



Un Gran Premio de Fó



Alejandro Lazcano Arranz

SUBDIRECTOR GENERAL
DE PLANIFICACIÓN Y
COORDINACIÓN INFORMÁTICAS
MIN. TRABAJO Y AS. SOCIALES

O
C
I
O



Para la mayor parte de aficionados al automovilismo, la formula 1 es un referente estratosférico, ya que nuestro contacto con este mundo se limitaba a su seguimiento a través de las revistas especializadas.

En cualquier caso se produce en España un extraño suceso llamado Fernando Alonso Manía, que cambia por completo este limitado contacto con el mundo de la fórmula 1, que pasa a transformarse en seguimiento continuado a través de una cadena de televisión, que no solo transmite en directo todos los grandes premios, sino que divulga las características de este complejo mundo. Hoy en día todos los seguidores saben que los

motores solo se cambian cada dos premios, ó que el número de neumáticos a utilizar entre entrenamientos y carrera está limitado, pero:

Hemos tenido contacto con el rugido de un motor de fórmula 1 a 20.000 revoluciones por minuto con los tapones en los oídos?. Sabemos lo que es estar en los boxes?. Conocemos el puesto de control del director de la escudería en el pit lane?. Hemos visto desde cerca un repostaje?.

Si la respuesta a estas preguntas es no, vamos a tratar de aproximarnos a este mundillo, lo que permitirá probablemente, cambiar nuestra percepción sobre este magnifico espectáculo.

Con objeto de conseguir unas imágenes asociadas a nuestros comentarios, hemos elegido dos grandes premios de 2006, el de España y el de Turquía. Casualmente en ambos, nuestro primer piloto concluyó en el cajón, pero no debemos basar nuestro interés en que haya un piloto español, sino en que estamos asistiendo a uno de los laboratorios de pruebas en los que se mejoran las condiciones de los vehículos que luego conduciremos, con la consiguiente

mejora de nuestra seguridad y la de las personas que llevemos con nosotros.

Comencemos con un breve resumen de normas que se siguen en la formula 1, si bien hemos de considerar que normalmente se cambian cada año, en función de los resultados que acarrearán.

No hemos de olvidar lo que supuso el efecto suelo usado a finales de los 70 por la escudería Lotus y que fue diseñado por **Colin Chapmann**, que permitía entrar en las curvas a una mayor velocidad pero que si las condiciones de absorción sobre el pavimento no se producían, el vehículo volaba sin control, lo que supuso sin ir mas lejos el fallecimiento del piloto Gilles Villeneuve en los entrenamientos del GP de Bélgica de 1982.

En la temporada 2006 se producen cambios de las normas respecto a 2005 que respecto al rendimiento, la potencia de los motores es reducida y se usan motores V8 de 2.4 L en vez de los V10 de 3.0 L, si bien se permite a algunos equipos usar el motor V10, pero con las revoluciones limitadas.

Respecto al sistema de clasificación, la FIA cambia por cuarto año consecutivo el sistema de clasificación, y





Formula 1 desde «dentro»



así la sesión se disputa el sábado por la tarde, de 13 a 14 horas, y está dividida en tres periodos. En el primero, de quince minutos, los coches ruedan sin limitaciones de gasolina y los seis peores tiempos quedan eliminados y ocuparán los puestos 17 a 22 de la formación de salida. El segundo periodo se disputa de las 13:20 a las 13:35, también con libertad para la carga de gasolina, y los seis coches más lentos al final del mismo ocuparán los puestos 11 a 16 de la formación de salida. Los diez restantes, tras otros cinco minutos de pausa, ya con la gasolina con la que deberán empezar la carrera, disponen de veinte minutos (13:40 a 14:00) para marcar los tiempos que definirán los diez primeros puestos de la formación de salida.

En cuanto al cambio de neumáticos, a pesar de la oposición de varios equipos, vuelven los cambios que habían sido prohibidos en la temporada 2005 (excepto por lluvia o por daño evidente y peligroso) con la intención de reducir costes. Hay un límite de 28 neumáticos por piloto en cada Gran Premio.

Además de la reglamentación, no debemos olvidar nuestras sensaciones y así

después de las sesiones de entrenamientos, percibimos que la hora de la verdad llega cuando vemos el camión, con todos los pilotos, dar la vuelta al circuito para que los espectadores puedan verlos de cerca.

En ese momento y en paralelo, se vive una fuerte tensión en los boxes repasando todo lo que luego se controlará desde los puestos de control, entre la recta y la línea de boxes, en los que los jefes de escudería toman las decisiones sobre repostajes y cambios de neumáticos, basados en las posibilidades que la telemetría les proporciona.

Por último los coches en sus líneas, los mecánicos comprobando lo último, las chicas con el cartel y por fin el semáforo verde, un sonido ensordecedor y todos haciendo perrerías por colocarse delante de los precedentes, antes de la curva de final de recta y primera apurada de frenada, resulta increíble para nosotros ver como aceleran pero especialmente como frenan, ya que parece que se van a comer la curva, pero vemos que estos «bichos» son otra cosa.

En el transcurso de un gran premio, hay que tomar una decisión, ó se ve al coche entrar en la curva ó se

le ve salir, ya que de lo contrario lo único que podemos conseguir es un fuerte dolor de cuello, y además de esto hay que estar pendiente del momento en que entran en boxes para repostar, pero especialmente cuando salen ya que en el gran premio de Turquía, Alonso pasó a Schumaker justo en este momento, ya que Massa estaba repostando y tras una neutralización del Mercedes de la Fia, Alonso superó al alemán que quedó segundo para repostar.

En definitiva, si quieres saber lo que es que tu corazón suba de vueltas, vete a un gran premio de formula 1 y sabrás lo que es que te tiemble el cuerpo cuando arrancan los monoplazas.

Como último comentario, hacer mención del campeónísimo Alain Prost que en 1984 fichó por el equipo McLaren de Ron Dennis siendo el gran protagonista de los siguientes mundiales de los que obtuvo cuatro títulos, lo cual completó el hecho de haber nacido un 22 de febrero de 1955 y que solo perdió el título ante su nuevo compañero de equipo, Niki Lauda y posteriormente en 1988 fue desbancado por el gran piloto Ayrton Senna.

¿A alguien le suena ese fichaje por McLaren? ♦