



¿CORRES O VUE LAS?

Dos pilotos, dos máquinas y dos escenarios: el aire y el asfalto. El Lotus Exige 380 y un avión de acrobacias tienen muchas más cosas en común de las que imaginas

Por ENRIQUE NARANJO/JAVIER ARENAS Fotografías de JAIME S. DE LA MAZA

SIEMPRE HE PENSADO QUE LOS PILOTOS HABLAN un idioma diferente, un lenguaje que nos está vetado al resto de los mortales y que surge de esa sensibilidad especial que tienen y que sólo está al alcance de unos pocos. Si no la tienes, no lo puedes entender. Por eso ellos conectan enseguida, pero con nosotros, los periodistas, parecen estar entre extraños.

Pensaba en ello mientras compartía un rato de charla con Juan Velarde, el único piloto español de la Red Bull Air Race, 'la Fórmula 1 del aire', y Marcos Martínez Ucha, uno de los pocos pilotos

españoles que puede decir que ha probado un Fórmula 1... propiamente dicho. Fue en 2009, en la segunda etapa de Alonso con la marca del rombo, como premio por liderar las World Series by Renault a mitad de aquella campaña. Ahora, junto a Javi Villa, otro contemporáneo de Alonso que también llegó a probar el BMW de la máxima categoría, anda enfrascado en la importación de los Lotus en nuestro país.

El motivo de reunirlos era poner frente a frente dos máquinas de las que existen pocas: un avión de vuelo

acrobático y el Lotus Exige Sport 380 y comprobar, de mano de sus propios pilotos, que tienen algo en común: una incomparable capacidad para generar sensaciones.

La cita era en el aeródromo de Casarrubios, a unos 50 kilómetros de Madrid. Suficiente tiempo para corroborar por nosotros mismos de lo que presume Lotus con este coche: estamos ante el Exige más radical jamás creado. Lo cual no es poca cosa si tenemos en cuenta que el fabricante inglés siempre se ha especializado en crear coches

donde lo único que importa es la pureza de la conducción. Así que concesiones, las justas. Por eso apenas pesa 1.066 kilos en vacío, lo cual, con sus 380 caballos, significa que cada CV sólo tiene que mover 2,8 kilos. ¿Te quedas frío con los números? Espera, que te lo explico mejor: en este juguete (a la venta en España por 105.716 euros) sentirás cosas que no habrás vivido antes, como nos pasó a nosotros. Lo más parecido que se me ocurre para explicar la capacidad de aceleración que despliega (de 0 a 100 en 3,7 segundos)

"EN EL COCHE SIENTES EL GRIP DEL ASFALTO. EN EL AVIÓN, EL DEL AIRE. VOLAMOS POR INSTINTO"

es que a sus mandos te sientes como encajado entre las tensas gomas de un tirachinas a punto de liberarse. Y cuando lo hacen la adrenalina (y tú mismo) se dispara.

Cuesta horrores entrar al habitáculo -lo de 'cuesta' es un decir porque sabes que entras al paraíso del pilotaje- y aún es más difícil salir de él. Pero es un peaje necesario para estar más cerca del suelo, lo que en el lenguaje de la conducción es como tocar el cielo. Ahí, con nuestros ojos a la altura de la rueda de un SUV es donde las emociones comienzan. ●●●

A
JUAN VELARDE

Es el único piloto español en la 'F1 del aire', la Red Bull Air Race. Su objetivo para 2018 es subir regularmente al podio.

B
MARCOS MARTÍNEZ UCHA

Uno de los pocos españoles que ha probado un F1, el Renault de la segunda época de Alonso. Corrió en GP2 y WS.



El puesto de conducción se parece al de un coche clásico... en el sentido de que no hay apenas nada en su salpicadero. Ni radio, ni aire acondicionado, un velocímetro muy simple... por supuesto, ni por asomo encontraremos una toma USB para cargar el móvil. Por no haber no hay ni guarnecidos que oculten la timonería del cambio manual, un guiño hecho a propósito para expresar que en el Exige Sport 380 no tiene cabida aquello que vaya a desnaturalizar la conducción... entre lo que se incluye también la dirección asistida. Algo de lo que nos dimos cuenta al 'aterrizar' en Casarrubios con un importante dolor de brazos...

Hasta aquí nuestra parte de protagonismo. Ahora les toca hablar a los pilotos, así que mejor hacerse a un lado y escuchar lo que tienen que decir después de varias pasadas por la recta del aeródromo, donde el talento, la precisión y la coordinación de Juan y Marcos hicieron posible (junto al gran hacer de Jaime con la cámara) las increíbles imágenes que ilustran el reportaje.

Después de las tomas llegaba el turno de cambiar los papeles. Juan disfrutó durante un rato de las virtudes del Lotus pero cuando le tocaba a Marcos hacer un vuelo junto a Velarde el viento cambió a racheado, subió su intensidad e hizo imposible completar la experiencia. Lo que la climatología no pudo evitar fue la deliciosa conversación que surgió entre dos pilotos que hablan un mismo lenguaje.

