

PASAJEROS PARA EOLIO



La imagen de un globo aerostático nos retrotrae, automáticamente, a otras épocas. Evoca las viejas estampas, las delicuescentes películas de Albert Lamorisse o, en último término, las novelas de Julio Verne, desde "Cinco semanas en globo" a "La vuelta al mundo en ochenta días". Sin embargo, en la era del avión supersónico, los viajes espaciales y la prisa como norma de vida, el globo sigue teniendo sus adeptos. Y no se trata sólo de ancianos añorantes de tiempos pasados, sino de hombres jóvenes que encuentran en el viaje en globo una sensación equivalente a la que otros buscan en la droga; una excitación en nada comparable a otras, según sus propias declaraciones. Desde 1963, estos hombres se reúnen en Suiza, concretamente en Mürren, durante una semana al año. La gigantesca muralla granítica de la Jungfrau se alza ante ellos, imponente. Los aficionados al nuevo y viejo **SIGUE**



Mürren, en los Alpes suizos, frente a la mole imponente de la Jungfrau, es el punto de cita anual de los aficionados al deporte aerostático, que conmemoran la hazaña realizada en 1910 por Edouard Spelterini. Marc Jasinski, un belga de treinta y tres años, antiguo submarinista, ha participado este año por primera vez en el vuelo de Mürren a Turín.

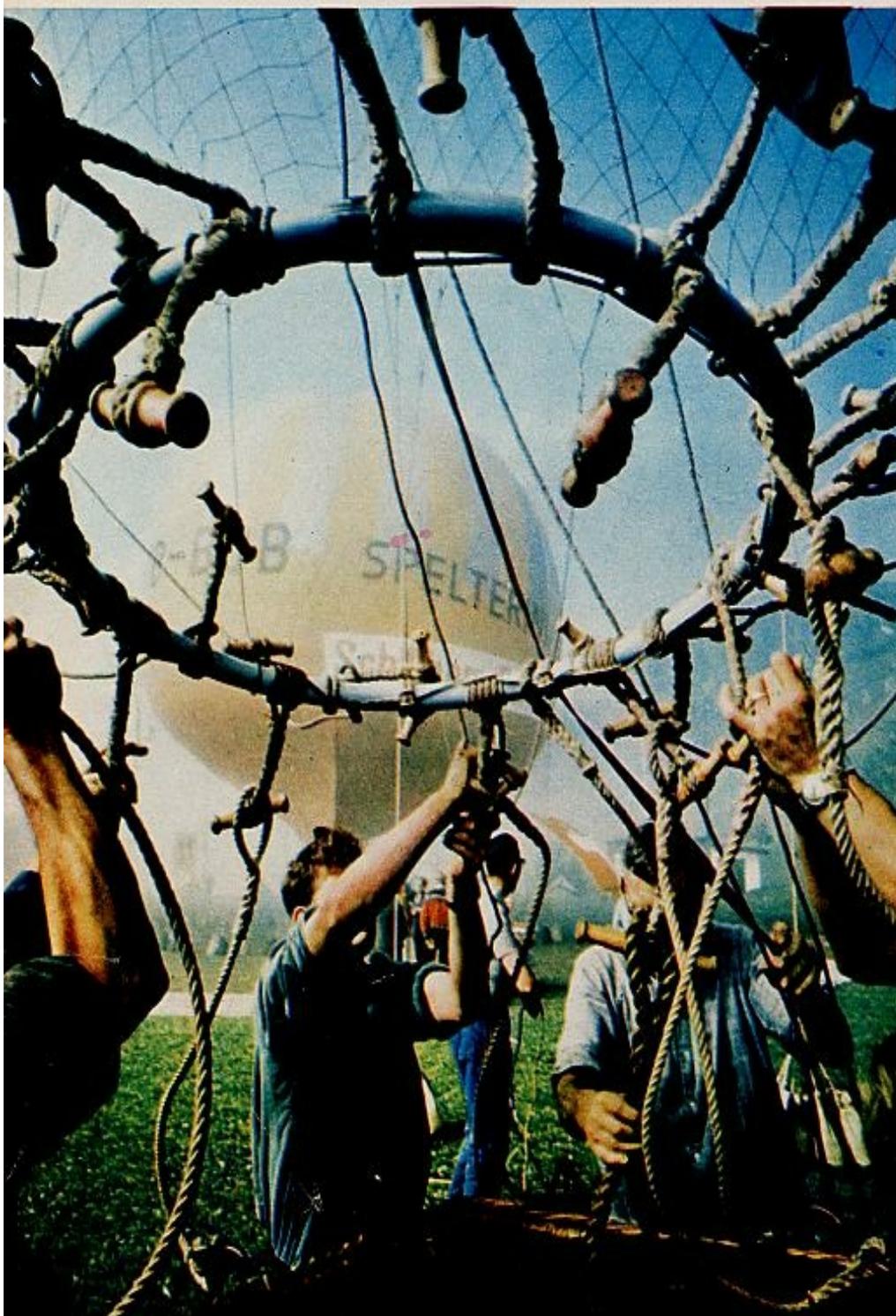
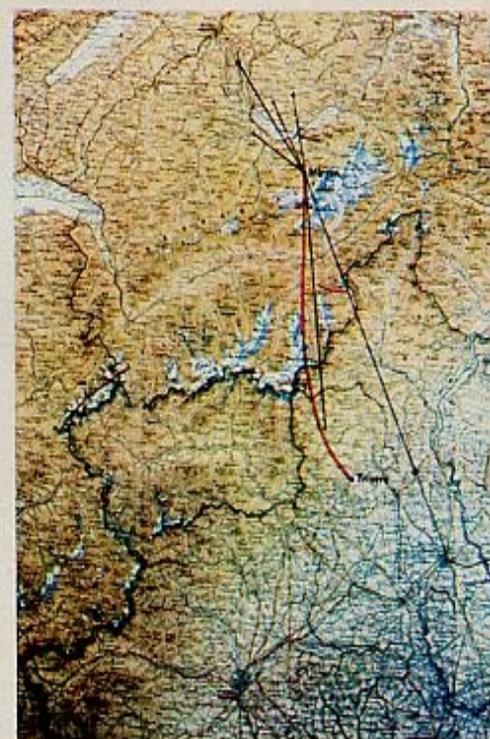
PASAJEROS PARA EOLO

