



## ACO entrevista al piloto de Fórmula 1, Pedro Martínez de la Rosa

Cómo piloto de Fórmula 1, ¿qué importancia le das a un buen drenaje en un circuito de velocidad?

El drenaje en un circuito de velocidad es vital porque si está seco obviamente no tiene influencia pero nosotros corremos en todas las posiciones, seco, lluvia... y si llueve y no drena bien un circuito o una curva puedes sufrir *aquaplaning*, puedes tener un accidente...y obviamente un buen drenaje, hoy en día es un elemento básico, que tiene que estar bien resuelto, es importantísimo.

¿De qué requerimientos técnicos debe disponer un circuito de velocidad en cuanto a la evacuación del agua?

No conozco a fondo los requerimientos técnicos en cuanto a los centímetros cúbicos que debe drenar necesariamente una pista para que funcione bien pero lo que está claro es que si llueve el circuito no se puede encharcar. Nosotros tenemos neumáticos de lluvia extrema pero estos neumáticos, junto con un buen sistema de drenaje, han de ser suficientes para, en condiciones de agua extrema, evitar que los coches tengan *aquaplaning*. Ése es el listón, sin llegar a las lluvias torrenciales de Malasia en las que, ni un buen drenaje ni un buen neumático de lluvia pueden disipar el agua -eso digamos que es la excepción- pero con una lluvia normal en curvas de todo tipo, rápidas o lentas, el circuito ha de drenar la suficiente agua para que los coches no sufran *aquaplaning*. Desde el punto de vista más técnico no sabría dar datos concretos pero desde el punto de vista del piloto, en pista se ha de medir para que con una lluvia considerable y un buen neumático no tengas que parar o sufras un accidente. Ése es al final el dato que indica si el circuito está bien hecho y si el sistema de drenaje es correcto, suficiente o insuficiente.

¿Qué consecuencias puede tener un mal drenaje en una pista de estas características?

Bueno, la principal consecuencia es el *aquaplaning* y China este año fue un ejemplo claro, sin tener en cuenta Malasia que, como ya he dicho, fue una excepción porque con aquel tipo de lluvias no podemos esperar que un drenaje haga milagros. Pero en China, por ejemplo, cuando tampoco llovía mucho se puso de manifiesto con el accidente de Adrian Sutil que en alguna curva la pista no drenaba lo suficiente. Entonces, diría que el efecto principal de un mal drenaje es el *aquaplaning* que se produce cuando el neumático no toca el asfalto y planea sobre el agua. Es entonces cuando el piloto pierde todo el control del coche y los accidentes pueden ser muy fuertes porque, además, los *aquaplanings* se producen en curvas rápidas o rectas a mucha velocidad. Ése es el problema, que no tendrás un efecto de este tipo en curvas de primera o segunda velocidad, sino en curvas de quinta a sexta o en plena recta, por eso es tan importante un buen drenaje.

¿Conoce las recomendaciones de la FIA acerca del drenaje de circuitos de velocidad?

No las conozco pero lo que sí que sé es que la GPDA, el Sindicato de Pilotos, después de cada Gran Premio entregamos a la FIA un informe sobre los puntos críticos o mejorables de cada circuito. Cuando tenemos un Gran Premio sobre mojado, siempre aparecen puntos críticos que han de ser mejorados para el año siguiente como el Gran Premio de China, porque se pone de manifiesto si hay o no carencias en los drenajes. Por ejemplo y paradójicamente, Silverstone



es uno de los circuitos que peor drenaje tiene de todo el mundial, precisamente en el país donde más llueve. Es sorprendente que lo tengan tan mal resuelto. También es cierto que Silverstone es un circuito viejo, antiguo...esto en los circuitos nuevos está mucho mejor solucionado.

A parte del peligro que supone la presencia de agua en la pista, ¿qué peligro puede suponer una mala colocación o mantenimiento de las rejillas de los canales de drenaje? ¿Conoce algún incidente al respecto?

Hay que tener en cuenta que es muy importante que, a parte de que los drenajes estén bien resueltos, que las rejillas de desagüe en ciertas curvas estén bien fijadas al canal. En el Gran Premio de China de 2005 por ejemplo, una rejilla se aflojó cuando pasaba un coche por encima y Montoya que iba detrás no pudo evitarla y tuvo un pinchazo. Y ahí perdió toda la carrera. Este es sólo un simple ejemplo porque en realidad un pinchazo no es nada pero si una rejilla no está bien sujeta y se desprende puede causar un accidente muy importante. También hay que hablar del drenaje del asfalto, creo que son dos cosas que deben funcionar conjuntamente. Es muy importante y la FIA lleva años haciendo investigación sobre tipos de asfalto que drenan el agua y evitan que se produzca el efecto "spray" que es el que imposibilita el tener una buena visibilidad para los pilotos. Ésto ya no es un problema de *aquaplanning* sino sobre todo de que haya menos agua levantada por los coches y se mejore la visibilidad. Yo creo que es todo el conjunto lo que importa, el sistema de drenaje tradicional para la evacuación del agua y el drenaje propio del asfalto sobre el terreno. En Monza, por ejemplo, la FIA lleva años haciendo pruebas con asfalto de diferente drenaje y seguro que en los próximos años tendremos solucionado este problema.

Es sentido común en definitiva, pero al final la idea principal de esta entrevista es dejar claro que un buen drenaje en las pistas es uno de los elementos básicos para asegurar un buen funcionamiento de los coches sobre el terreno. Hoy en día las pistas están mucho mejor solucionadas, Silverstone no, pero ya he dicho que es debido a que es un circuito bastante viejo. No obstante siempre es necesario mejorar porque en China, por ejemplo, a pesar de ser un circuito de última generación en la última carrera hubieron bastantes situaciones de *aquaplanning* aun sin haber demasiada lluvia. Malasia es una excepción porque no hay circuito en el mundo que pueda absorber un diluvio universal como el que vivimos allí.

ACO cuenta con el reconocimiento de la FIA como proveedor de los sistemas de drenaje más eficaces, fiables y seguros del mercado para proyectos de estas características