



---

# LA CONDUCCION DE VEHICULOS PRIORITARIOS POR LAS FUERZAS Y CUERPOS DE SEGURIDAD. PARTE 2

---

2024



## Conducciones en calzadas deslizantes

Cuando conducimos sobre una calzada seca nos sentimos bastantes seguros, notamos el agarre del vehículo al suelo, apreciamos como frena correctamente y resolvemos sin otras sorpresas las situaciones críticas. ¿Pero qué pasa si el pavimento está mojado o las condiciones climatológicas no son las idóneas? Como ya hemos visto toda conducción ha de realizarse con suavidad, sin movimientos bruscos, para evitar deslizamientos de todo tipo, sin embargo, cuando llueve, hay niebla, etc., estos movimientos han de ser aún más suaves y nos hemos de sentir más parte del vehículo que en cualquier otro momento. De esta forma podremos corregir, en caso necesario, cualquier movimiento no deseado que realice el vehículo, ya que en esas condiciones los deslizamientos son más violentos, más difíciles de controlar, las frenadas más largas, y por supuesto la conducción se hace más peligrosa.

Por lo expuesto en el párrafo anterior, debemos tener presente que cuando las condiciones climatológicas sean adversas, realizaremos una conducción defensiva incluso cuando ésta sea agresiva, pues el estado de la calzada es una constante trampa, en algunos casos invisibles, por lo que deberemos estar preparados para controlar cualquier extraño en la conducción. Por ello y ante tales circunstancias debemos de recordar:

- Sobre calzada mojada circularemos con marchas largas con relación a la velocidad del vehículo, con ello evitaremos la pérdida de motricidad, y obtendremos cuando nos haga falta deceleraciones y aceleraciones suaves, evitando reacciones adversas.
- La frenada se hará igual que sobre seco, con la mayor deceleración posible, es decir, realizando una primera pisada rápida y contundente sin llegar al último tramo del freno para no bloquear las ruedas.
- Si durante la frenada bloqueamos las ruedas, para volver a tener el control del vehículo aliviaremos la presión sobre el freno, continuando la frenada de forma rápida a fondo e intermitente, con ello disminuirémos velocidad y mantendremos el control de la dirección. Estaremos realizando un efecto similar al que provocaría un sistema ABS de frenos. A veces incluso con ABS se hace necesario efectuar un frenado intermitente.
- Cuando llueva o las condiciones atmosféricas no sean las idóneas, circularemos con las luces del vehículo encendidas, con ello nos ayudaremos a ser vistos.

. En caso de Aquaplaning, que no es otra cosa que la pérdida de adherencia del vehículo llevando consigo la merma del control de dirección y frenada, efecto que se produce al entrar en una zona de la calzada que tiene un exceso de acumulación de agua. Es como si el vehículo flotara sobre esta. También se produce al entrar demasiado rápido en un charco. Ante el Aquaplaning, debemos levantar el pie del acelerador y mantener firmemente el volante hasta que notemos que el vehículo recupera la adherencia. Comoquiera que esta última la puede recuperar de golpe, debemos procurar mantener la dirección recta para evitarnos giros bruscos en el momento de la recuperación del agarre pues, nos puede llevar a una nueva pérdida de control de difícil solución ya que el vehículo no había sido recuperado totalmente.

- Con la calzada mojada o húmeda nos abstendremos, en lo posible, de maniobrar sobre la pintura de señalización del pavimento, ya que por sí misma es bastante resbaladiza, mojada lo es aún más debido a la acumulación de suciedad y grasas.
- A la hora de realizar giros o curvas lo haremos a menor velocidad para evitar posibles derrapajes y salidas de curvas por sobreviraje y subviraje
- En condiciones de lluvia o calzada mojada ni que decir tiene que por precaución aumentaremos la distancia de seguridad con otros vehículos. Con ello evitaremos posibles sustos a la hora de frenar, el efecto spray (agua que despiden sus neumáticos), y la falta de visibilidad. Si tenemos que realizar un adelantamiento lo iniciaremos más alejado de lo habitual al tiempo que conectamos el limpia parabrisas en su máxima velocidad (recomendado en ciudad y siempre en carretera).
- Cuando coincidamos con una granizada, si es posible, detendremos el vehículo a un lado ya que de continuar es como si estuviéramos circulando sobre canicas. De esta forma evitaremos derrapajes y patinazos, así como la posibilidad de romper alguna luna del vehículo al sumarse en el impacto la velocidad de caída del granizo con la del patrullero.
- Ante la existencia de la niebla, tenemos que recordar que es agua en suspensión por lo que la calzada se encontrará mojada, incidiendo directamente en la adherencia. Para una mejor visibilidad encenderemos el alumbrado de niebla y procuraremos no hacer uso del alumbrado de carretera (luz larga), ya que éste se refleja en el agua en suspensión como si de un espejo se tratara, con lo que disminuye nuestra visibilidad.