deporte deberán transponerla para llegar hasta Italia. Hace más de cincuenta años, en 1910, Edouard Spelterini, acompañado del barón Luis de Rothschild y del doctor Etthofen, había hecho por primera vez el recorrido desde Mürren a Turín, volando a una altitud media de 5.200 metros. Al resucitarse la pasión por el globo, Fred Dolder, un suizo de sesenta y un años, decidió, en 1957, repetir la hazaña. Y desde que se crearon las reuniones anuales, la gesta se institucionalizó.

Desde entonces, Dolder sigue acudiendo



El despegue, realizado a golpes de silbato que marcan los momentos en que se debe ir arrojando lastre, es el instante clave de la operación, que es seguida por numerosos representantes de la prensa, aficionados y simples curiosos, que se dedican a pedir autógrafos a los diferentes participantes en la difícil prueba.





Dos aspectos de nuestro planeta. A la izquierda, el frío y clásico que da un mapa tradicional, en el que se marcan las direcciones seguidas por los aeronautas. Arriba, Marc Jasinski, a bordo de su nave, contemplando el imponente aspecto de los Alpes desde su barquilla, una vez alcanzados los 5.000 metros de altitud.

puntualmente a la cita de Mürren y, después de repetir la hazaña de Spelterini por primera vez hace diez años, sigue siendo uno de los participantes en su conmemoración. El se ha encargado de organizar las reuniones, de reunir el material necesario, de establecer los contactos precisos con la prensa, con las autoridades y con los servicios meteorológicos. A su lado trabaja otro veterano, Charles Dolfuss, de setenta y dos años, con ciento treinta y cinco ascensiones en su historial, que en 1965 realizó dos vuelos sobre el Mediterráneo con un globo especialmente preparado para el amerizaje, y que, a pesar de padecer desde hace veinte años de la columna vertebral, sigue volando. Junto a ellos, el resto de los participantes, venidos de distintas naciones, y una masa de pasajeros, periodistas o simples curiosos provistos de cámaras fotográficas. La prueba no es fácil. Hay que vo-

lar sobre las más altas cimas de Europa, que a veces alcanzan los cinco mil metros, y la eventualidad de verse obligados a aterrizar en lo alto de un picacho supone la necesidad de ir provistos de equipos de alpinismo, lo que, por otro lado, no resulta fácil debido al rigor con que ha de ser controlado el peso a bordo de la nave. De hecho, la carga total de la barquilla no debe sobrepasar la que podría ponerse en el cofre de un coche, mientras el globo, la red, las bacas, las cuerdas y la barquilla se amontonan en un remolque que los aeronautas arrastran tras sí en sus desplazamientos por Europa, participando en diversos «rallies» y concursos para acabar por encontrarse, cada verano, en Mürren.

El viaje hasta Turin dura alrededor de cinco horas, y permite descubrir paisajes fascinantes. El descenso resulta, siempre, entristecedor. Durante las cinco horas del vue-

lo, quienes lo llevan a cabo se sienten inmersos en un mundo diferente, fuera de las fronteras del que les es cotidiano. Y su fantasía vibra al mismo son que hacía que, en 1873, un periodista escribiera en el «Journal de Paris» del 9 de septiembre las siguientes frases: «Bastaría con dar al aerostato la silueta de un Pegaso galopando a través de las nubes para tener un caballo volador perfecto. Su cuerpo sería un excelente recipiente de gas. Su cabeza y sus crines rasgarían el cenit en majestuosas figuras de proa celeste. Las alas moderarían la velocidad y determinarían la elevación, mientras que la cola serviría de timón. Es fácil imaginar dónde se colocaría una válvula que, abriéndose a voluntad del navegante, dejara escapar prontamente el gas y regulara la ligereza del caballo cuando éste quisiera ir más allá de las nubes».

Pero basta de fantasías y elucubraciones. Dejemos hablar a Marc Jasinski-

SIGUE

PASAJEROS PARA EOLO

Hubo un momento, en el vuelo de Mürren, en que dos de las naves estuvieron a punto de entrar en colisión, aunque afortunadamente no se produjo accidente.

Sobre los Alpes Valasianos se descubre el más grandioso espectáculo de todo el viaje Mürren-Turín, según Marc Jasinski.



ki, un belga participante en la conmemoración de la hazaña de Spelterini en la última edición de la reunión de Mürren: «Cuando me hablaron del "deporte" aerostático me pregunté dónde diablos estaba el deporte en el hecho de conducir el más apacible y silencioso vehículo del mundo. Ahora empiezo a entender que el deporte viene después, lo mismo que antes comprendí que también venía antes. Sólo para inflar un balón esférico se necesitan setenta botellas de hidrógeno comprimido, de setenta kilos de peso, que hay que subir hasta la montaña. Cada equipo debe, entre unas cosas y otras, llevar a la zona de despegue unas seis toneladas de material. El día en que nosotros teníamos prevista la salida de Mürren se presentó la tempestad. Los globos estallaron. Apenas si treinta personas bastaban para controlar estas pacíficas naves convertidas en furiosos monstruos. Hubo que despegar las barquillas y subir el lastre a lo alto de la red para que los globos volviesen al suelo y pudiesen así soportar las embestidas del viento.

