ANEXO TÉCNICO NO. 1
CONTENIDOS PEDAGÓGICOS

Se presenta la descripción detallada de los contenidos que deberán implementarse en las modalidades del programa: Formación completa y sensibilizaciones. Sobre estos contenidos el contratista deberá diseñar y construir las herramientas pedagógicas con las cuales se darán a conocer los contenidos a los motociclistas en territorio.

1. MÓDULOS FORMACIÓN COMPLETA (CUATRO (4) HORAS)

Esta modalidad está diseñada para implementarse en empresas, organizaciones o entidades que dispongan del personal necesario para el desarrollo de los cuatro (4) módulos de esta oferta, que contempla un (1) módulo teórico, un (1) módulo teórico práctico y dos (2) módulos prácticos, en los cuales de abordan temas relacionados con el fomento de la seguridad vial para motociclistas.

Cada sesión debe estar conformada por máximo veinte (20) asistentes.

A continuación, se describen los módulos con los contenidos y las metodologías para su correcto desarrollo.

Módulos		Descripción de los módulos	Duración (Minutos)
1.	Pre-registro	Mediante la plataforma dispuesta por la ANSV. Allí deberá registrarse información del participante	Previo a la capacitación
2.	Registro de asistencia	Físico	10'
3.	Módulo 1 - Teórico	Espacio destinado para contextualizar a los participantes en temas generales relacionados con la Seguridad Vial	50'
4.	Módulo 2 - Teórico-práctico	El autocuidado como factor importante para la seguridad vial	30'
5.	Evaluación práctica de entrada	Identificar y evaluar los conocimientos, habilidades y destrezas para la conducción de motocicleta, de los participantes de la capacitación.	40'
6.	Módulo 3 (práctico)	Implementar a partir del diseño de pistas de pericia una serie de trazados de curvas y técnicas de frenado que promueva en el participante el desarrollo de sus habilidades y destrezas en la conducción de la motocicleta	40´

Módulos		Descripción de los módulos	Duración (Minutos)
7.	Módulo 4 (práctico)	Desarrollar en los participantes habilidades y destrezas específicas en cuanto al trazado de curvas y técnica de frenado.	40'
8.	Evaluación práctica de salida	Evaluar las habilidades y destrezas para la conducción de motocicleta, adquiridas por los participantes durante el transcurso del proceso de formación.	25'
9.	Entrega de material	Reconocimiento por la participación del proceso de formación	5'
DURACIÓN TOTAL CAPACITACIÓN			240'

1.1 Metodología para el desarrollo de la capacitación:

1.1.1 Pre-registro:

Se refiere a la inscripción de los potenciales participantes del programa. Permitirá a los coordinadores logísticos, organizar la programación semanal. Este se realizará de manera virtual mediante una plataforma que dispondrá la Entidad y se compartirá a los interesados mediante un enlace por los canales de información que consideren.

Debe ser realizado por cada asistente, previo a la realización de la capacitación y debe contener la siguiente información:

- Nombre completo del participante
- Tipo y número de documento de identidad
- Género: hombre, mujer, Hombre trans, Mujer trans, persona no binaria, otro
- Edad (condicionada: si es menor de 16 años no puede continuar con el registro y no puede participar de la capacitación)
- Tiene licencia de conducción
- Categoría (A1 o A2)
- Placa de Motocicleta
- Departamento
- Municipio de residencia
- Teléfono de contacto
- Correo electrónico
- ¿Hace uso de la motocicleta como herramienta de trabajo?
- Empresa a la que pertenece (si aplica)
- Cargo que desempeña (si aplica)
- EPS (si aplica)

- ARL (si aplica)
- Club de motociclista al que pertenece (si aplica)
- ¿Estaría interesado en vincularse a la formación completa del programa MotoD II? Si/No

1.1.2 Verificación de datos: RUNT, SISBEN

Previo inicio de la actividad y teniendo los grupos conformados, es necesario verificar los datos básicos e información relativa al estado de la licencia de conducción, multas e infracciones de tránsito de los participantes, consultando el número de identificación de cada uno de ellos en la plataforma RUNT. De la misma manera se debe consultar con el número de matrícula de la motocicleta en la que el asistente participa en la capacitación el estado del SOAT y la Revisión técnico-mecánica (en caso de que aplique). Las anteriores consultas tienen el objetivo de priorizar a las personas que se encuentran con la documentación vigente y en regla para la entrega de los cascos protectores.

De igual manera, se verificará con cédula de ciudadanía el grupo de SISBEN de los participantes. Esto con el fin de conocer las condiciones de vida, capacidad para generar ingresos y vulnerabilidad de la persona y de esta manera, precisar la entrega de los cascos protectores a quien realmente lo necesita. Esta consulta se debe realizar ingresando en el siguiente enlace: https://www.sisben.gov.co/Paginas/consulta-tu-grupo.aspx

1.1.3 Registro de asistencia: 10 minutos

Una vez recibidas las respuestas en el formulario de preinscripción, el equipo logístico procederá a agendar las jornadas pedagógicas, previo al inicio de cada jornada debe estar definido el sitio, fecha y horario, donde se van a desarrollar los componentes teórico – prácticos y se debe garantizar, por parte del contratista, que cumple con los requisitos de seguridad y los recursos logísticos y técnicos para el correcto desarrollo de las actividades.

El lugar definido para el desarrollo del componente teórico debe estar adecuado con el material necesario para iniciar la actividad 20 minutos antes de la hora acordada con el personal para dar inicio con la sesión.

- Firmar listado de asistencia en formato de la ANSV, ANSV-GMC-FO-10. Cada formato debe llevar máximo el número de registros con los que cuenta, es decir 20 registros por formato. Los registros que estén fuera de este rango no serán contabilizados para los reportes de las actividades. En caso de ser necesario se debe diligenciar otro formato para los registros faltantes. El instructor o el apoyo logístico debe diligenciar los siguientes campos del formato:
  1. *Nombre y firma del responsable de la sesión*
  2. *Año*
  3. *Mes*
  4. *Día*
  5. *Hora inicio*
  6. *Hora fin*
  7. *Departamento*
  8. *Municipio*

Los participantes deben diligenciar los siguientes campos del formato:

1. ***Actor vial**. Este espacio se* debe definir de acuerdo con las siguientes opciones:
    - Peatón
    - Usuario de movilidad activa (bicicleta, patineta)
    - Usuario de micro movilidad (vehículos asistidos eléctricamente como las patinetas eléctricas)
    - Usuario de movilidad asistida (vehículo que funciona combinando movilidad activa y micro movilidad)
    - Motociclista
    - Conductor de vehículo de carga
    - Conductor de transporte público
    - Conductor de automóvil
2. *Cargo* (si aplica)
3. *Entidad* (si aplica)
4. *Nombre del asistente a la sesión*
5. *Documento de identidad*
6. *Teléfono/celular*
7. *Correo electrónico*
8. *Firma*

Los listados de asistencia deben ser diligenciados en tinta negra seca, letra legible, sin tachones ni enmendaduras.

El personal de Apoyo logístico debe contrastar que los datos registrados en el listado de asistencia por los participantes de la capacitación concuerden con los datos del pre-registro

Insumos:

- Plataforma autorizada por la ANSV
- Formatos ANSV-GMC-FO-10 (FORMATO 1)

1.1.4 Módulo 1: Teórico – 50 minutos

Módulo I: TEÓRICO	
Duración	50 minutos
Objetivo	Acercar a los participantes al contexto de la Seguridad Vial, incorporando en su diario vivir los conceptos relacionados con el autocuidado y la corresponsabilidad.
Marco legal y/o teórico	- Código Nacional de Tránsito Terrestre, Ley 769 de 2002. - Escuela Virtual de Seguridad Vial – ANSV - Contador de víctimas fatales de siniestros viles de La Organización Mundial de la Salud
Materiales	- Cinta de enmascarar - 1 pelota antiestrés

	- 1 huevo
Contenidos	- Principios de la Seguridad Vial - Contexto de la Seguridad Vial - Plan Nacional de Seguridad Vial 2022 – 2031 - Normatividad relacionada al motociclista - Factores de riesgo
Recursos locativos	- 2 Carpas de 4 m x 4 m - 1 mesa - 20 Sillas
Recursos tecnológicos	- Computador portátil - Video Beam - Sonido
Actividades	
Dinámica de entrada: Comunica tu pretensión - 10 minutos	
Objetivo específico: Promover estrategias que incentiven el autocuidado y la corresponsabilidad con los demás actores viales para la búsqueda y apropiación de comportamientos seguros, a través, de mecanismos de comunicación asertiva en la vía.	
Desarrollo	
Se dará inicio a la sesión con la actividad denominada **"COMUNICA TU PRETENSIÓN"**. Esta actividad se encuentra descrita en la Guía de Actividades Pedagógicas para la protección de los actores viales más vulnerables y se puede acceder a ella ingresando en el siguiente enlace: https://ansv.gov.co/es/node/7419 En esta actividad se deben incorporar, a manera de conceptos básicos de la Seguridad Vial, las siguientes definiciones: - **Vulnerabilidad:** Es la probabilidad de sufrir lesiones o la muerte en caso de un siniestro vial, dicha probabilidad puede aumentar o disminuir de acuerdo con el tipo de actor vial, comportamientos y factores de riesgo. - **Actor/usuario vulnerable:** Son los usuarios con una mayor probabilidad de sufrir lesiones graves o la muerte en caso de un siniestro vial, principalmente son aquellos sin la protección de un revestimiento exterior, a saber, los peatones y los conductores de vehículos de dos ruedas bicicletas y motocicletas. (Organization for Economic Cooperation and Development- OECD, 1998) - **Autocuidado:** Son las medidas de protección frente a los factores de riesgo presentes en el ejercicio de la movilidad. Es decir que cada actor vial debe tomar decisiones enmarcadas en el propio bienestar con miras a salvaguardarse. - **Corresponsabilidad:** El Sistema Seguro reconoce que la seguridad vial es una responsabilidad compartida entre el sector público, privado y sociedad civil. En ese sentido, todas las personas que contribuyan a planear e implementar los elementos del	

sistema deben trabajar para reducir la ocurrencia de siniestros viales y sus impactos. (World Resources Institute, 2018).

