



Las escuelas de conducción, o

¿QUIEN NO SE HA ENCONTRADO CON AGUA EN EL MOMENTO DE FRENAR, O CON ARENA EN UNA CURVA Y HA VIVIDO UN DERRAJE DESCONTROLADO DEL VEHÍCULO?

O
C
I
O



**Alejandro
Lazcano
Arranz**

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

Si preguntamos al actual censo de conductores de nuestro país, cuantos han realizado un curso de conducción, probablemente nos sorprenderíamos del bajo porcentaje de respuestas afirmativas.

En cualquier caso, es muy posible que hayamos pasado en alguno de los viajes que hemos realizado, por una situación difícil, que quizá tras realizar uno de estos cursos, no hubiera evitado la situación, pero nos habría proporcionado información sobre la forma de afrontarla con mas seguridad, y en cualquier caso nos habría proporcionado una vivencia previa, con lo que nuestra reacción no sería tan violenta, lo cual ayuda a superarla con mas facilidad.

Muchas personas consideran que realizar un curso de conducción es un esnobismo, y que ese tipo de actividad es mas propia de quienes compiten en cualquier tipo de actividad deportiva relacionada con los vehículos de motor.

Pues bien, hemos de afirmar que es una actividad aconsejable para cualquier conductor y que todos deberíamos pasar periódicamente por estas escuelas, ya

que, ¿quién no se ha encontrado con agua en el momento de frenar, quién no ha encontrado arena en una curva y ha vivido un derrape descontrolado del vehículo, que al tratar de corregirlo, ha provocado que el coche se desplazase sin control para el lado contrario? Acaso sabemos si nuestro vehículo es subvirador ó sobrevirador, lo cual provocará a priori distinto comportamiento en las curvas y por tanto la reacción puede ser preparada por el conductor con anterioridad. Empecemos pues por describir estos dos conceptos.

Un vehículo es subvirador cuando al superar el límite de adherencia lateral de los neumáticos delanteros se desplaza



hacia adelante; es lo que se denomina «ser cabezón». Esta circunstancia es lo normal en los coches con tracción delantera, y la forma de resolverlo es tan simple como dejar de aplicar más tracción de la debida, es decir dejar de acelerar.

Por el contrario, un vehículo es sobrevirador cuando se produce una pérdida de adherencia en el tren trasero y por tanto se desliza lateralmente, lo cual provocará que tengamos que hacer

una maniobra conocida como contravolante, lo cual implica que el volante se moverá al lado opuesto de la dirección inicial de la curva, por muy extraño que esto parezca, y por supuesto, no se nos debe pasar por la cabeza tocar el freno ya que de lo contrario provocaríamos un trompo con lo que el vehículo quedaría mirando en la dirección opuesta a la que circulaba.

Hemos vivido la experiencia de las actividades docentes de algunas escuelas de conducción, tanto en las instalaciones del INTA (Instituto Nacional de Técnica Aeroespacial) como en las del circuito del Jarama, y vamos a tratar de transmitir las sensaciones percibidas, de forma que quienes nos leen puedan tomar una decisión con conocimiento de causa.

Algunos de los responsables son ó han sido pilotos de competición como es el caso de Jose Antonio Zorrilla, Miguel Angel de Castro o BalBa González Camino y en otros casos están promovidas por pilotos en activo como Pedro de la Rosa.

Estas jornadas de conducción se componen de una parte teórica inicial y una posterior en la que se practica sobre los coches, tanto conduciendo los pilotos como los alumnos, acompañados por estos.

En la parte teórica se hace una revisión sobre la posición correcta al volante, la posición correcta de las manos sobre el volante, la forma correcta de tomar las curvas según sean lentas, medias ó rápidas y la forma de hacer frenadas.



capricho o necesidad

En cuanto a la posición correcta al volante, hay que considerar cuatro puntos básicos, como son: la altura del asiento que permita tener buena perspectiva, la distancia entre la banqueta y los pedales medida desde nuestro pie izquierdo, la posición del respaldo que debe permitir que las muñecas lleguen a situarse sobre el volante permitiendo hacer un giro de noventa grados, y por último la altura del volante que debe estar bajo, siempre que permita ver los indicadores del cuadro de mandos.

De cara a la posición de las manos sobre el volante, se realiza una comparación con las agujas de un reloj, siendo recomendable que las manos sujeten el volante en una posición similar a la de las 10 horas y 10 minutos, pudiendo llegar a las nueve horas y quince minutos, y en cualquier caso se recomienda que los pulgares nunca estén por dentro para evitar contracturas ante el reenvío hidráulico del volante ó ante una maniobra muy rápida en dirección contraria, como es el caso del contravolanteo.

El siguiente gran apartado consiste en la teoría de la anticipación, que se aplica sobre el trazado de las curvas, y consiste en poner las

manos sobre el volante de forma que se prevea el giro que se va a realizar según la velocidad y el tipo de curva, para lo cual se distingue entre curvas lentas, medias y rápidas.

En las curvas lentas hay que acortar el ángulo abriendo la posición del coche antes de tomar la curva, con lo que nos desplazaremos hacia la posición contraria a la dirección de esta, con lo que el ángulo de giro es menos cerrado.

En las curvas medias hay que situarse por el centro hasta ver el final de la curva, momento en el que podemos hacer una trazada similar a la indicada en el punto anterior, con lo que el ángulo de giro es mas abierto.

Por último en las curvas rápidas hay que procurar no cambiar la posición de las manos y trazarlas manteniendo la posición de la diez y diez.

Como conclusión y en términos generales, destacar que es fundamental

adelantarse mediante la posición de las manos al volante sobre la dirección de la curva que se va a tomar y así en una curva a derecha, se pondrá la mano derecha sobre la parte superior del volante y al girar a la derecha la mano izquierda bajará hasta encontrar una posición opuesta a la mano derecha, para así mantener la posición de las diez y diez aunque se esté girando, con lo que se consigue sujetar con más fuerza el volante. En caso de una curva a la izquierda, será la mano izquierda la que se anticipe al giro y se sitúe en la parte superior del volante, procediendo de forma similar a lo indicado previamente pero con la mano derecha.

Para terminar, indicar que la frenada urgente ó en mojado depende enormemente del ABS, que simula una situación de pisar y soltar el freno entre 3 y 25 veces por segundo, con lo que se evita el bloqueo de las ruedas y por tanto, la pérdida de trazada inicialmente definida por el conductor.

En fin, que cada cual decida si es conveniente pasar por estas escuelas, pero nuestro consejo es evidente. ♦

