

CARLOS SAINZ

Lecciones de un  
(8) CAMPEÓN



## Conducción con presencia de hielo

# EL PEOR ENEMIGO

**La conducción sobre hielo, como tal, no existe en España, puesto que las condiciones climatológicas de la península no lo permiten. Sin embargo, sí se produce con cierta frecuencia la existencia de placas de hielo sobre las carreteras. Para este tipo de contingencia, hay que tener un cuidado especial que, como viene siendo habitual, nos va a explicar el campeón del mundo de rallies en 1990, Carlos Sainz.**

**L**a conducción sobre superficies heladas ha sido comparada por algunos expertos con el «andar pisando huevos». Esta comparación nos ofrece una idea de cómo debe ser nuestro comportamiento al volante frente a estas situaciones. «En el momento en que se siente el hielo —explica Carlos Sainz—, hay que ir con extrema prudencia. Circular despacísimo, porque en el hielo da lo mismo que frenes con el motor o con el freno de pie...»

Para el campeón del mundo de

rallies en 1990, «el hielo es el peor enemigo que puede tener un coche. Con el hielo lo que hay que hacer es ir muy, muy despacio. Extremadamente despacio». No obstante, podría ocurrir que, pese a todas nuestras precauciones y a una circulación lenta, pisásemos una placa de hielo. «Si, a pesar de todo, pisamos una placa de hielo —aclara el piloto del equipo Toyota— y el automóvil “se nos va”, hay que esperar siempre a salir de la placa. La sensación es similar a una especie de “acquaplaning”. Hay

que esperar a que se acabe la placa de hielo y volver a recuperar la adherencia.»

De todas formas, Carlos Sainz explica que hay dos tipos de hielo: «Existe un tipo de hielo que no se ve, y que, por esa razón, es el más peligroso. Este es el hielo negro, agua helada sobre el asfalto negro, que no se puede ver. Hay otro tipo de hielo, el verglas blanco, que, como lo puedes ir viendo, es menos peligroso. Además, sobre este último, cuando pasa un coche, deja la marca de los neumáticos.»

Al margen del hielo negro al que se refiere Carlos Sainz, el peligro de este agente atmosférico es su persistencia en algunos lugares (umbrías, puentes sobre ríos, etcétera) durante largos períodos, aún cuando el mal tiempo que lo originó cesara tiempo atrás. Así, aún en días de sol pleno, el conductor puede encontrarse placas de hielo en determinadas zonas de la carretera. Por este motivo, la recomendación de «extrema prudencia» del campeón del mundo de rallies '90 coincide con la de la DGT.

¿Cómo se puede frenar, entonces, sobre el hielo? Pues, difícilmente, ya que la adherencia del hielo es prácticamente nula. Además, cualquier presión sobre el pedal del freno puede terminar con un bloqueo casi total de la dirección (lo que es peor todavía). Como explica Carlos Sainz, «sobre el hielo es igual frenar con el motor que con el pedal» y recomienda, como en el capítulo anterior dedicado al «acquaplaning», «esperar a salir de la placa de hielo y después recuperar la adherencia».

En cualquier caso, cuando existan posibilidades de que aparezca hielo, hay que circular con una distancia de frenado muy superior a la necesaria sobre terreno seco (hasta diez veces superior, recomiendan algunos expertos). Y, sobre todo, un control muy cuidadoso de la velocidad, tanto antes de llegar al obstáculo como sobre él, principalmente utilizando, para ello, el motor y, si acaso, muy ligeramente, el pedal del freno.

J. M. M.

Foto: Miguel GARROTE