Por su parte, a los actores viales les corresponde el uso adecuado de los elementos destinados a la movilización, independiente del medio que utilice para sus desplazamientos. Esta responsabilidad se manifiesta principalmente con el deber de cumplir las normas definidas por las autoridades para el ejercicio de la movilidad. (Brake: The Road Safety Charity, 2015).

Finalizada la actividad se debe pasar al siguiente tema.

Contexto de la Seguridad Vial 2022-2031 – 10 minutos

Objetivo específico: Presentar a los participantes las cifras del número de víctimas fatales resultantes de siniestros viales y lesionados, y brindar información sobre el uso de la herramienta de la página del Observatorio Nacional de Seguridad Vial

Desarrollo

Tendrá los siguientes contenidos:

1. Contexto de la seguridad vial a nivel mundial
2. Contexto de la seguridad vial a nivel nacional, departamental, municipal

a) Contexto de la seguridad vial a nivel mundial: Para abordar este tema el instructor debe hacer uso de la presentación autorizada por la ANSV, para hacer referencia al comportamiento de las víctimas fatales de siniestros viales en el mundo de la Organización mundial de la salud, la cual establece que cada 23 segundos una persona pierde la vida a raíz de esta problemática. Para ello se puede soportar en el contador de víctimas de la OMS que se encuentra en el siguiente enlace: https://extranet.who.int/roadsafety/death-on-the-roads/?lang=es

b) Contexto de la seguridad vial a nivel nacional, departamental y municipal: Este espacio debe ser aprovechado para enseñar a los participantes a consultar la información del Observatorio Nacional de Seguridad Vial. Para esto se puede ingresar en la página de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (https://ansv.gov.co/), y explicar el paso a paso para la consulta de la información que contiene el Observatorio Nacional de Seguridad Vial.

De no ser posible tener acceso a Internet, el procedimiento de consulta a la página del Observatorio Nacional de Seguridad Vial se debe estipular en la presentación autorizada por la ANSV y se debe actualizar la misma con las cifras propias del departamento y municipio receptor de la actividad. La actualización de la información está a cargo del instructor encargado de la actividad de formación, previa notificación del coordinador de la zona, de la imposibilidad de contar con acceso a internet en el momento de desarrollar la capacitación.

Culminado este espacio se debe pasar al siguiente tema

Plan Nacional de Seguridad Vial – 5 minutos

Objetivo específico: Indicar a los participantes sobre las bases con las que se deben gestionar las políticas de seguridad vial a nivel nacional.

Desarrollo
El instructor debe explicara a los participantes los Principios del enfoque Sistema Seguro, haciendo uso del insumo “Principios del enfoque Sistema Seguro”, que se encuentra en el OVA de “Enfoque Sistema Seguro”. Para acceder el recurso se debe ingresar en el siguiente enlace https://ansv.gov.co/es/escuela/9387, y seguir la siguiente ruta: - “ver recurso” - “ingresar” - “Ir al contenido del recurso” - “Módulo 1. ¿Qué es el enfoque Sistema Seguro? - “Elementos y principios del Sistema Seguro” - “Principios del enfoque Sistema Seguro” y en este punto desarrollar todo el apartado. Este insumo debe estar descargado en el mecanismo portable escogido por el contratista, pero se debe explicar a los participantes la manera de cómo se debe acceder a él, ya sea realizando la demostración en línea o mediante la presentación autorizada por la ANSV. Culminado este espacio se debe pasar al siguiente tema.
Normatividad relacionada con el motociclista – 10 minutos
Objetivo específico: Identificar el marco normativo específico para el tránsito de motocicleta y lo concerniente con el tipo de señales de tránsito y la importancia del respeto de estas como medio de un acuerdo social para una movilidad segura.
Desarrollo
El instructor debe contextualizar a los participantes sobre la Ley 769 de 2002, en lo concerniente al objetivo y el ámbito de aplicación y exponer el contenido de los artículos 55, 94 y 96 de la citada Ley. Par ello debe hacer uso de la presentación autorizada por la ANSV. Posteriormente el instructor debe abordar la temática de las clases de señales de tránsito, haciendo uso del insumo “Señales de Tránsito, El sentido de la norma de tránsito como acuerdo social de protección de la vida”. Para acceder el recurso se debe ingresar en el enlace https://ansv.gov.co/es/escuela/9299, y seguir la siguiente ruta: - “ver recurso” - “ingresar” - “Ir al recurso” - “Tipos de señales de tránsito” y en este punto desarrollar todo el apartado Este insumo debe estar descargado en el mecanismo portable escogido por el contratista, pero se debe explicar a los participantes la manera de cómo se debe acceder a él, ya sea realizando el ejercicio en línea o mediante la presentación autorizada por la ANSV. Culminado este espacio se debe pasar al siguiente tema.
Factores de riesgo – 15 minutos

Objetivo específico: Reconocer la vulnerabilidad del ser humano ante un siniestro vial y la importancia de la gestión de la velocidad como factor de riesgo.
Desarrollo
Se utilizará la actividad denominada **"LA PELOTA Y EL HUEVO",** con la cual se busca crear conciencia sobre la existencia de factores de riesgo que afectan de manera significativa la integridad humana en caso de un siniestro vial. Esta actividad se encuentra descrita en la Guía de Actividades Pedagógicas para la protección de los actores viales más vulnerables y se puede acceder a ella ingresando en el siguiente enlace: https://ansv.gov.co/es/escuela/6886 Este insumo debe estar descargado en el mecanismo portable escogido por el contratista, pero se debe explicar a los participantes la manera de cómo se debe acceder a él, ya sea realizando el ejercicio en línea o mediante la presentación autorizada por la ANSV. Culminado este espacio se debe pasar al Módulo 2

1.1.5 Módulo 2: Teórico-práctico – 40 minutos

Módulo 2: TEÓRICO – PRÁCTICO	
Duración	40 minutos
Objetivo	Generar conciencia en los participantes, sobre la importancia del autocuidado, teniendo como referencia: - Uso de Elementos de Protección Personal – EPP - Revisión preoperacional de la motocicleta - Técnicas de conducción
Marco legal y/o teórico	- Código Nacional de Tránsito Terrestre, Ley 769 de 2002 - Resolución 1080 de 2019 - Resolución 23385 de 2020 - Norma EN-1621 - Norma EN-13594
Contenidos	- Elementos de Protección Personal - EPP - Revisión preoperacional de la motocicleta - Técnicas de manejo 1
Recursos locativos	- Área de 40 m de largo, por 10 mts ancho - 2 Carpas de 4 m x 4 m - 1 mesa - 20 sillas
Recursos logísticos	- EPP definidos por la ANSV para el desarrollo de la actividad (casco integral, rodilleras, guantes y chaqueta con protecciones) - 10 conos de, mínimo, 90 cm de alto - 60 m de cinta para enmascarar de, mínimo, 2.5 cm de ancho - Motos de los participantes - 2 Carpas de 4 m X 4m

	- 1 mesa - 20 sillas - Sonido - Infografías (Pendones)
Recursos tecnológicos	- Equipo tecnológico definido para el registro de la prueba práctica
Actividades	
Elementos de Protección Personal – EPP – 10 minutos	
Objetivo específico: Que los participantes identifiquen la importancia de la selección y uso adecuado de Elementos de Protección Personal – EPP, de calidad.	
Desarrollo	
Los temas que se deben abordar en este segmento son: - Generalidades: Qué son los EPP - Marco normativo para uso de los EPP para motociclistas en Colombia - Demostración de los EPP definidos por la ANSV (casco integral, rodilleras, guantes y chaqueta con protecciones), para enseñar a los asistentes las particularidades de cada uno de ellos en cuanto a su estructura, funcionalidad y certificaciones. - Se debe explicar la TRIADA SALVAVIDAS (Calidad, Talla, Uso adecuado) de manera transversal para todos los EPP Cuando se aborde el tema de los cascos protectores para motociclistas se debe explicar la Resolución 1080 de 2019 y la Resolución 23385 de 2020, explicando el alcance, objeto y las diferencias que existen entre las dos. Para ello es necesario consultar la información que la ANSV, tiene disponible en la página de YouTube, ingresando a los siguientes enlaces: https://youtu.be/v1qVbxq8HqE https://youtu.be/tNFwIpkFWCA, https://youtu.be/EktA-XHL0ao https://youtu.be/nH_1Yh14H-U https://youtu.be/sD_6gy2hehk https://youtu.be/pR-8GcXbUKQ https://youtu.be/Jbisd9EInzo https://youtu.be/BsQrCvOmuYA https://youtu.be/Saz0_K6R7rU También se debe enfatizar que, si bien en Colombia el único elemento de protección personal obligatorio para los usuarios de moto es el casco, con las condiciones mencionadas anteriormente, también es importante reconocer que para los elementos de protección personal que protegen las otras partes del cuerpo, es recomendable que cuenten con una homologación de calidad. Esta homologación es una serie de pruebas realizadas, que permiten la adopción de la reglamentación técnica necesaria para que puedan ser comercializados con el máximo estándar de calidad y seguridad.	

En este momento el instructor debe hacer uso de los EPP con los que cuenta como material pedagógico para que los participantes reconozcan las etiquetes y en ellas puedan identificar las normas mencionadas con anterioridad.
Cada tipo de prenda, según la zona del cuerpo que proteja tendrá su código de norma:

- Protecciones en extremidades (codos, hombros, rodillas): EN 1621-1
- Protectores para la espalda: EN 1621-2
- Protectores de tórax: EN 1621-4
- Guantes: EN 13594
- Calzado: EN 13634
- Chaquetas y chalecos: EN 17092
- Culminado este espacio se debe pasar al siguiente tema.