- Siempre que la calzada se encuentre mojada, como medida de precaución y para evitar resbalones de los pies en los pedales de conducción, secaremos en lo posible la suela del calzado con las alfombrillas del vehículo.

- En caso de viento, cuando circulemos tendremos la precaución de prevenir un posible golpe fuerte de éste al pasar por las bocacalles, al adelantar o ser adelantados, preveremos la desaparición brusca del viento y posterior aparición del mismo. En algunos casos su fuerte empuje lateral puede variar nuestra trayectoria de forma violenta e inesperada.

## MANIOBRAS HÁBILES (DERRAPAJES)

En este capítulo vamos a ver algunas técnicas de conducción y maniobras que se pueden realizar con los vehículos en ocasiones muy puntuales y esporádicas, las cuales creemos que son patrimonio único de profesionales de la competición, no siendo así. Pero que para su correcta realización y dominio hace falta mucha práctica, experiencia y seguridad.

Para comenzar haremos una breve referencia al punto como sentarnos, ya visto anteriormente, dado que una correcta posición al volante es imprescindible para llevar a buen fin cualquier maniobra. Para saber si hemos adoptado la posición correcta, además de lo descrito en ese punto, debemos accionar el pedal del embrague de tal forma que para desembragar (pisar el pedal) lo hagamos con el pie en el aire, apoyando el tercio delantero de este sobre el pedal para seguidamente pisar a fondo. De tal modo que en el momento de embragar (soltar el pedal) no tengamos que mover el pie, tan solo levantarlo de forma progresiva apoyando el talón en el suelo, dejando deslizar el pedal por la planta del pie hasta su posición de reposo. Retirando seguidamente dicha extremidad del pedal, llevándola al suelo o a su posición correcta, el reposapiés existente a la izquierda de los pedales en el paso de rueda.

Por otro lado, tendremos presente la suavidad a emplear en todas las maniobras, aunque estas sean de índole un tanto agresivas, ya que las brusquedades lo único que

puede acarrearlos son pérdidas de control. Por ello recordaremos que los frenos no deben llegar a bloquearse, salvo para la realización de algunas maniobras muy puntuales que veremos. Los frenos sólo serán efectivos mediante una utilización de forma decidida y progresiva, haciendo lo mismo con el mecanismo de dirección.

En la actualidad, a la hora de realizar alguna o algunas de las maniobras que se van a describir, debemos tener en cuenta y conocer perfectamente, que nivel de seguridad activa tiene nuestro vehículo (ABS, ESP, etc.). Dichos sistemas nos pueden impedir la correcta realización ciertas maniobras, u obligarnos a hacerlas de otra manera, o incluso a realizarlas a mayor velocidad.

Visto esto, comenzamos con la exposición de ciertas técnicas de conducción o maniobras hábiles, comenzando como es lógico por las más sencillas.

\* Giro marcha atrás.

Aunque parezca sencillo circular y maniobrar marcha atrás, muchos conductores no lo logran, especialmente si se les dice que maniobren con la única ayuda de los espejos retrovisores, sin girar la cabeza para ver detrás.

El hecho de no girar la cabeza, principalmente en nuestro caso es por no perder perspectiva de lo que pueda ocurrir delante de nosotros, pues salvo pequeñísimos ángulos, la visión trasera es completa a través de los espejos retrovisores. En el caso de los demás conductores es por seguridad con respecto a otros usuarios.

Podemos observar cómo se realiza la maniobra de giro marcha atrás en una zona estrecha y de una sola maniobra.

Circulamos marcha atrás por una calle estrecha y vamos a maniobrar hacia la izquierda para acceder a otra vía angosta. Circulamos recto y lo más aproximado posible al lado izquierdo, que es el que controlamos perfectamente, y siempre observando por los espejos retrovisores. Cuando el centro de la rueda trasera del lado sobre el que vamos a

girar, en este caso la izquierda, se encuentra a la altura del límite del obstáculo, giramos toda la dirección hacia ese lado. En ese momento controlamos el morro del vehículo, al tiempo que visualizamos la parte trasera del mismo por el visor interior.

