

CARLOS SAINZ

Lecciones de un (7) CAMPEÓN



La nieve y el agua-nieve, muy peligrosos, aunque poco habituales

MULTIPLICAR LA PRUDENCIA POR DOS

Aunque no es habitual en España, 1991 ha sido un año «de nieves», por lo que quizá no esté de más que Carlos Sainz nos dé algunos consejos sobre cómo conducir sobre este tipo de superficies: nieve y agua-nieve. Estos agentes atmosféricos, en un país como España donde los conductores no están especialmente adiestrados para ellos, se pueden constituir en muy peligrosos.

LA cuestión comienza, según Carlos Sainz, en cuanto comienza a nevar. «No creo que haya la más mínima duda —explica el campeón del mundo de rallies en 1990—. En cuanto se ponga a nevar y la carretera esté cubierta, aunque sea una pequeña capa de nieve, debemos poner las cadenas». Ante las posibles quejas de los conductores sobre la dificultad y complicación de la instalación de estos elementos, Carlos Sainz señala que «hoy en día no son tan complicadas de poner. Si no las pones, y luego tienes un percance, te tiras de los pelos y te preguntas por qué no te habrás parado y en cuatro o cinco minutos las habrás puesto; ahora, sin

embargo, te quedas tres semanas sin coche, siempre y cuando no ocurra una desgracia». Y termina la cuestión tajante: «No merece la pena. En el momento en que uno tenga duda, hay que poner las cadenas».

Pero, aparte de la puesta de las cadenas, para la conducción sobre esta superficie «hay que multiplicar por dos o por tres todo lo dicho para conducir sobre agua. Multiplicado y aumentado, porque la adherencia es muchísimo menor». Se muestra partidario el campeón del mundo de «montar» cualquier elemento que incremente nuestras posibilidades de adherencia, ya sean cadenas o neumáticos especiales. «En el mo-

mento en que haya nieve —cuenta el piloto de Toyota—, hay que montar las cadenas o esos neumáticos especiales, pero, incluso con ruedas de clavos, la adherencia es limitada».

Un elemento intermedio, como es el agua-nieve, puede ser más peligroso incluso que la propia nevada. «La "pasta" —explica Carlos Sainz—, que es nieve fundida blanda, una condición que se suele dar, por ejemplo, subiendo a estaciones de esquí, también es realmente peligrosa. Con esta "pasta", el conductor del vehículo notará un constante movimiento del automóvil a derecha y a izquierda. Esto se debe a que el coche debe ir a través de ella, vencéndola, pero sin llegar a tocar nunca la superficie de asfalto; aunque lo parezca, nunca llega a tocario.»

Comoquiera que para el campeón del mundo de rallies el agua-nieve «es una de las circunstancias más peligrosas», Carlos Sainz recomienda «aplicar una extrema prudencia». Y añade que «recomiendo que se pongan inmediatamente las cadenas y una extremadísima prudencia».

Tai y como ha dicho Carlos Sainz, en los casos de nieve y agua-nieve, «hay que multiplicar por dos o por tres lo dicho para el agua». Vamos a recordar estos consejos para agua y a ustedes queda multiplicarlos. El primer consejo de Sainz es «alargar los metros para cualquier tipo de maniobra». «Una cosa fundamental —explica el campeón—, que se aplica sobre cualquier tipo de terreno resbaladizo (sea barro, agua, nieve o lo que sea), es la suavidad. Suavidad en el manejo del coche.» Un tercer consejo del piloto español es «antes que nada, en el momento en que aparezcan este tipo de fenómenos, es aminorar la velocidad y conducir mucho más despacio que en terreno seco».

Concluyen estos consejos a multiplicar de Carlos Sainz con un «ir más despacio y, luego, suavidad, alargar esos metros en las frenadas y las distancias entre vehículos». Y, por último, tocar el freno con mayor prudencia, si cabe, que cuando encontramos el asfalto mojado, puesto que la nieve forma la película entre éste y el neumático igual que el agua (en definitiva es agua) y se puede producir un «acquaplaning» peligrosísimo.

J. M. M.

Foto: Miguel GARROTE