Revisión preoperacional: 30 minutos

Objetivo específico: Indicar a los participantes la importancia de la realización de la revisión preoperacional de la motocicleta y las características que se deben tener en cuenta para este proceso.

Desarrollo

Para el desarrollo de este tema es necesario que todos los participantes estén al lado de su motocicleta y que cuenten con el listado de verificación de la revisión preoperacional de la motocicleta. El objetivo es que a medida que el instructor explica cada una de las revisiones que se deben realizar, los participantes efectúen la revisión en sus vehículos, para posteriormente, en compañía del instructor, registrar el resultado del ejercicio en la plataforma de registro.

Los aspectos que se deben abordar en este aspecto son:

- LLANTAS
- INSPECCIÓN DEL MOTOR
- SISTEMA DE SUSPENSIÓN
- SISTEMA DE FRENOS
- KIT DE ARRASTRE
- SISTEMA ELÉCTRICO
- ESPEJOS

Para estos aspectos se debe consultar la información contenida en la Escuela Virtual de Seguridad Vial, ingresando en los siguientes enlaces:

https://ansv.gov.co/es/escuela
https://ansv.gov.co/es/escuela/4605
https://ansv.gov.co/es/escuela/4573
https://ansv.gov.co/es/escuela/4570
https://ansv.gov.co/es/escuela/4569
https://ansv.gov.co/es/escuela/4568
https://ansv.gov.co/es/escuela/4567
https://ansv.gov.co/es/escuela/4566

https://ansv.gov.co/es/escuela/4562
https://ansv.gov.co/es/escuela/4561
https://ansv.gov.co/es/escuela/4560
https://ansv.gov.co/es/escuela/4559

Una vez culminada la explicación de la manera adecuada de realizar la revisión preoperacional de la motocicleta, el instructor debe pasar por cada uno de los vehículos y revisar con cada participante el estado de algunos de los componentes de los siguientes sistemas de la motocicleta:

- Llantas (estado, presión de aire, labrado)
- Sistema de frenos (maniguetas, tensión y estado de las guayas)
- Kit de arrastre (estado, tensión)
- Sistema eléctrico (luces, pito, encendido)

Esta revisión debe arrojar como resultado una calificación de bueno, regular o malo, dependiendo del estado de cada sistema.

Culminada esta revisión el instructor debe realizar una inspección visual al casco del participante para evaluar su estado. Esta revisión debe arrojar como resultado una calificación de bueno, regular o malo, dependiendo de su estado.

El resultado de las revisiones mecánicas y la evaluación del casco debe ser registrado en la plataforma de registro.
Culminado este espacio se debe pasar a la prueba práctica de entrada

1.1.6 Evaluación prueba práctica de entrada – 30 minutos

Evaluación prueba práctica de entrada	
Duración	30 minutos
Objetivo	Conocer y evaluar las habilidades y destrezas para la conducción de motocicleta, con los que llegan los participantes de la capacitación. Esta evaluación se realiza mediante la implementación de la prueba de dominio en pista cerrada, circuito lento
Recursos locativos e insumos	- 2 Carpas de 4m X 4m - 1 mesa - 20 sillas - Sonido - Espacio de 60m de largo por 5m de ancho para montaje de pista lineal, o de 40m de largo por 8m ancho para montaje de pista en “herradura”, o de 25 mts de ancho por 10 mts de ancho para montaje de pista en zigzag. Este espacio debe ser una superficie lisa, plana, que permita el tránsito de motocicletas y sin riesgo para los participantes.

	- 10 Conos grandes (Altura: 90 cm). - 25 Conos pequeños (Altura:15 cm). - 60 m de cinta de enmascarar (mínimo de 2.5 cm de ancho) - Flexómetro
Recursos tecnológicos	- Equipo tecnológico definido para el registro de la prueba práctica
Desarrollo para la evaluación de prueba práctica	
Antes de iniciar la prueba y con la motocicleta detenida, se debe orientar a los participantes sobre cuál es la posición adecuada del cuerpo, especialmente de manos y pies, en todos los aspectos de la conducción (curvas lentas y rápidas, frenado, etc.). Posteriormente se debe dar inicio con la evaluación de prueba práctica. Para esta actividad se implementará el esquema de pista lenta de habilidades para motociclistas, definido en el presente anexo. El equipo conformado por instructor y apoyo logístico deberá estar capacitado para realizar el montaje de la pista para la evaluación de los participantes. Durante el desarrollo del módulo 1 por parte del instructor, el apoyo logístico debe implementar la pista lenta de pericia para motociclistas de acuerdo con lo establecido en el ESQUEMA 1, PRUEBA DE DOMINIO EN PISTA CERRADA, CIRCUITO LENTO Haciendo uso de la infografía que contiene el esquema de la pista el instructor debe indicar a los participantes cuál es el recorrido y las condiciones de este, así como la evaluación que se va a realizar indicando las “faltas” que más frecuentes que deben evitar cometer durante la prueba. Sin embargo, teniendo en cuenta que no es la capacidad de memoria el elemento a evaluar debe brindarse acompañamiento e indicaciones durante el desarrollo de esta por parte del instructor. Uno a uno los participantes deben pasar por la pista, realizando un paso inicial para familiarizarse con el recorrido y el segundo recorrido será el evaluado por el instructor. El resultado del recorrido evaluado debe ser consignado en el FORMULARIO PARA EVALUACIÓN DE DESEMPEÑO EN LA PRUEBA PRÁCTICA DE DOMINIO DE MOTOCICLETA EN PISTA CERRADA, el cual debe estar cargado en el equipo tecnológico definido para esta actividad. En cada formulario se deben registrar las faltas cometidas por los participantes durante el recorrido evaluado. El formulario automáticamente debe arrojar una calificación o validación del ejercicio presentado por el participante. Culminado este espacio se debe pasar al Módulo 3	

1.1.7 Modulo 3: Módulo práctico – 40 minutos

Módulo 3: Práctico –Técnicas de manejo

Duración	40 minutos
Objetivo	Favorecer el desarrollo de habilidades y destrezas para afrontar diferentes situaciones y/o factores de riesgo que se pueden presentar durante la conducción de una motocicleta a baja y media velocidad, en los participantes
Contenidos	- Técnicas de manejo ✓Equilibrio sobre la motocicleta (estático y dinámico – baja y media velocidad) ✓Trazado y toma de curvas y giros cerrados media velocidad - Técnicas de manejo: ✓Giros en pista de ochos
Recursos locativos	- 2 Carpas de 4m X 4m - 1 mesa - 20 sillas - Sonido - Infografías (Pendones) - Espacio 20 mts de largo por 10 mts ancho. Este espacio debe ser una superficie lisa, plana, que permita el tránsito de motocicletas y sin riesgo para los participantes. - 25 conos pequeños (25 cm de altura) - Flexómetro - Tiza
Recursos tecnológicos	- Equipo tecnológico definido para el registro de la prueba práctica
Actividades	
Equilibrio	
Objetivo específico: Identificar las funciones y características de cada uno de los frenos de la motocicleta y aprendan las técnicas de frenado adecuadas para realizar esta actividad de manera segura y eficiente.	
Desarrollo	
Mientras el instructor aborda la explicación de las actividades a realizar, el apoyo logístico debe adecuar el área, de acuerdo con lo establecido en el ESQUEMA 2 – PISTA DE OCHOS. En este espacio el instructor debe abordar y desarrollar los siguientes temas: - Equilibrio estático sobre la motocicleta. Para este tema se deben desarrollar ejercicios que incluyan la adopción de posición para la conducción y mantener el equilibrio con pies y manos debidamente ubicados y con la motocicleta apagada. - Equilibrio dinámico sobre la motocicleta Para este tema se deben desarrollar ejercicios que incluyan: - Tránsito con el conductor parado sobre los estribos de la motocicleta	

- Tránsito con el conductor apoyando una rodilla sobre la silla de la motocicleta - Trazado y toma de curvas y giros cerrados media velocidad Para este tema se debe desarrollar un ejercicio que consiste en realizar un giro cerrado o en "U", en la pista dispuesta para tal fin. Finalizada la actividad se debe pasar al siguiente tema.
Técnicas de manejo – Bidireccionalidad
Objetivo específico: Optimizar las técnicas y habilidades, enfocadas en la bidireccionalidad, necesarias para afrontar diferentes situaciones que se pueden presentar durante la conducción de una motocicleta en las diferentes vías del país.
Desarrollo
Mientras el instructor aborda la explicación de las actividades a realizar, el apoyo logístico debe adecuar el área de práctica, de acuerdo con lo establecido en el ESQUEMA 2 – Pista de ochos Con las motocicletas apagadas y con los participantes al lado de ellas, el instructor debe abordar los siguientes temas: - Qué es y cuál es la importancia de la bidireccionalidad - Proyección de mirada - Técnica para realizar giros cerrados - Técnica y recomendaciones para frenar en curva Posteriormente a ello cada uno de los participantes deben hacer el paso por la pista, realizando un total de 3 recorridos completos. Durante los recorridos el instructor debe ir realizando las correcciones y recomendaciones necesarias para que el participante realice el ejercicio de la manera adecuada. Culminado este espacio se debe pasar al Módulo 4

1.1.8 Modulo 4: Módulo 4 – 40 minutos

Módulo 4: Práctico –Técnicas de manejo	
Duración	40 minutos
Objetivo	Promover el desarrollo de habilidades y destrezas específicas en cuanto al trazado de curvas y técnica de frenado.
Contenidos	- Técnicas de frenado: frenado de reacción o de emergencia ✓ Detención con freno delantero ✓ Detención con freno delantero ✓ Detención con freno combinado - Técnicas de manejo: ✓ Giros en pista de ceros o donas
Recursos locativos	- Sonido - Para la prueba de frenado: Espacio 25 mts de largo por 2 mts ancho. Este espacio debe ser una superficie lisa, plana, que permita el tránsito de motocicletas y sin riesgo para los participantes.

