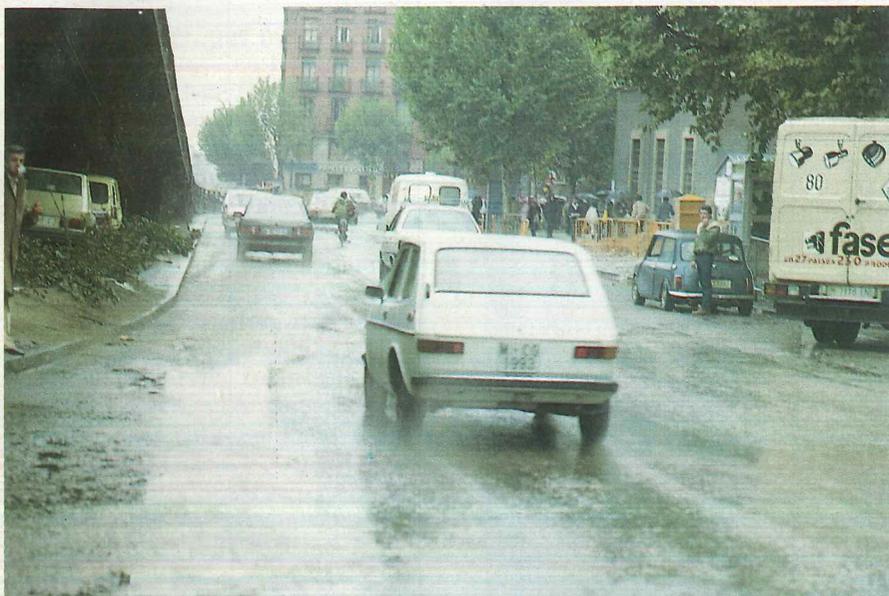


CARLOS SAINZ

Lecciones de un (2) CAMPEÓN



El peligro del «acquaplaning»

EL FRENAZO ES UN ERROR

EL «acquaplaning» es, sin duda, el mayor peligro que se puede presentar al conductor que circula sobre terreno mojado. Básicamente, este fenómeno consiste en la total pérdida de adherencia entre los neumáticos del vehículo y el piso, debido a que se interpone una capa de agua superior a la que los dibujos de las ruedas son capaces de evacuar. En estos casos, el coche marchará deslizándose sin adherencia, planeando sobre el agua («acquaplaning» o hidroplaneo), sin control real; además, este efecto aumentará con la velocidad de circulación.

Precisamente por este motivo hay que recordar los consejos que, en el anterior capítulo, daba Carlos Sainz para circular sobre terrenos mojados: «Circular más despacio en este tipo de terrenos —aconsejaba el campeón—, y, luego, suavidad y alargar esos metros de frenada y las distancias entre vehículos».

Circulando con precaución y a una velocidad adecuada, no debe

producirse un «acquaplaning». No obstante, porque exista un charco en mitad de la calzada o porque un reguero o arroyo cruce el asfalto, si se produce esa pérdida de adherencia «lo que nunca hay que hacer en el momento de sentir el «acquaplaning» es ¡zas!, pegar el frenazo», explica Carlos Sainz. «El frenazo es un error gravísimo. Una frenada fuerte en terreno resbaladizo puede producir un «acquaplaning» que, incluso, va a aumentar la velocidad.» Además, el típico «pisotón» en los frenos puede dejar bloqueados estos elementos y nuestra dirección, con lo que el peligro sería aún mayor.

CALMA

El consejo del campeón de mundo de rallies durante 1990 es sencillo: «En estos momentos es importantísima la calma. Lo que hay que hacer si se produce esa pérdida de adherencia es tratar de aguantar

ese tiempo, que al conductor le va a parecer muy largo, pero que en definitiva no es tan prolongado, sin hacer nada y en el momento en que uno siente que vuelve a tener esa adherencia, controlar el vehículo y corregir la trayectoria si se ha desviado».

Durante el tiempo que dura el «acquaplaning», que depende de la velocidad del vehículo y de la profundidad y anchura de la zona inundada, Carlos Sainz opina que es mejor no hacer nada. «Seguro que a algunos les habrá pasado eso de hacer un pequeño «acquaplaning» —explica—, y llevarse el susto, pero que casi sin mover nada sales bien. Si en ese momento, ¡pum!, frenas, pues te vas...».

Puede ocurrir que durante el tiempo que dura el «acquaplaning» el vehículo pierda la línea que seguía, bien porque éste se desplace o bien porque en la carretera haya una curva. «Sin tocar el freno (por favor, nada de apretar el freno en el momento en que se siente la pérdida de adherencia), intentar corregir con la dirección; tratar de girar con muchísima suavidad hacia el lado que vaya a girar la carretera, para que cuando salgamos del «acquaplaning» las ruedas estén dispuestas para recuperar la línea por la que circulábamos. Pero con suavidad y con calma. En estos momentos, la calma es importantísima».

Una cuestión que cobra importancia vital en estas circunstancias es, como hemos mencionado, el correcto estado del dibujo de los neumáticos. De su profundidad depende la capacidad de la «goma» para evacuar el agua depositada en la carretera y, por tanto, la adherencia (agarre) de nuestro vehículo. Conviene, por tanto, revisar el estado del dibujo del neumático, por lo menos antes de comenzar la temporada invernal de lluvias. No obstante, existen otros indicios por los que podemos observar que nuestro neumático no está en perfectas condiciones (falta de presión, grietas en los laterales, desgaste irregular de la cubierta, partes planas, etcétera), de los que hablaremos con Carlos Sainz en posteriores capítulos, y que en caso de lluvia o «acquaplaning» podrían acrecentar nuestros problemas de adherencia.

J. M. M.