

Una mañana en la escuela

Como ya hemos comentado en algún artículo previo, las escuelas de conducción son sumamente recomendables para cualquier conductor, y no como se piensa, para los que quieren ir más rápido.

Pues bien, nosotros siendo fieles a nuestro propio criterio, hemos pasado un año más, por esta disciplina de repaso y mejora de nuestros conocimientos, tanto teóricos como prácticos, para la conducción más segura de nuestro vehículo.

En esta ocasión hemos asistido junto a Jesús Rivero en el madrileño circuito del Jarama, invitados por **BravoSolution**, al curso de conducción avanzada que la escuela DRIVEX imparte en estas instalaciones.

Esta escuela fue fundada por el campeón de Europa de las Le Mans Series, Miguel Ángel de Castro, y por uno de nuestros actuales pilotos de Fórmula 1, Pedro Martínez de la Rosa, al que aprovechamos para enviarle nuestra más efusiva felicitación por su incorporación al equipo Sauber BMW, para correr el campeonato en la temporada 2010, cuestión que llevaba mereciendo mucho tiempo y que por circunstancias, no cuajó en los últimos siete años en los que actuó como piloto y probador del equipo McLaren.

Nuestro curso comenzó con la sesión teórica, en la que se revisó la posición correcta ante el volante, la forma de actuar en curva lenta, media y rápida, asociada con la teoría de la anticipación en los dos primeros casos, en los que situamos nuestras manos ante el volante, manteniendo la posición de las diez y diez, tanto con el volante recto como girado, gracias a la situación previa de las mismas antes de realizar el giro. Después abordamos las frenadas en casos normales y la frenada de emergencia, sobre la que descubrimos que cada vez hay más automóviles que disponen de un segundo servofreno que sólo actúa cuando se detecta una frenada fuerte y mantenida, y el motivo principal según nos dicen los monitores, es que no pisamos con suficiente fuerza para conseguir la detención del vehículo.

Lo cierto es que uno de los monitores nos comentó una circunstancia muy graciosa, ya que nos contó que prefería empujar la pierna de una alumna y que frenase más fuerte, aun a costa de que pensase que era un viejo verde, que salirse al final de la recta de tribunas del Jarama.

Posteriormente, nos pusimos los monos de competición, así como el calzado blando al tacto de los pedales, y comenzamos las pruebas en circuito.



Alejandro Lazcano Arranz

Subdirector General de
Planificación y Coordinación
Informáticas
Ministerio de Trabajo
e Inmigración



Susana Álvarez, Directora General de BravoSolution, entre Alejandro Lazcano y Jesús Rivero

de conducción avanzada *del circuito del Jarama*

La primera consistió en una mejora de trazada ante curvas combinadas, en las que no hay que cortar la trazada hasta no ver el final de la última curva, para lo cual hacíamos recorridos por Le Mans y Farina en ambos sentidos.

A continuación hicimos la prueba de frenado de emergencia para lo cual nos situábamos en la recta de tribunas, iniciando en primera y tras cambiar hasta cuarta, nos encontrábamos con el cono de inicio de frenada y luego los conos que indicaban el final de la zona de detención, para lo cual es conveniente hacer uso del pedal de embrague ya que así no condiciona la frenada la tracción del motor, y solamente actúa el freno para conseguir la detención del vehículo.

La siguiente prueba fue la del slalom con conos que había que ir regateando y después girar 180 grados y hacer el recorrido en sentido inverso. Pues bien, lo cierto es que el resultado de esta prueba depende, más de lo que a priori parece, de la rapidez en dar el giro final sin penalizar por salir a la tierra colindante al circuito, y por supuesto no tirar ningún cono. En cualquier caso es la comprobación más clara de lo que nos explicaron sobre la forma de tomar las curvas rápidas, ya que no da lugar a situar las manos sobre el volante según lo que la teoría de la anticipación nos indicaba, y sólo permite girar partiendo de la posición de las diez y diez forzando brazos y muñecas.

A continuación se realizó la prueba de circuito, que comenzó con una vuelta en la que conducían los instructores y después hubo cambio de conductor para realizar el giro nosotros. Parece imposible conseguir apurar las frenadas y ajustarse a los peraltes tanto como lo hacen estos pilotos, realmente se requiere mucha sangre fría para esperar a frenar o reducir de marcha hasta el extremo que ellos lo hacen, con lo que nuestras conclusiones y por tanto nuestro aprendizaje, que no es poco, se circunscribe a frenar antes de reducir, con lo que el efecto parada se controla más, y por otro lado no dar gas al salir de curva sin haber enderezado la dirección, ya que de lo contrario la fuerza centrífuga, limita el poder de la aceleración.

Como conclusión de esta parte del curso, me quedaría con tres aspectos, salir hacia el



semáforo en la rampa Pegaso, acelerar en dirección a la torre tras la curva Bugatti y pegarse al muro de hormigón en la recta para evitar el viento.

Pero lo mejor estaba por llegar, ya que la siguiente prueba consistía en subirse a un Fórmula 3 con dos asientos situados longitudinalmente, como los cazas de la segunda guerra mundial, y experimentar lo que una caja Hewland sobre un cambio manual es capaz de hacer en la reducción previa a una curva, cuestión que sería imposible de sobrellevar si no fuera porque antes de arrancar, nos ataron mediante un arnés de seis anclajes al asiento, de forma que nuestro cuerpo iba completamente sujeto y por tanto la impresión del paso por curva es similar a un desplazamiento lateral, en el que el cuello, por más que nos empeñemos, se mueve fuera de nuestro control.

Se nos olvidaba hablar de los coches que utilizamos con anterioridad a los Fórmula 3, y es cierto que en lo que a mi respecta, me quedo con las aceleraciones del Mini Cooper John Cooper Works, y a continuación, con la maniobrabilidad del Fiat 500 Abarth, cuyo cambio me sorprendió por su manejabilidad, si bien el embrague del primero y los frenos del segundo sucumbieron, antes de lo previsto, a nuestras habilidades. Además había un Subaru Impreza WRC, un BMW 318 D, un Volkswagen Passat y un Seat Ibiza Bocanegra que me pareció lo más destacable del parque por su caja de siete velocidades con levas en el volante, sus frenos sobredimensionados, y en especial por su marcha sport que permitía unas aceleraciones fantásticas.

En definitiva, gran mañana, buenas sensaciones, gran compañía y óptima conclusión sobre lo vivido.