<table>
<tr><td></td><td>- Para la prueba de ceros: espacio para la implementación de una zona de 4 mts de radio, delimitada por conos
- 25 conos pequeños (25 cm de altura)
- Flexómetro</td></tr>
<tr><td>Recursos tecnológicos</td><td>- Equipo tecnológico definido para el registro de la prueba práctica</td></tr>
<tr><td colspan="2">Actividades</td></tr>
<tr><td colspan="2">Técnicas de frenado</td></tr>
<tr><td colspan="2">Objetivo específico: Identificar las funciones y características de cada uno de los frenos de la motocicleta y las técnicas de frenado adecuadas para realizar esta actividad de manera segura y eficiente.</td></tr>
<tr><td colspan="2">Desarrollo</td></tr>
<tr><td colspan="2">Mientras el instructor aborda la explicación de las actividades a realizar, el apoyo logístico debe adecuar el área, de acuerdo con lo establecido en el ESQUEMA 3 – PISTA DE FRENADO
Con las motocicletas apagadas y con los participantes al lado de ellas, el instructor debe abordar los siguientes temas:
- Diferencias entre frenos de tambor y de disco
- Aportes de los sistemas ABS y CBS, para el frenado de las motocicletas
- Técnica de frenado 70-30
Para lo anterior se debe basar la información en lo contenido en el OVA de la Escuela Virtual de Aprendizaje de la ANSV, al que puede acceder mediante el siguiente enlace:
https://ansv.gov.co/contenidos/escuela/fase1/on/ANSV_PT020_HTML03/index.html

Posteriormente se debe explicar el ejercicio práctico de frenado que consiste en tres (3) momentos:

1. Realizar una primera pasada por la pista y cuando se llegue al punto de frenado accionar el freno trasero de la motocicleta
2. Realizar una segunda pasada por la pista, tratando de mantener la misma velocidad del primer ejercicio y cuando se llegue al punto de frenado accionar el freno delantero de la motocicleta
3. Realizar una tercera pasada por la pista, tratando de mantener la misma velocidad de los ejercicios anteriores y cuando se llegue al punto de frenado accionar los dos frenos de la motocicleta, implementando la técnica de 70-30
En cada momento el instructor, con la ayuda del apoyo logístico, debe registrar las distancias de frenado de cada participante. Esta medida se toma desde el punto de frenado, hasta el punto de detención de la motocicleta, tomando como referencia el eje de la llanta trasera del vehículo.

Este registro debe quedar consignado en el formato o planilla de registro del ejercicio.</td></tr>
</table>

Con el registro se debe retroalimentar a cada participante sobre los resultados obtenidos y las acciones de mejora que se deben implementar para mejorar la técnica de frenado, en caso de ser necesario. Finalizada la actividad se debe pasar al siguiente tema.
Técnicas de manejo – giros cerrados "ceros"
Objetivo específico: Desarrollar y/o mejorar técnicas y habilidades, enfocadas en la realización de giros cerrados, necesarias para afrontar diferentes situaciones que se pueden presentar durante la conducción de una motocicleta en las diferentes vías del país
Desarrollo
Mientras el instructor aborda la explicación de las actividades a realizar y la técnica para el desarrollo de éstas, el apoyo logístico debe adecuar el área de práctica, de acuerdo con lo establecido en el ESQUEMA 4 – Ceros o donas. Con las motocicletas apagadas y con los participantes al lado de ellas, el instructor debe abordar los siguientes temas: - Proyección de mirada - Posición del cuerpo - Manejo de frenos Para este ejercicio es necesario que los participantes se ubiquen dentro del área de práctica. Se deben realizar siete (7) giros hacia un lado y siete (7) en sentido contrario. Mientras cada participante desarrolla el ejercicio el instructor debe indicar las correcciones necesarias para realizar la actividad de la mejor manera. En cada momento el instructor, con la ayuda del apoyo logístico, debe registrar los errores cometidos por cada participante. Este registro debe quedar consignado en el formato o planilla de registro del ejercicio. Con el registro se debe retroalimentar a cada participante sobre los resultados obtenidos y las acciones de mejora que se deben implementar para mejorar la técnica de giro, en caso de ser necesario. Culminado este espacio se debe pasar a la evaluación práctica de salida

1.1.9 Evaluación prueba práctica de salida – 25 minutos

Evaluación prueba práctica de salida	
Duración	30 minutos
Objetivo	Evaluar las habilidades y destrezas para la conducción de motocicleta, adquiridas por los participantes durante el transcurso del proceso de formación.

	Esta evaluación se realiza mediante la implementación de la pista lenta de pericia para motociclistas, la misma implementada para la prueba practica de entrada.
Recursos locativos e insumos	- 2 Carpas de 4mX4 - 20 sillas - 1 mesa - Sonido - Espacio 40 mts de largo por 8 mts ancho (para montaje de pista en "herradura"), o de 25 mts de ancho por 15 mts de ancho (para montaje de pista en "zigzag"). Este espacio debe ser una superficie lisa, plana, que permita el tránsito de motocicletas y sin riesgo para los participantes. - 10 Conos grandes (Altura: 90 cm). - 25 Conos pequeños (Altura:15 cm). - 60 m de cinta de enmascarar (mínimo de 2.5 cm de ancho) - Flexómetro - Tiza - 4 conos o delineadores tubulares
Recursos tecnológicos	- Equipo tecnológico definido para el registro de la prueba práctica
Evaluación de prueba práctica	
Desarrollo	
Antes de iniciar la prueba y con la motocicleta detenida, se debe orientar a los participantes sobre cuál es la posición adecuada del cuerpo, especialmente de manos y pies, en todos los aspectos de la conducción (curvas lentas y rápidas, frenado, etc.). Posteriormente se debe dar inicio con la evaluación de prueba práctica. Para esta actividad se implementará el esquema de pista lenta de habilidades para motociclistas, definido en el presente anexo. Uno a uno los participantes deben pasar por la pista, teniendo una sola oportunidad para presentar la prueba. El resultado del recorrido debe ser consignado en el FORMULARIO PARA EVALUACIÓN DE DESEMPEÑO EN LA PRUEBA PRÁCTICA DE DOMINIO DE MOTOCICLETA EN PISTA CERRADA, el cual debe estar cargado en el equipo tecnológico definido para esta actividad. En cada formulario se deben registrar las faltas cometidas por los participantes durante el recorrido evaluado. El formulario automáticamente debe arrojar una calificación o validación del ejercicio presentado por el participante. Culminado este espacio se debe pasar a la entrega de material	

1.1.10 Entrega de material – 5 minutos

Entrega de material	
Duración	5 minutos

Objetivo	Entregar a los participantes el kit de elementos definido por la ANSV
Recursos locativos e insumos	- Kit de elementos: ✓Casco protector a participantes elegidos mediante criterios de selección ✓Cinta reflectiva tipo arnés para algunos asistentes según metodología
Recursos tecnológicos	- Equipo tecnológico definido para el registro de la prueba práctica
Entrega de kit	
Desarrollo	
El equipo de formación (instructor y apoyo logístico), debe realizar la entrega de los elementos única y exclusivamente a los participantes que completaron las cuatro (4) horas del proceso de formación. Culminado este espacio se debe pasar a la entrega de material	

2. Sensibilizaciones

Este tipo de intervención consta de una sensibilización, que está diseñada para poder adaptarse dependiendo de las características del tiempo (entre 15 y 60 minutos), el espacio (en vía o espacios cerrados como auditorios, salones o similares), dependiendo del aforo de personas estimado, o dependiendo del interés particular de la actividad. El objetivo general es incentivar hábitos de autocuidado y corresponsabilidad que permitan aportar elementos para una adecuada percepción del riesgo.

Para el desarrollo de acciones en vía es indispensable contar con el apoyo de las autoridades de tránsito quienes son las encargadas de detener a los motociclistas u otros actores viales, (previamente definidos) que transiten cerca al área destinada para el desarrollo de la actividad. Este apoyo debe ser acordado con los organismos territoriales encargados del manejo de tránsito y el transporte municipal. En el momento en que se establezca contacto con el organismo territorial se debe establecer el tipo de intervención a realizar y también seleccionar los temas con los cuales se desarrollarán las jornadas de sensibilización. de tránsito se debe En las intervenciones en vía se abordará máximo 3 temas dependiendo del contexto y la necesidad de cada territorio o entidad.

El desarrollo de los temas está relacionado con los contemplado en los Objetos Virtuales de Aprendizaje de la Escuela Virtual de Seguridad Vial de la ANSV. Los temas generales que desde la ANSV se abordan en este tipo de intervenciones son:

- Uso correcto del casco protector para motociclista (Resoluciones 1080 de 2019 y 23385 de 2020 – Triada salvavidas)
- Funciones del casco protector para motociclistas
- Hacerse visible (prendas reflectivas y uso de luces de la motocicleta)
- Comportamiento en las vías (Corresponsabilidad)
- Velocidad como factor de riesgo (Guía Práctica de sensibilización en velocidad – OVA)
- Revisión preoperacional de la motocicleta (importancia y cómo realizarla)
- Transporte de Niñas, Niños y Adolescentes en motocicleta
- Revisión preoperacional de la motocicleta (importancia y cómo realizarla)
- Documentos que se deben portar como conductor de motocicleta (ampliación de lo concerniente a la ley 2251 de 2022 o Ley Julian Esteban)
- Explicación teórica de técnica de frenado (70-30)
- Pausas activas y manejo de la fatiga durante la conducción

Adicional a los temas enunciados debe existir la posibilidad de abordar otros temas relacionados con la Seguridad Vial que puede estar contemplados o no en la Escuela Virtual de Seguridad Vial de la ANSV.

El contratista debe elaborar una presentación por cada uno de los temas descritos anteriormente, para ser utilizada en caso de poder contar con el espacio y los recursos tecnológicos para proyectarla.