Si lo hemos hecho correctamente, el vehículo no habrá rozado con nada, por lo que frenaremos, bajaremos 1ª velocidad e iniciamos la marcha. Si la maniobra fuese hacia la derecha del vehículo, la forma de ejecución es la misma, con la diferencia que cuando estemos próximos al punto de maniobra debemos acercarnos lo máximo posible en paralelo al lado derecho.

- Maniobra en "Y".

Esta maniobra está concebida para la realización de un rápido cambio de sentido de la marcha, en aquellas vías que carecemos de la anchura suficiente para realizarlo de una sola vez.

Podemos observar cómo aprovechamos para la realización de la maniobra en "Y" el hueco existente en la calzada por vado permanente. Cuando nos aproximamos al lugar realizamos una apurada, no bloqueo, de frenada. Sin llegar a perder la inercia que trae el vehículo, al superar el límite del último obstáculo, iniciamos el giro de toda la dirección hacia la derecha al tiempo que desembragamos. Una vez frenado el vehículo, engranamos marcha atrás giramos toda la dirección a la izquierda y aceleramos, para una vez incorporados completamente a la vía, frenar, engranar primera velocidad e iniciar la marcha, si corresponde hará una salida rápida.

Esta maniobra se puede realizar a ambos lados, todo depende de las circunstancias del tráfico y de la calzada por la que se circule. También se puede realizar en caso necesario marcha atrás siguiendo los mismos pasos.

- Ejecución de maniobras con derrapajes.

Vamos a comenzar a ver maniobras con derrapajes provocados, tales como medio

trompo, trompo completo, y vuelta californiana. Pero antes de comenzar debemos hacer un inciso para recordar que antes de efectuar cualquier maniobra debemos estar muy seguros de su realización, así como que no vamos a poner en riesgo alguno la integridad de nadie.

A la hora de realizar derrapajes, debemos tener en cuenta, que el realizarlos a una velocidad superior a 45 Km/h, o en un suelo con badenes o baches es peligroso, pues el vehículo puede volcar.

Una vez dicho esto pasamos a ver cómo debemos colocar las manos en el volante instantes antes de realizar los derrapajes.

Para la realización de los derrapes, tanto a un lado como a otro, preparamos la mano izquierda sujetando el volante por su parte inferior. Para el derrape a derecha, como giraremos el volante hacia la izquierda, el brazo izquierdo queda con el codo hacia arriba, al asir el volante por la parte inferior y desde su derecha con la palma de la mano hacia delante, para poder dar un golpe de dirección hacia el lado contrario (izquierda).

Asimos el volante desde abajo por su lado izquierdo con la palma de la mano hacia nosotros, para poder dar un golpe de dirección hacia la derecha. Aunque ésta maniobra se puede realizar a ambos lados, derrape a derecha o izquierda, lo correcto es realizarlo hacia la derecha para quedar situados en el interior o lo más próximo al carril de sentido contrario por el que pretendemos continuar la marcha.

Recordaremos que nunca debemos girar el volante con la mano plana, ni asirlo por dentro o cruzar los brazos durante el giro.

- Ejecución de trompo.

Se denomina trompo a la realización de un giro lateral del vehículo sobre si mismo comprendiendo un ángulo final de 180 grados o más. Éste se provoca generalmente para cambiar el sentido de la marcha de forma rápida.

Durante la ejecución del trompo debemos controlarlo facilitando su ejecución mediante la maniobra de contra-volante, es decir, girar la dirección en el sentido del desplazamiento tal y como se puede observar en ambas figuras. En caso de exceso de velocidad nos ayudará a no volcar y a no pasarnos de giro.

Su ejecución es muy simple y se puede realizar de dos maneras distintas.

- Trompo con freno de mano.

