmediata e instintiva la magnitud del accidente, los posibles riesgos inmediatos para su(s) compañeros(s) caídos y para él mismo. Debe asegurar rápidamente el área con los elementos comunes de



advertencia e iniciar la revisión del estado de gravedad de sus compañeros para asistirlos con los primeros auxilios mientras llega el medio de transporte para su atención médica. Debe coordinar a la vez las funciones del resto del grupo para alertar al tráfico del accidente, contener a los curiosos, atender a sus compañeros, hacer la llamada al medio de transporte médico y a los familiares.

Funciones:

- Al igual que el resto del grupo, debe estar presente en la reunión breve previa a la salida para escuchar y entender con claridad la ruta que se seguirá, las paradas programadas y el destino final.
- Debe comentar con el capitán cuando observe alguna condición irregular en la conducción de algún compañero que puede ser por cansancio o por un pilotaje irresponsable.
- Preferiblemente debe portar algún distintivo visual que permita ser identificado a la distancia por el capitán y los demás compañeros.
- **Debe permanecer con el compañero que por alguna razón tuvo que detenerse y confiar que el grupo cumplirá la regla de detenerse y regresar a buscarlos.**
- En las reuniones breves previas a la salida debe asegurar que todos los miembros del grupo porten su gafete de identificación personal con los datos de contactos básicos elementales, seguro médico, alergias y todo aquello que contribuya a su pronto traslado para recibir atención médica en caso de accidente.
- Debe ser el responsable de portar el teléfono satelital en todo momento, más el directorio de teléfonos de sus compañeros y los de emergencia, ya que comúnmente es el primero en encontrarse con el compañero que sufrió alguna caída o tuvo un accidente mayor.
- Debe portar equipo GPS.
- Preferiblemente debe estar capacitado en la aplicación de primeros auxilios por medio de cursos que sean orientados al motociclismo, que entre otras cosas, nos enseñan la técnica adecuada para remover un casco cerrado o uno abatible de manera segura considerando que todo motociclista accidentado tiene riesgo potencial de lesión cervical.

Asegúrate pues que el compañero que ocupe la posición de barredor tenga estas capacidades porque el día menos pensado te puede salvar la vida. ¡Así de simple!.