De acuerdo con los espacios y los requerimientos se puedes desarrollar los siguientes tipos de sensibilización:

- Sensibilización teórica en vía
- Sensibilización práctica en vía - prueba de dominio en pista cerrada, circuito lento
- Sensibilización práctica en vía - simulador de conducción de motocicleta

2.1 Sensibilización teórica en vía

Sensibilización teórica en vía	
Duración	15 minutos
Objetivo	La sensibilización teórica puede utilizarse cuando se pretenda abordar grupos de hasta cuarenta personas. Esta actividad se puede realizar sin recursos materiales. El objetivo es fomentar la movilidad segura de los usuarios de motocicleta a través de charlas cortas que permitan dar cuenta de la normatividad vigente a nivel nacional y la particularidad de cada territorio; aunque, más allá de explicar la norma, la pedagogía consiste en tratar de generar hábitos de autocuidado y percepción del riesgo.
Recursos locativos e insumos	- 2 carpas de 4m x 4m - 1 mesa - 20 sillas - Infografías - Formato de listado de asistencia ANSV-GMC-FO.10
Recursos tecnológicos	- Equipo tecnológico definido para el registro de la actividad
Desarrollo	
La instalación de las carpas, con mesa y sillas, debe estar lista 10 minutos antes de la hora acordada para el inicio de la jornada y se debe coordinar con la autoridad de tránsito para comenzar con la detención de los motociclistas que van a participar de la sensibilización. No es necesario que el número de asistentes sea igual al número de sillas instaladas. Antes de iniciar la sensibilización se debe diligenciar el listado de asistencia en formato de la ANSV, ANSV-GMC-FO-10. Cada formato debe llevar máximo el número de registros con los que cuenta, es decir 20 registros por formato. Los registros que estén fuera de este rango no serán contabilizados para los reportes de las actividades. En caso de ser necesario se debe diligenciar otro formato para los registros faltantes. El instructor o el apoyo logístico debe diligenciar los siguientes campos del formato: 1. Nombre y firma del responsable de la sesión	

2. Año
3. Mes
4. Día
5. Hora inicio
6. Hora fin
7. Departamento
8. Municipio

Los participantes deben diligenciar los siguientes campos del formato:

1. Actor vial. Este espacio se debe definir de acuerdo con las siguientes opciones:
   - Peatón
   - Usuario de movilidad activa (bicicleta, patineta)
   - Usuario de micro movilidad (vehículos asistidos eléctricamente como las patinetas eléctricas)
   - Usuario de movilidad asistida (vehículo que funciona combinando movilidad activa y micro movilidad)
   - Motociclista
   - Conductor de vehículo de carga
   - Conductor de transporte público
   - Conductor de automóvil
2. Cargo (si aplica)
3. Entidad (si aplica)
4. Nombre del asistente a la sesión
5. Documento de identidad
6. Teléfono/celular
7. Correo electrónico
8. Firma

Los listados de asistencia deben ser diligenciados en tinta negra seca, letra legible, sin tachones ni enmendaduras.

Al inicio de la actividad el instructor debe mencionar que se desarrolla en el marco de un programa de la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL en colaboración con el organismo de tránsito municipal, cuyo objetivo es fomentar la seguridad vial a nivel nacional. 1

Posteriormente y en un tiempo no mayor a 3 minutos se debe dar un contexto sobre el número de víctimas fatales de siniestros viales a nivel nacional, luego departamental y finalmente municipal.

Terminado este espacio se debe iniciar con el desarrollo de los temas previamente establecidos. Una vez culminados los tres temas, el instructor procede a responder las preguntas a las que haya lugar y posterior a ellos se deben entregar los elementos destinados para la formación y se debe dar por terminada la sensibilización agradeciendo a los asistentes por la participación.

Con el apoyo de la autoridad de tránsito se debe realizar el proceso para un nuevo grupo a sensibilizar y así consecutivamente hasta terminar la jornada de acuerdo con lo programado.

2.2 Sensibilización práctica en vía - prueba de dominio en pista cerrada, circuito lento

Sensibilización práctica en vía- prueba de dominio en pista cerrada, circuito lento	
Duración	30 minutos
Objetivo	Promover en los asistentes acciones de mejora en las conocimientos, técnicas y habilidades que poseen para la conducción de motocicleta
Recursos locativos e insumos	- 2 carpas de 4m x 4m - 1 mesa - 10 sillas - Infografías - Formato de listado de asistencia ANSV-GMC-FO.10 - 10 conos de (Altura: 90 cm) - 60 m de cinta de enmascarar de, mínimo, 2.5 cm de ancho - Espacio para la implementación de la prueba de dominio en pista cerrada, circuito lento
Recursos tecnológicos	- Equipo tecnológico definido para el registro de la actividad
Desarrollo	
Esta sensibilización consiste en la implementación de la Prueba de dominio en pista cerrada, circuito lento y puede realizarse en vía pública, con el debido acompañamiento de la autoridad de tránsito o en entidades que cuenten con el espacio necesario para su implementación. Es una actividad que debe desarrollarse en grupos máximo de 10 personas (conductores de motocicleta), con una duración máxima por grupo de treinta (30) minutos. Para el montaje de la pista se debe utilizar alguno de los formatos contenidos en el **Esquema 1, prueba de dominio en pista cerrada, circuito lento.** La instalación de la carpa, con mesa y sillas, así como el montaje de la pista, debe estar lista 10 minutos antes de la hora acordada para el inicio de la jornada y se debe coordinar ya sea con la autoridad de tránsito o con el personal de la entidad donde se desarrolla la actividad, para dar inicio con las actividades. Antes de iniciar la sensibilización se debe diligenciar el listado de asistencia en formato de la ANSV, ANSV-GMC-FO-10. Cada formato debe llevar máximo el número de registros con los que cuenta, es decir 20 registros por formato. Los registros que estén fuera de este rango no serán contabilizados para los reportes de las actividades. En caso de ser necesario se debe diligenciar	

otro formato para los registros faltantes. El instructor o el apoyo logístico debe diligenciar los siguientes campos del formato:

1. Nombre y firma del responsable de la sesión
2. Año
3. Mes
4. Día
5. Hora inicio
6. Hora fin
7. Departamento
8. Municipio

Los participantes deben diligenciar los siguientes campos del formato:

1. Actor vial. Este espacio se debe definir de acuerdo con las siguientes opciones:
   - Peatón
   - Usuario de movilidad activa (bicicleta, patineta)
   - Usuario de micro movilidad (vehículos asistidos eléctricamente como las patinetas eléctricas)
   - Usuario de movilidad asistida (vehículo que funciona combinando movilidad activa y micro movilidad)
   - Motociclista
   - Conductor de vehículo de carga
   - Conductor de transporte público
   - Conductor de automóvil
2. Cargo (si aplica)
3. Entidad (si aplica)
4. Nombre del asistente a la sesión
5. Documento de identidad
6. Teléfono/celular
7. Correo electrónico
8. Firma

Los listados de asistencia deben ser diligenciados en tinta negra seca, letra legible, sin tachones ni enmendaduras.

Al inicio de la actividad el instructor debe mencionar que se desarrolla en el marco de un programa de la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL en colaboración con el organismo de tránsito municipal, cuyo objetivo es fomentar la seguridad vial a nivel nacional. 1
Posteriormente y en un tiempo no mayor a 3 minutos se debe dar un contexto del número de víctimas fatales de siniestros viales a nivel nacional, luego departamental y finalmente municipal.
Terminado este espacio el instructor debe abordar los siguientes temas:

- Triada salvavidas del casco protector para motociclistas
- Hacerse visible (luces y prendas reflectivas)
- Técnica de frenado: 70-30
- Explicación de la prueba y la manera adecuada de como pasarla

Posteriormente cada uno de los participantes debe presentar la prueba. Luego de cada ejercicio el instructor debe hacer una retroalimentación con cada participante, respecto a los errores y mejoras que el motociclista debe tener presente para tener una movilidad más segura. Es ideal que cada participante pueda presentar de nuevo la prueba tratando de implementar las recomendaciones dadas por el instructor.

Después de cada ejercicio el Apoyo Logístico del equipo entrega al participante los elementos destinados para la formación y luego el participante puede retirarse. Al finalizar el ejercicio del último participante de cada grupo y con el apoyo de la autoridad de tránsito o los encargados de las entidades o empresas donde se desarrolla la actividad, se debe realizar el proceso con un nuevo grupo a sensibilizar y así consecutivamente hasta terminar la jornada de acuerdo con lo programado.

2.3 Sensibilización práctica en vía - simulador de conducción de motocicleta

Sensibilización teórica en otros espacios	
Duración	20 minutos
Objetivo	El objetivo es fomentar la movilidad segura de los usuarios de motocicleta a través de charlas cortas que permitan dar cuenta de la normatividad vigente a nivel nacional y la particularidad de cada territorio; aunque, más allá de explicar la norma, la pedagogía consiste en tratar de generar hábitos de autocuidado y percepción del riesgo. Esta metodología está acompañada de la implementación de un simulador de conducción de motocicleta en el cual se pueden recrear algunas condiciones que se presentar durante el tránsito en una motocicleta
Recursos locativos e insumos	- Formato de listado de asistencia ANSV-GMC-FO.10 1. Presentación 2. Infografía
Recursos tecnológicos	- Equipo tecnológico definido para el registro de la actividad
Desarrollo	
Previo al desarrollo de la actividad se debe concretar con los organizadores el o los temas que se van a tratar durante la intervención de la ANSV, que deben estar relacionados con los contemplado en los Objetos Virtuales de Aprendizaje de la Escuela Virtual de Seguridad Vial de la ANSV. Los temas generales que desde la ANSV se abordan en este tipo de intervenciones son: - Contexto y cifras de siniestralidad abordando las cifras mundiales, nacionales y regionales (deben hacer parte de todas las presentaciones) - Uso correcto del casco protector para motociclista (Resoluciones 1080 de 2019 y 23385 de 2020 – Triada salvavidas)	

- Funciones del casco protector para motociclistas
- Hacerse visible (prendas reflectivas y uso de luces de la motocicleta)
- Comportamiento en las vías (Corresponsabilidad)
- Velocidad como factor de riesgo (Guía Práctica de sensibilización en velocidad – OVA)
- Revisión preoperacional de la motocicleta (importancia y cómo realizarla)
- Transporte de Niñas, Niños y Adolescentes en motocicleta
- Revisión preoperacional de la motocicleta (importancia y cómo realizarla)
- Documentos que se deben portar como conductor de motocicleta (ampliación de lo concerniente a la ley 2251 de 2022 o Ley Julian Esteban)
- Explicación teórica de técnica de frenado (70-30)
- Pausas activas y manejo de la fatiga durante la conducción

Adicional a los temas enunciados debe existir la posibilidad de abordar otros temas relacionados con la Seguridad Vial que puede estar contemplados o no en la Escuela Virtual de Seguridad Vial de la ANSV.