»Por fin, desaparecida la tempestad, llegó la mañana del despegue efectivo. Nuestro objetivo era ganar rápidamente la zona de los cinco mil metros, donde encontraríamos un apacible viento Sudoeste. En la barquilla iban cámaras, película, objetivos, tripodes y accesorios variados, ante la desesperación del piloto, Peter Pellegrino, un americano, sabedor de que cada kilo de peso debe ser compensado





Una esplendorosa sucesión de cimas y simas, violetas, grises, rosas o doradas, se recorta sobre el azul intenso de un cielo absolutamente límpido y claro.

por el abandono de un kilo de arena, que muchas veces resulta absolutamente preciosa. Después de un control de los instrumentos y accesorios precisos, entre los que no hay que olvidar un salvoconducto que, en caso de aterrizaje forzoso y extraño, pueda probar a las autoridades que no somos ni espías, ni contrabandistas, ni ladrones de niños, ni gangsters evadidos después de haber asaltado el tren correo inglés, despegamos».

«Diez ayudantes sujetan el borde de la barquilla. Otros cinco descuelgan los primeros sacos de arena, a golpes de silbato. Son las seis y veintidós minutos. El último saco de lastre salta y nos encontramos sobre los tejados de la ciudad, con Mürren a nuestros pies. Rápidamente alcanzamos los dos mil metros, y sobrevolamos el Lauterbrünnen; uno de nuestros competidores despega a su vez, y le vemos elevarse a mayor velocidad que la que nosotros conseguimos, alcanzarnos, hacerse enorme, pasar de largo a nuestro lado. Las dos tripulaciones se enfrentan, sin decirse nada. Durante cinco horas navegamos lentamente hacia el Sur en el inmenso horizonte azul y dorado».

«Sobre los Alpes valsesianos descubrimos el más grandioso espectáculo de todo nuestro viaje. A nuestra derecha, Mattertal, Zermatt y el Gornergrat nos recuerdan que los placeres de las grandes estaciones de invierno

no no están lejos. A la izquierda vemos la presa de Mattmart, de siniestra memoria. Ante nosotros, al Sur, una formidable montaña que parece cerrarnos el paso, el Mont Rose, dominado por el pico Dufour, el más alto de Suiza, que culmina a 4.655 metros. Al Oeste, una esplendorosa sucesión de cimas, de simas, violetas, grises, rosas o doradas, que se recortan sobre el azul intenso de un cielo absolutamente nítido. A través del blanco brillante que domina este horizonte infinito, nuestros ojos purificados se maravillan».

«El monte Cervino se alza, majestuoso y cuadrado, en medio de gigantes de menor calibre. Al fondo, la curva del Mont Blanc cierra esta perspectiva olímpica que nadie habrá visto mejor que nosotros, salvo el puñado de aeronautas que nos han precedido. Por fin veo las montañas potentemente sentadas en su pedestal de basalto. Los glaciares dejan de ser una mezcla de hielo verdeo y torturado para convertirse de nuevo en ríos ágilmente irresistibles que han dado forma a nuestro planeta a lo largo del período pleistoceno. Del valle suben sordos rugidos de las cascadas heladas, toda la vida poderosa de la piedra gimiente que se extiende bajo nosotros como un inmenso animal tentacular».

Pocos hombres, en efecto, han visto este

espectáculo con anterioridad. El aeronauta suizo Spelterini, en homenaje del cual, como queda dicho más arriba, se celebra este vuelo anual, fue el primero. Cuatro horas y veinte minutos fue la duración de su vuelo. Más de cincuenta años después, y tras las competiciones del Aero-Club de Francia, con la Copa Gordon Bennety, creada en 1906 y entregada regularmente hasta 1938, con el record del mundo de distancia de 1914 —3.082 kilómetros en ochenta y siete horas—, la travesía de los Alpes en globo sigue siendo la máxima prueba de la aerostación deportiva.

Marc Jasinski, el autor de las impresiones que hemos reproducido, se confiesa apasionado por esta su primera experiencia, y está seguro de que no será la última. A sus treinta y tres años, con trescientas horas de inmersión submarina —que no le han servido de nada en esta ocasión— a sus espaldas, se concede a sí mismo, como único signo distintivo, el no tener miedo a nada por ser, según propia declaración, totalmente inconsciente. Ya espera con impaciencia la próxima reunión de Mürren, que puntualmente, como cada año, marcará una etapa clave en el mundo del deporte aerostático.