Consiste en iniciar un balanceo del vehículo girando la dirección hacia el lado en el que vamos a ejecutarlo, no es necesario, pero si aconsejable, seguido de un golpe de dirección hacia el lado contrario. Pisamos el embrague y al mismo tiempo tiramos de forma enérgica del freno de mano manteniendo pulsado su desbloqueo para una vez finalizado el giro devolverlo a su posición de reposo, acelerando inmediatamente para continuar la marcha. Aunque este método es efectivo su ejecución exige una gran destreza y rapidez de movimientos para no perder la inercia de la velocidad durante la maniobra. Además, que en algunas ocasiones debemos reducir una velocidad durante la finalización de la maniobra, o incluso engranar la primera velocidad. En su ejecución no debemos superar los 40km/h.

- Trompo con balanceo.

La segunda de ejecución necesita algo más de practica por parte del conductor. Pero es menos complicada de llevar a cabo al no tener que hacer uso del freno de mano. Se realiza creando un balanceo del vehículo girando la dirección hacia el lado de ejecución del trompo, seguido de otro giro hacia el lado contrario al tiempo que aceleramos de forma decidida. De esta manera, conseguimos el desplazamiento de la parte trasera del vehículo sobre la delantera, desplazamiento que controlaremos a golpe de acelerador hasta finalizar la maniobra, momento en el que continuaremos la marcha en sentido contrario al del inicio de esta.

\* Realización de medio trompo.

Esta maniobra se emplea principalmente para interceptación o corte de paso a otros vehículos en vías no muy anchas. Su ejecución es similar a la realización del trompo con freno de mano, pero sin el balanceo inicial. La comenzamos dando un golpe de volante hacia el lado contrario del derrapaje tirando casi al unísono del freno de mano, sin olvidarnos de desembragar. En el instante que el vehículo está cruzado en la calzada pisamos fuertemente el freno de pie. El trompo se cortará, el vehículo se desplaza levemente hacia delante quedando cruzado en la calzada.

Podemos ver una aplicación práctica de dicha maniobra. Un patrullero persigue a un vehículo y otro que circula en sentido contrario le corta el paso realizando medio trompo. Como se puede apreciar la vía en la que se realiza no es ancha, pues por razones obvias sería inútil realizarla en una calzada amplia.

- Ejecución de vuelta California o contrabandista.

Esta maniobra consiste en la realización de un giro de 180 grados pero, marcha atrás para efectuar un cambio de sentido rápido. Esta maniobra está considerada como evasiva, pues se supone que se realiza cuando existe un riesgo o peligro evidente al frente. Su ejecución es bastante similar a la empleada para la realización del trompo. Aunque tal vez debamos destacar que, en este caso, contamos con la ayuda inestimable del peso del motor que, debido a la inercia del vehículo sumado a la fuerza del giro brusco, nos impulsará hasta la culminación de la maniobra. Al igual que el trompo esta maniobra se puede ejecutar de dos maneras diferentes.

- Contrabandista con freno de pie.

Este modo de ejecución está prácticamente en desuso debido a que, con sistema de frenado ABS, su realización se hace casi imposible, al no tener un bloqueo de frenos total, o peligrosa puesto que para llevarla a cabo con sistema ABS tendríamos que aumentar peligrosamente la velocidad para que la maniobra no se quede a medias.

Supongamos que circulamos normalmente y llegados a un punto visualizamos una amenaza (gente armada, una barricada, etc.). En ese instante comenzamos una deceleración del vehículo al tiempo que actuamos sobre el embrague. La razón de desembragar tan rápido es para no dañar posteriormente la caja de cambios, pues una vez detenido el vehículo engranaremos rápidamente la marcha atrás. Cogemos impulso marcha atrás, seguido de un balanceo creado por un giro de volante a la derecha, lado hacia el que se quiere derrapar (no necesario, pero si aconsejable), continuando con la realización de forma decidida de un giro hacia el lado contrario del derrape, izquierda. En ese instante pisamos de forma enérgica el freno de pie al tiempo del embrague. Con esta acción debido a la inercia del vehículo y del giro, más el impulso que nos da el peso del motor se completará el contrabandista mediante el derrape hacia la derecha del vehículo. Durante la maniobra realizamos un contra-volante, y retiramos la marcha atrás engranando la primera velocidad y supuestamente procedería una salida rápida.

- Contrabandista con balanceo o vaivén.

La segunda forma de realizarlo es prácticamente idéntica a la anterior. El impulso marcha atrás será mayor, dado que solo nos serviremos del balanceo creado y no se hará uso del freno. Dicho impulso más el balanceo debe de ser suficiente para que, por la transferencia de pesos que se realiza en el último giro, ¡el tren delantero pierda la adherencia suficiente para efectuare! derrape.