Para implementar el simulador de conducción, el instructor puede escoger 3 participantes por grupo, quienes realizaran las pruebas en el simulador.
Cada participante tendrá un máximo de 5 minutos en el ejercicio, que debe ser dirigido por el instructor encargado del Simulador.
Este ejercicio debe incluir 3 escenarios diferentes por cada participante, en los cuales se deben presentar diferentes condiciones climáticas y mecánicas de la motocicleta, con el objetivo de identificar cómo es el comportamiento de cada participante en las diferentes condiciones presentadas.
Mientras se desarrolla el ejercicio por un participante, los otros dos (2) observarán y recibirán información por parte del instructor. Al finalizar cada ejercicio el instructor debe realizar retroalimentación a cada participante de acuerdo al resultado de su ejercicio y posteriormente, diligenciar en la plataforma tecnológica los errores presentados por los participantes.

LINEAMIENTOS PARA LA DOCUMENTACIÓN VIDEOGRÁFICA Y FOTOGRÁFICA DEL PROCESO

Se debe desarrollar registro fotográfico y audiovisual que cumpla con las siguientes características:

- Sentido horizontal.
- Panorámica de participantes e instructor donde se pueda evidenciar la totalidad de los participantes. Para la modalidad de capacitación se debe evidenciar toda el área de formación teórica
- Visual completa de elementos, materiales y recursos teórico-prácticos.
- En la modalidad de capacitación mínimo una (1) fotografía a cada uno de los motociclistas acreedores a casco protector,
- En el caso de las fotografías, deben tener marca de agua con la hora, fecha y municipio de capacitación y/o sensibilización.
- En el caso de los videos, no debe superar los 10 segundos de duración.

El registro fotográfico y audiovisual que contenga los siguientes indicaciones y especificaciones:

Fotografía

El formato de envío siempre debe ser en RAW ó JPG debidamente editado y con las correcciones básicas, en la más alta resolución que permita la cámara.

Trabajar varios tipos de planos durante las sesiones de registro: mínimamente planos generales, planos medios, primeros planos del evento o planos de detalle si se requieren.

Las fotografías deben estar expuestas y enfocadas correctamente.

Siempre deben ser tomadas en forma horizontal

Video con celular:

Configuración de la cámara

En primer lugar, debe asegurarse de contar con suficiente memoria y batería en su teléfono para evitar interrupciones durante la grabación.

Usualmente estamos manipulando el dispositivo y podemos dejar huellas en el lente de la cámara. Es importante limpiarlo antes de iniciar la grabación.

En los ajustes de la cámara de su teléfono, debe elegir el tamaño de video o resolución Full HD 1080p (30 fps)

¿Cómo y dónde ubicar el dispositivo?

Aunque hay algunas redes sociales que permiten formatos de video verticales, lo mejor es que grabe en formato horizontal siempre, ubicando su dispositivo en este sentido. Esto permitirá una adecuada visualización del mismo.

Si la toma que va a realizar es fija, lo ideal sería ubicar el dispositivo móvil en un soporte estable como un trípode, un soporte para teléfonos o un soporte improvisado que le dé estabilidad a la toma. Si no es posible, debe sujetar el teléfono con las dos manos desde las esquinas de este evitando tapar el

micrófono u oprimir los botones de los costados. Para darle mayor estabilidad a la toma, puede apoyar los codos contra el cuerpo y separar un poco los pies.

Si la toma requiere de movimientos de cámara, es importante que siga con su cuerpo estos movimientos y lo haga de forma lenta y suave.

Iluminación

Procure grabar en el día para aprovechar la luz natural.

Identifique cuál es la luz principal que ilumina la escena. Evite ubicar la cámara en sentido opuesto a esa luz principal ya que así se producirá el efecto de contraluz que no permitirá observar con claridad la situación que está grabando.

Si está ubicado en un interior, procure usar la mayor cantidad de luz natural que se pueda para evitar el ruido producido por la escasa iluminación que puede brindar una lámpara convencional.

Perspectivas y angulaciones

Estas siempre dependerán del tipo de situación que esté grabando, sin embargo, la mayoría de las veces se aconseja ubicar la cámara a nivel de la situación, no más abajo o más arriba, ya que esto afecta visualmente la percepción de las formas.

Se aconseja realizar tomas generales de la situación que sirvan como contexto.

En lo posible, es importante capturar detalles o apoyos de situaciones y/o acciones de manera más cercana.

Si está grabando personas, evite cortar la cabeza. Deje un poco de espacio entre la parte superior del encuadre y las cabezas.

Hay que evitar que la toma se vea demasiado plana, con la perspectiva de la cámara hay que procurar que la imagen tenga profundidad, que se puedan apreciar las dimensiones de los objetos o sujetos encuadradas.

Cuide que el horizonte siempre esté derecho formando una línea paralela con el suelo.

Sonido

Si está grabando con el micrófono interno de su dispositivo, entre más lejos esté de la fuente sonora, el sonido registrado será más lejano y su intensidad más baja.

Si está en un exterior puede evitar el capturar el ruido del viento impidiendo, con su mano, que la corriente de aire le pegue al micrófono de su dispositivo.

Evite grabar sonido en un espacio demasiado vacío, esto provocará reverberación en el audio. Se aconseja que, si está en un interior, éste cuente con superficies que puedan absorber las ondas sonoras como alfombras, cortinas, etc.

Enfoque

El foco es uno de los aspectos más importantes de una grabación. Un video sin foco no sirve. Se aconseja grabar con el enfoque automático, pero es primordial que usted supervise en dónde está el foco mientras graba. Cuando la distancia de los sujetos u objetos varía respecto a la cámara durante la grabación, el foco cambia. También si la cámara se mueve. En conclusión, es importante cuidar que el centro de interés siempre esté enfocado.

FORMATO 1

LISTADO DE ASISTENCIA ANSV-GMC-FO-10

GESTIÓN E IMPLEMENTACIÓN DE MEDIDAS PARA EL COMPORTAMIENTO DE LOS ACTORES VIALES

LISTADO DE ASISTENCIA A ACTIVIDADES PRESENCIALES EN EL MARCO DE LA IMPLEMENTACIÓN DE MEDIDAS PARA EL COMPORTAMIENTO HUMANO

Código: ANSV-GMC-FO-10 | Versión: 0 | FECHA: 30/12/2022

Con el fin de dar cumplimiento a lo establecido en la Ley 1581 de 2012 y normas reglamentarias, se comunica que los datos personales suministrados por el asistente se utilizarán para soportar evidencia de asistencia a la reunión, sesión, evento o capacitación aquí descrita. Para consultas y reclamos relacionados con el régimen de protección de datos personales y solicitar en cualquier momento, la revocación de esta autorización podrá presentarlas a través del correo atencionalciudadano@ansv.gov.co. Así mismo, podrá conocer nuestra Política de Tratamiento de los Datos Personales en cualquier momento a través de www.ansv.gov.co

ID DE LA SESIÓN	NOMBRE Y FIRMA DEL RESPONSABLE DE LA SESIÓN	AÑO	MES	DIA	HORA INICIO	HORA FIN	ACTOR VIAL*	CARGO**	ENTIDAD	NOMBRE DEL ASISTENTE A LA SESIÓN	DOCUMENTOS DE IDENTIDAD	TELÉFONO/ CELULAR	CORREO ELECTRÓNICO	FIRMA	DEPARTAMENTO	MUNICIPIO

*ACTOR VIAL (PEATÓN/A: USUARIO DE MOVILIDAD ACTIVA (BICICLETA, PATINETA); USUARIO DE MICRO MOVILIDAD (VEHÍCULOS ASISTIDOS ELÉCTRICAMENTE COMO LAS PATINETAS ELÉCTRICAS); USUARIO DE MOVILIDAD ASISTIDA (VEHÍCULO QUE FUNCIONA COMBINANDO MOVILIDAD ACTIVA Y MICRO MOVILIDAD); MOTOCICLISTA; CONDUCTOR/A DE VEHÍCULO DE CARGA, TRANSPORTE PÚBLICO; CONDUCTOR/A DE AUTOMÓVIL)

**CARGO (AUTORIDAD DE TRÁNSITO; FUNCIONARIO/A ENTIDAD PÚBLICA DIFERENTE A AUTORIDAD DE TRÁNSITO; ACUDIENTE Y/O TUTOR EN EL MARCO DE LOS PMI; DOCENTE/COORDINADOR/A; RECTOR/A; ESTUDIANTE; EMPLEADO/A EMPRESA PRIVADA; NIVEL DIRECTIVO DE EMPRESA PRIVADA; TRABAJADOR/A INDEPENDIENTE)

ESQUEMA 1

PRUEBA DE DOMINIO EN PISTA CERRADA, CIRCUITO LENTO

Medidas:

Para la implementación de la prueba de dominio en pista cerrada, se deben tener en cuenta las medidas especificadas en el Gráfico 1 y de acuerdo con el área definida para el desarrollo de la prueba práctica, la pista puede instalarse teniendo como referencia los siguientes formatos:

- Línea recta (60mx5m): para esta implementación se debe respetar las medidas y disposición de las pruebas de acuerdo con lo establecido en GRAFICO 1
- Herradura (40mx8m): para esta implementación se debe respetar las medidas establecidas en el esquema. La disposición de las pruebas se hará de acuerdo con lo establecido en el GRÁFICO 2
- Zigzag (25mx10m): para esta implementación se debe respetar las medidas establecidas en el esquema. La disposición de las pruebas se hará de acuerdo con lo establecido en el GRÁFICO 3

Procedimiento:

1. La prueba inicia en el punto de inicio (X) justo después de surtir el proceso de alistamiento y verificación de la motocicleta.
2. Para iniciar el aspirante debe acelerar la motocicleta hasta antes de llegar al inicio de la zona A, por la cual debe transitar en primera relación de marcha, a velocidad reducida y sin acelerar nuevamente, circulando en medio de las dos líneas demarcadas en el circuito, sin tocarlas en ningún momento con ninguna de las dos ruedas y sin tocar el piso con uno o ambos pies.
3. Posteriormente deberá recorrer la zona B en primera relación de marcha y a velocidad reducida haciendo un ejercicio de “slalom” o “zigzag” iniciando por el espacio comprendido entre la parte derecha del primer cono y la zona delimitada con cinta, tal como se indica en la figura.
4. Al salir de los conos hacia la zona C deberá aumentar progresivamente la velocidad, cambiando a segunda relación de marcha para alcanzar una velocidad de 30 km/h como mínimo y luego realizar un frenado de emergencia, de tal forma que la rueda delantera de la motocicleta quede ubicada justo antes de la línea final en el punto (Z).