"El coche transmite mucho, es muy directo", es lo primero que acierta ...

**"EN EL AVIÓN
SOPORTAMOS
HASTA 12 G
VERTICALES.
PUEDEN
HACERTE
PERDER LA
CONSCIENCIA"**





a decir Juan Velarde tras bajarse del Exige con las dificultades lógicas si, como él, mides más de 1,80, pero con la misma sonrisa que cualquiera que lo conduce por primera vez. Claro, que esta sensación no le es extraña: “En el avión de carreras de la Red Bull Air Race o en el de acrobacias que hemos usado el *feeling* es similar. Una deflexión muy pequeña de la palanca provoca una reacción enorme del aparato. En el aire sientes muy bien el avión y en el asfalto también captas todo lo que pasa en el Lotus. Tiene que ser una pasada tener las manos de Marcos para poder sacarle todo el jugo”. El piloto de coches recoge el guante: “Yo lo digo mucho, este coche es muy parecido al Fórmula 3 en el paso por curva, la frenada, la sensación del volante... Es lo más cercano que hay a un coche de carreras para ir por la calle. Es cierto que hay que acostumbrarse un poco a algunas cosas de su conducción –se refiere aquí a la tendencia a descargarse del morro, ya que su motor 3.5 V6 de origen Toyota va a nuestra espalda– pero Juan tiene la sensibilidad para llevarlo, se nota. Ha sido salir y al minuto ya se ha marcado una cruzada de escándalo. Y eso que me ha dicho que no sabía conducir. Es un mentiroso, igual que lo somos los pilotos de coches”, bromea.

Por cómo cuenta Velarde que es el pilotaje de competición, suena a que domar el Lotus debe ser ‘pan comido’ para él con un poco más de práctica. “En las carreras de la Red Bull Air Race tienes que completar un circuito entre pilonas de aire en el menor tiempo posible cumpliendo una serie de normas. Se trata de lograr la mejor trazada para lo cual tienes que ser muy fino, como en un coche. El avión tiene que ser una flecha”. Aquí interviene Marcos: “Tal como lo cuentas es igual que en un monoplaza”. “Igual” –aquí ya no pintamos nada, más que escuchar y disfrutar–. “En el asfalto, si derrapas pierdes tiempo. En el aire tienes que sentir el límite aerodinámico y de las fuerzas G, acercándote todo lo posible pero sin sobrepasarlo. Y todo ello sin electrónica ni instrumentos, simplemente sintiendo el avión”. Velarde se funde con el viento igual que Martínez

Ucha lo hace con la carretera: “El piloto de coches debe notar que el asfalto desliza. Seguramente ya por el color o el brillo se hace una idea del agarre que va a tener. Nosotros detectamos los cambios de densidad del aire o la temperatura, cuando eso varía notas que el avión agarra menos o agarra más. Es el *grip*, pero en el aire. Como pasa en la pista, el agarre cambia cada día, si hay más o menos humedad, temperatura... Todo eso no te lo da la electrónica. Puedes tener instrumentos avanzadísimos, pero si no sientes el avión... no corre. Yo puedo volar éste simplemente por instinto... nada que ver con el Airbus A330 de Iberia que piloto habitualmente, en el que funciona

por medio de parámetros y electrónica”. Una comparación perfecta para definir también la conducción del Lotus. “Es un coche ligero por su chasis de aluminio, con una suspensión hiper dura y sin dirección asistida”, explica Marcos. “Todo está pensado para conseguir una precisión absoluta, para que el coche conecte con el piloto, que a través del volante puede ajustar mucho más la trazada. Es parte del encanto de los Lotus”, explica.

Entre las carreras de coches y las de aviones hay muchas similitudes, pero también algunas diferencias. La más sorprendente está en que, pese a que la naturaleza del pilotaje es la misma, las ‘consecuencias’ sobre el piloto son muy distintas. Todos sabemos que en Fórmula 1 un piloto puede estar expuesto continuamente a fuerzas máximas de 5 o 6 G que actúan especialmente sobre el cuello. “En el avión nos vamos a las 12 G”, nos suelta como si tal cosa Velarde, antes de ampliar su explicación... que nos deja aún más

“EL LOTUS SE PARECE MUCHO A UN FÓRMULA 3. ES EL COCHE DE CALLE QUE MÁS SENSACIONES TRANSMITE”



impactados. “Esas 12 G son verticales, lo que hace que cuando vuelas invertido la sangre se te vaya, literalmente, al cerebro. Las fuerzas afectan a las cervicales, a las lumbares, algo a los brazos... pero lo más peligroso es que te pueden hacer perder la consciencia”.

Esa frase retumbaba en mi cabeza en el camino de vuelta a casa en el Lotus. Aunque es un coche que te acerca a esas sensaciones, me costaba imaginar cómo sería trazar la curva 130R de Suzuka a más de 300 km/h como hacen Alonso o Sainz. Lo del avión, ni me atrevo a pensarlo. Efectivamente, creo que nunca podremos comprender realmente a los pilotos... ■