Iniciamos la maniobra igual que la anterior circulando marcha atrás. Comenzamos el desequilibrio del vehículo dando un giro de volante a la izquierda hacia lado contrario del derrape (derecha) seguido de otro al lado opuesto (derecha), para finalmente realizar el golpe de dirección a la izquierda, lado contrario del derrape, comenzando el derrape hacia la derecha. En ese preciso instante desembragamos y engranaremos la primera velocidad. En algunos casos si la inercia es grande se puede engranar la segunda velocidad.

Las persecuciones son acciones muy arriesgadas que solo llevaremos a cabo en ocasiones muy concretas, pues cualquier incidente que ocurra ajeno a lo que es la

persecución (atropello, etc.), probablemente lo harán de nuestra responsabilidad. Por ello debemos sopesar si el hecho en sí es racionalmente grave como para iniciar una persecución, así como si las circunstancias lo permiten sin crear riesgos innecesarios. En caso de iniciarla, durante la misma debemos seguir sopesando ésta y su continuidad o no, puesto que tal vez, el perseguido reaccione con una conducción mucho más agresiva y por lo tanto temeraria, poniendo en grave riesgo la seguridad de muchas personas.

Debemos tener presente que, en servicio urgente (con sistemas acústicos y luminosos activados) somos prácticamente responsables de todos los incidentes relacionados con el tráfico que ocurran a nuestro paso. No vale la pena poner en riesgo nuestra integridad y la de los ciudadanos por perseguir una simple falta administrativa. Por otro lado, casi siempre son los mismos los que se dan a la fuga y los conocemos.

Los más asiduos a darse a la fuga son los conductores de los ciclomotores para evitar en su mayoría las posibles sanciones por carencias de documentación u otras faltas administrativas o penales. Si bien algunos de estos conductores levantan sospechas de conducir vehículos sustraídos. En estos casos es muy difícil interceptarlos con patrulleros pues la maniobrabilidad de un vehículo y otro son muy distintas, por lo que es muy fácil que se evada. Por ello, a la hora de realizar los controles de cualquier tipo debemos hacerlo en zonas muy estudiadas, donde el conductor se encuentre de sopetón con el control y que, además, tenga poco espacio para hacer un cambio de sentido de la marcha. Que carezca de vías laterales por donde marcharse, al tiempo que ha sobrepasado un vehículo policial (preferiblemente motocicleta) previo al control, que le estará esperando en caso de dar media vuelta y si sigue al frente además de tener que esquivar a los agentes se encontrará con otro vehículo que le cortará el paso. Siguiendo estas pautas en los controles de vehículos de dos ruedas evitaremos las fugas.

Siguiendo con los vehículos de dos ruedas, en el caso de querer detenerlo sobre la marcha y tener sospechas de que en el intento se dará a la fuga, tanto si vamos en patrullero como en motocicleta, cuando le demos el alto, intentaremos hacerlo en una zona que carezca de calles laterales por el lado derecho del conductor sospechoso. Nosotros

actuaremos por el izquierdo. Si circulamos en patrullero, el acompañante dará el alto. En caso de desobediencia el conductor debe adelantarse lo justo sin llegarlo a rebasar, cerrándole el paso a la derecha para obligarlo a frenar. Si no lo hiciera, el acompañante puede abrir parcialmente la puerta mientras el conductor frena el patrullero de forma progresiva con lo que le cerraría totalmente el paso al infractor, viéndose obligado a parar. Si circulamos en motocicleta, antes de darle el alto uno se colocará delante y el otro en su lateral izquierdo que le dará el alto así en caso de desobediencia el que va delante comenzará a reducir velocidad al tiempo que el que circula a su izquierda lo continúa encerrando.

Otras de las persecuciones más llevadas a cabo son las que se realizan a conductores que se encuentran bajo los efectos de bebidas alcohólicas u otras sustancias y que no han obedecido las órdenes de detención de los agentes. Estas deben durar el menor tiempo posible ya que debido al estado de su conductor, que ya de por sí es un peligro, es aún mayor si se le agobia. A nuestro favor tenemos el hecho de que son más dados a cometer un fallo durante la conducción, debido a la merma de facultades por encontrarse bajo los efectos de cualquier sustancia, así como el estado de ansiedad que le provoca la persecución, en contra tenemos la inhibición casi total que les provoca su estado sobre el riesgo o miedo. En caso de ser delincuentes seguiremos las mismas pautas pues el hecho de saber que van a ser detenidos y privados de libertad, unido a la ansiedad del momento, al ruido de las sirenas y el efecto de las luces de prioridad, les llevará a cometer algún fallo durante la conducción que debemos saber aprovechar. En este caso si son conscientes del riesgo y del miedo, pero lo obvian a conciencia, lo que los hace más peligrosos durante la conducción.