Notas:

- No existe límite de tiempo para recorrer el circuito.
- Durante la evaluación práctica inicial y final se deberán registrar las faltas cometidas por el aspirante en la plataforma destinada por la ANSV.

GRÁFICO 1

FORMATO DE PISTA EN LÍNEA RECTA

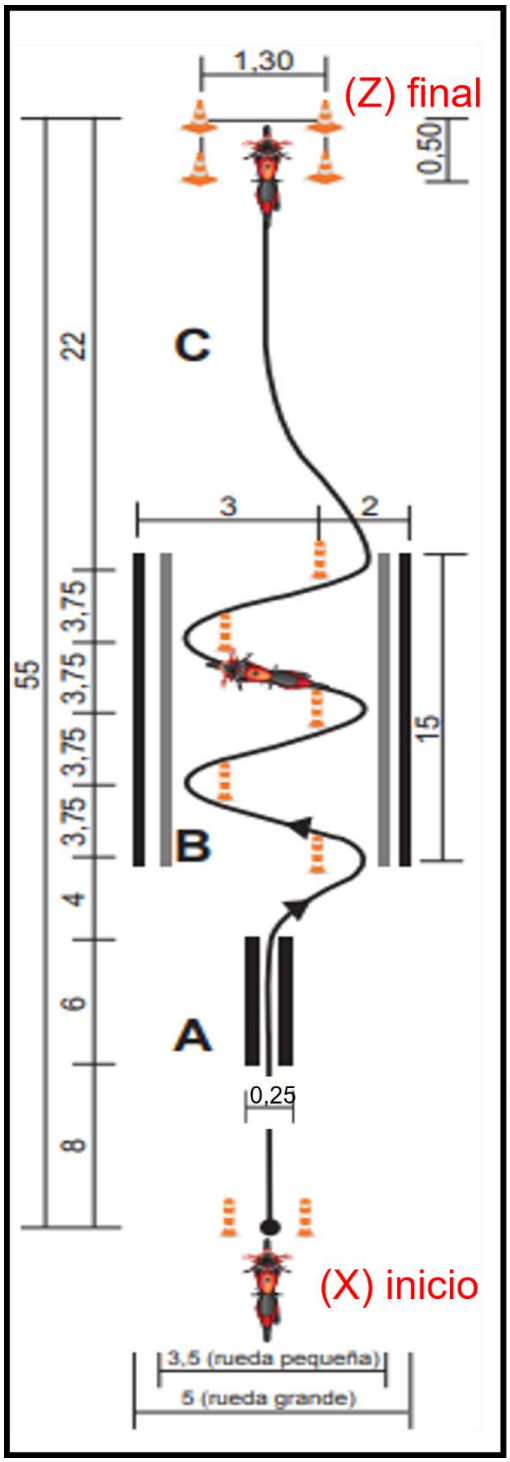


GRÁFICO 2

FORMATO DE PISTA EN HERRADURA

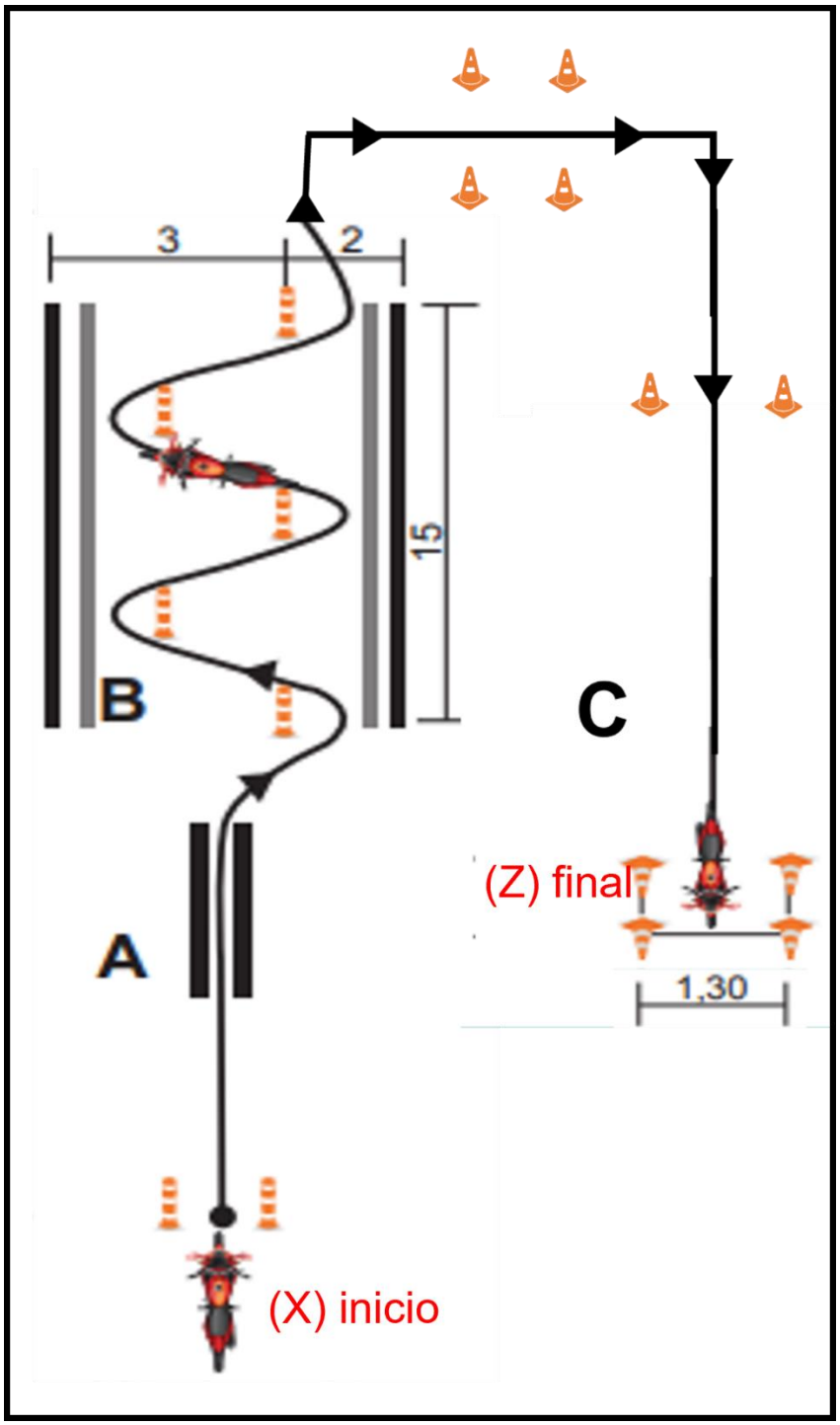
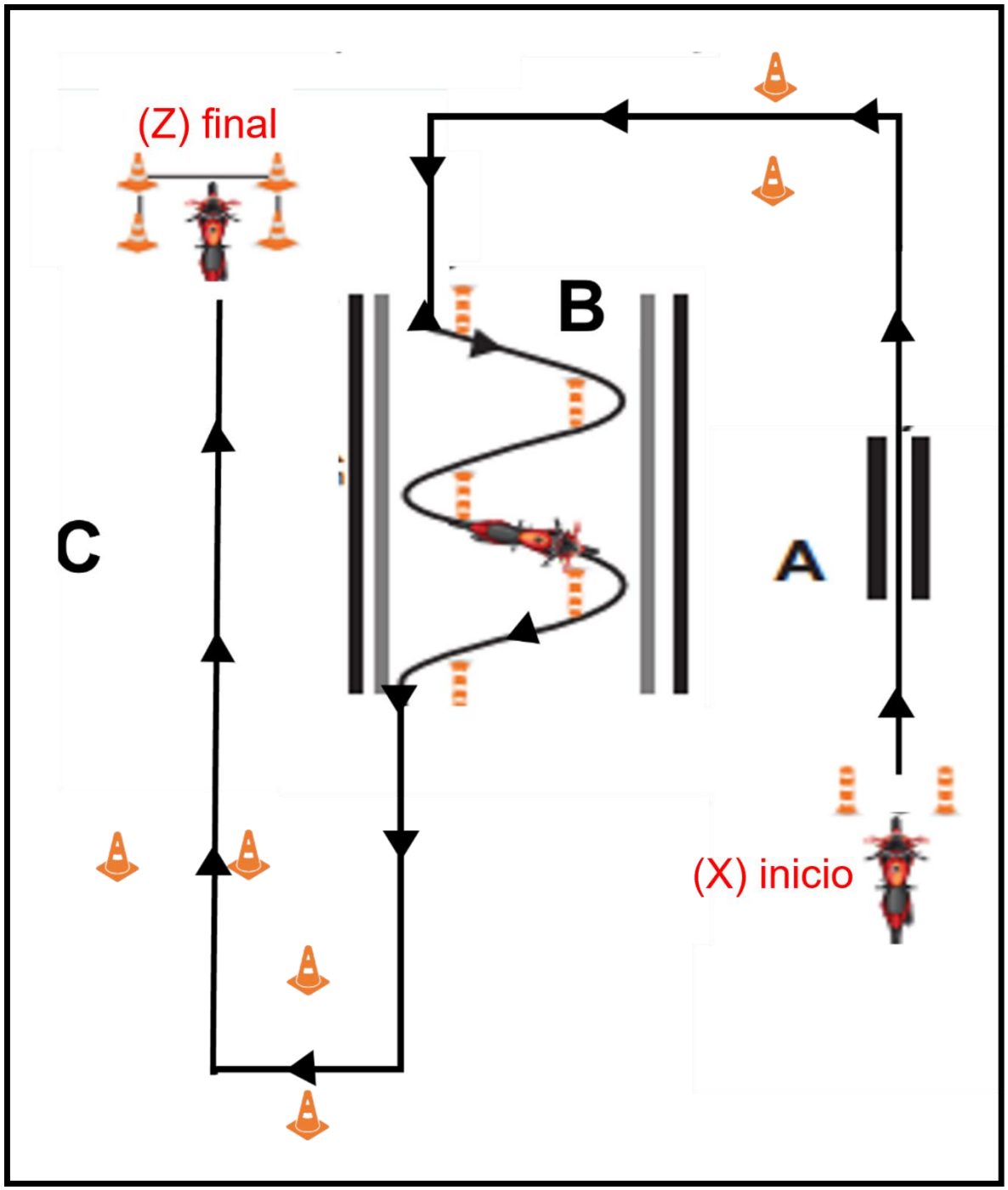