En aquellos casos en los que se inicie una persecución en toda regla debemos seguir una serie de pautas para que esta llegue a buen fin.

- En Primer lugar y lo más importante es comunicarlo de forma general indicando marca, modelo, color y matrícula del fugado, así como la vía por la que se inicia la persecución.

- Los demás patrulleros cubrirán las vías paralelas a la de la persecución, radiando quien cubre cada una, con el fin de ponerse a la altura del fugado para interceptarle el paso en caso de que realice un cambio de dirección.

- A partir de ese momento la emisora debe permanecer en silencio, a disposición de la patrulla persecutora, quien irá comunicando la ruta que siguen en cada momento.

- Si hubiese una patrulla por delante del fugado, ésta se colocará en un punto tal que le permita acceder de forma inmediata a cualquier vía paralela para interceptarlo.

- Durante el radiado de datos o información evitaremos hacerlo gritando o muy deprisa pues distorsionará la recepción y no se entenderá casi nada.

- El final de la persecución debe ocurrir por desistimiento o fallo del perseguido, es decir, el perseguidor debe abstenerse de realizar maniobras envolventes (cruzarse por delante, ponerse a su altura, etc.), ya que puede ser embestido o bien, el vehículo fugado aprovechar esta situación para realizar maniobras evasivas que nos sorprenderán y le darán una nueva ventaja. Debemos tener presente que todo aquel que se da a la fuga, tiene tal afán de evadirse que por regla general su estado de ansiedad le hace obviar totalmente cualquier norma de precaución, llegando incluso a realizar una conducción que roza lo suicida. Por ello el perseguidor se limitará a eso, a perseguir de forma cercana y persistente con lo que agobiaremos al fugado que posiblemente cometerá algún fallo que debemos de aprovechar para hacer efectiva su detención.

Durante una persecución a otro turismo, se nos puede presentar el caso de una agresión con éste para echarnos fuera de la calzada o incluso nos pueden guiar hasta una posible trampa o emboscada. En ambos casos tenemos que ser capaces de reaccionar rápida y correctamente con lo que sorprenderemos a los atacantes obteniendo nosotros una gran ventaja sobre estos. Para ello debemos tener presentes los siguientes puntos: Si durante una persecución somos golpeados lateralmente por el vehículo perseguido al

habernos colocado a su altura, debemos aminorar la marcha de forma que el morro del patrullero quede a la altura de la rueda trasera del fugado. Sin llegar a golpear, colocaremos en contacto directo, la parte frente lateral del patrullero contra el lateral trasero del perseguido al tiempo que giramos levemente el volante hacia éste y aceleramos, con lo que al empujar le provocaremos un trompo, y probablemente la salida de la calzada.

- Durante una persecución, nunca golpearemos al vehículo perseguido. Dicha acción nos puede provocar daños suficientes como para tener que abandonarla, amén de la ventaja que le podemos golpearlo de lleno por detrás. En cualquier caso, debemos empujar previo contacto o apoyo de nuestro vehículo con el perseguido. La parte del patrullero más idónea para hacerlo son laterales delanteros a la altura de los faros, entre el codo y el final de la defensa. El apoyo idóneo en el perseguido debe de hacerse entre la defensa y la rueda trasera. Siempre procuraremos realizar esta maniobra de derecha a izquierda, es decir, atacaremos con el lateral delantero izquierdo al lateral trasero derecho del perseguido. Con ello evitaremos que al derrapar obstaculice nuestra trayectoria, ocupe los carriles de sentido contrario, pueda evadirse por una calle lateral o invierta su marcha. De esta manera conseguiremos que se desplace o derrape hacia el arcén, o contra vehículos estacionados, donde quedaría inmovilizado y supuestamente rodeado. La secuencia a seguir es la que se expone en las figuras de la página siguiente.

Nos aproximamos por la derecha al vehículo perseguido.

Establecemos contacto físico con el vehículo perseguido.

Si llevamos más velocidad que el perseguido comenzamos el giro a la izquierda. En caso contrario aceleramos al tiempo que giramos a la izquierda y empujamos el vehículo perseguido.

Una vez empujado el vehículo continuamos la marcha por su izquierda para rebasarlo y esquivarlo durante su derrapaje.

Detenido el vehículo, el primer patrullero se cruza por delante del perseguido en la calzada de forma que le corte el paso y que, si hiciera falta, pueda continuar la marcha en el mismo sentido que circulaba. El segundo patrullero realiza un trompo de 90° a la izquierda cortando el paso y de forma que en caso necesario pueda reanudar la marcha en

cualquier sentido. Los Agentes que actúan directamente serán los que ocupan las plazas de acompañante de ambos patrulleros. El vehículo contrario, si lo hemos hecho bien, habrá resultado muy dañado. La rueda golpeada tal vez sufra daños en su eje, por lo que el vehículo no podrá moverse.

Generalmente en la Policía Local las escoltas que se realizan son a los ediles y transportes especiales. Raras veces se hacen escoltas a otras personalidades. No obstante, se les presta servicio como cabezas o punta de flecha con vehículos policiales para abrirles paso en sus desplazamientos al tiempo que le sirven de guías.

- Escoltas a personalidades.

No obstante, y a pesar de que no se realizan escoltas a personalidades salvo a las ya mencionadas autoridades municipales, haremos una breve referencia a las mismas a título informativo.

Una caravana simple estará formada por regla general por tres vehículos, dos de escolta, delantero y trasero, y el de la personalidad que circulará en medio. El control de los vehículos se ejerce desde el que ocupa la personalidad, donde viajará siempre el jefe de la escolta que es quien controla la caravana. Da las órdenes oportunas y regula el uso radio, así como la utilización de los sistemas acústicos y luminosos de prioridad.

En ciertas caravanas se pueden sumar a esta Agentes del lugar, que puede viajar bien en el vehículo de escolta delantero o bien en otro vehículo, haciendo las funciones de enlace entre la escolta, las autoridades y el dispositivo de seguridad de la Ciudad. Así mismo se puede contar con un vehículo del lugar no camuflado, o de dos motoristas e inclusive de ambos, dado que los segundos por su peculiaridad pueden ir cortando alternativamente los cruces mientras el patrullero que circula delante de la comitiva va abriendo paso a la vez que sirve de guía.

Por supuesto ni que decir tiene que para el paso o tránsito de un punto a otro de una personalidad relevante se han tomado previamente una serie de precauciones. Tales como

el minucioso examen de las rutas a seguir, inspección de los lugares a visitar, e incluso por ejemplo, la ordenación de las mesas en los restaurantes a los que acudirá a degustar.

Durante el paso de una caravana, los agentes que no intervengan directamente en la misma se abstendrán de hacerlo, limitándose a facilitarle el paso en los cruces dándoles preferencia y en caso de circular en el mismo sentido se apartarán a la derecha dejando la vía libre.

Al circular por cualquier tipo de vía, lo harán siempre por el carril más a la izquierda que exista y los vehículos de escolta circularán algo desplazados a la derecha evitando que puedan aproximarse por ese lado cualquier vehículo ajeno a la caravana. Utilizarán la misma técnica, pero con un mayor desplazamiento lateral cuando se detengan en cruces o semáforos.

Cuando llegan al lugar de destino, a la hora de detener los vehículos, los que ejercen la función de escolta se detendrán algo desplazados a la izquierda con respecto al del VIP, para que dicho vehículo quede protegido en caso de intento de agresión por parte de otro.

A la hora de estacionar los vehículos de la caravana de escolta y esto es válido para cualquier vehículo de servicio de urgencias, ninguno se pegará totalmente al bordillo del acerado cuando estacionan en línea. Deben dejarlo con la distancia suficiente como para poder girar libremente toda la dirección en un momento dado para salir rápidamente del lugar. Al mismo tiempo la distancia entre los vehículos estacionados debe de ser tal que ninguno tenga que realizar maniobra alguna (excepto el giro de dirección) para salir.

Videos explicativos

[https://www.youtube.com/watch?v=UZhjzN\\_A-Wo](https://www.youtube.com/watch?v=UZhjzN_A-Wo)

<https://www.youtube.com/watch?v=k0dblaHDmg0>