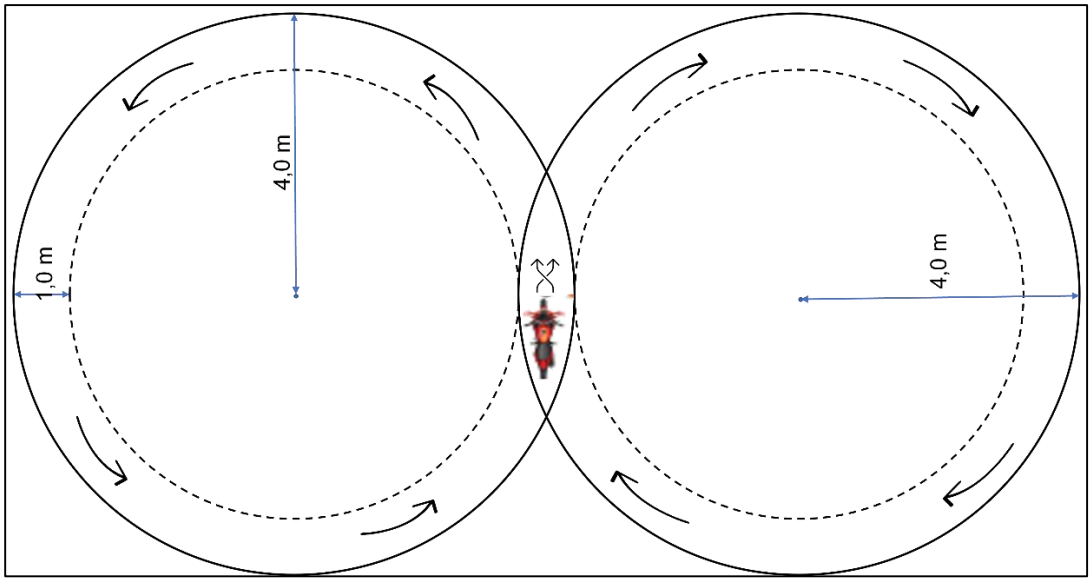
GRÁFICO 3

FORMATO DE PISTA EN ZIGZAG



ESQUEMA 2

PISTA DE OCHOS



Medidas:

Para la implementación de la prueba, se deben tener en cuenta las medidas especificadas en el ESQUEMA 2, que consta de dos juegos de círculos concéntricos entrecruzados. Cada juego de círculos está conformado por un círculo con un radio de 3m y otro con un radio de 4m.

Procedimiento:

1. El objetivo de esta prueba es realizar tres (3) recorridos completos, por el espacio formado por los dos círculos de cada juego de círculos, tratando de no tocar con las llantas de la motocicleta los bordes de estos y de manera que no se detenga la motocicleta en ningún momento de los recorridos.
2. Antes de iniciar la prueba, el instructor debe explicar a los participantes la técnica adecuada para poder desarrollarla de manera adecuada.
3. El primer participante debe ubicarse con su motocicleta en el punto de intersección de la pista. En este punto la motocicleta debe encontrarse con el motor encendido.
4. El participante debe iniciar el recorrido hacia cualquiera de los lados de la pista y al llegar de nuevo al punto de intersección, debe cambiar de dirección para realizar el recorrido por el otro lado de la pista. Este recorrido debe realizarse de manera ininterrumpida en tres (3) ocasiones.
5. Al terminar el tercer recorrido el participante debe ubicarse de nuevo en el punto de intersección de la pista. En este momento recibe retroalimentación por parte del instructor para mejorar las técnicas de manejo.

6. Luego de la retroalimentación el participante debe realizar tres (3) recorridos aplicando las recomendaciones dadas por el instructor. Luego de ellos llega al punto de intersección, frena la motocicleta total y posteriormente el participante se retira para dar paso al nuevo participante.

ESQUEMA 3
PISTA DE FRENADO



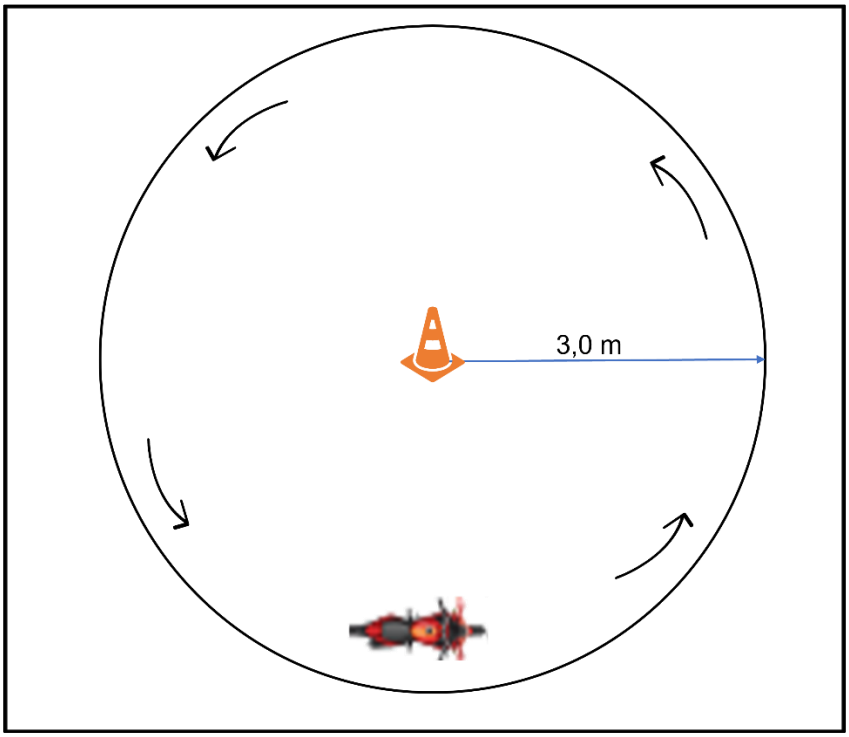
Medidas:

Para la implementación de la prueba, se debe tener en cuenta las medidas especificadas en el ESQUEMA 3, que consta de un espacio lineal de 30 m de largo, con una zona de inicio, una zona de aceleración de 20 m de largo y una zona para frenado de 10 m.

Procedimiento:

1. En esta prueba se deben realizar tres (3) recorridos, para evidenciar las diferencias entre el funcionamiento de los frenos de la motocicleta.
2. Los recorridos se deben realizar a la misma velocidad.
3. El ejercicio inicia en el punto X. El participante debe acelerar de manera uniforme hasta llegar al punto Z y en este momento accionar los frenos dependiendo la indicación dada por el instructor, hasta lograr la detención total de la motocicleta.
4. El primer recorrido se debe finalizar accionando el freno de la llanta de atrás
5. El segundo recorrido se debe finalizar accionando el freno de la llanta delantera
6. El tercer recorrido se debe finalizar accionando ambos frenos de la motocicleta.
7. En cada recorrido el instructor, con ayuda del Apoyo logístico, debe tomar medida de la distancia de frenado, tomando como referencia el inicio de la zona de frenado y el eje de la llanta trasera de la motocicleta y se debe informar al participante el resultado de cada ejercicio.
8. Con cada participante el instructor debe realizar la retroalimentación necesaria para mejorar la técnica de frenado de acuerdo con lo observado durante el ejercicio

ESQUEMA 4
CEROS O DONAS



Medidas:

Para la implementación de la prueba, se debe tener en cuenta las medidas especificadas en el ESQUEMA 4, que consta de un círculo de 3 m de radio.

Procedimiento:

1. En esta prueba se deben realizar en total catorce (14) recorridos, siete (7) por cada sentido de la pista, sin salirse del área definida y tratando de girar lo más cerca posible al centro del círculo, marcado por un cono.
2. El instructor debe dar a los participantes las indicaciones claras de la técnica de manejo que se debe implementar para el desarrollo de la prueba.
3. El participante se ubica en cualquier punto dentro del área definida. Según indicación del instructor debe iniciar el recorrido hasta completar los primeros siete (7) giros para posteriormente cambiar de sentido de giro y realizar los restantes siete (7) giros.
4. Durante el recorrido el instructor debe indicar las correcciones que el participante debe realizar para desarrollar la prueba de la mejor manera posible.