

LOS PILOTOS DEL INFIERNO



Foto: Karl Witt.

Los ejercicios acrobáticos encierran sus riesgos. El coche, circulando sobre dos de sus ruedas, amenaza con el vuelco. Sin embargo, ellos conocen los riesgos de su profesión, por lo demás, remuneradora.



Foto: Eberhard Seeliger.





Le debo a mi casco protector el que ahora pueda escribir esta historia. Pues cuando Bizarro lanzó el coche sobre la rampa, lo puso sobre dos ruedas y, en el momento en que comenzaba a salir yo por una de las ventanillas traseras, el coche volcó sin que estuviera previsto, retornando a su posición sobre las cuatro ruedas, mi cabeza se quedó golpeando en la ventanilla como un badajo dentro de una campana.

—Lo siento —dijo Emilio Bizarro, cuando pude volver a oír—, pero con este coche no lo he hecho nunca. Primero tengo que acostumbrarme...

Contesté que podía habérmelo advertido antes de subir con él. De todas formas, me quedé con el

casco puesto. Incluso aunque no se vaya de acompañante, sino como simple espectador, constantemente le pasan a uno fragmentos volando junto a las orejas. Cuando los conductores de la muerte entran en acción, se desencadena un infierno.

He estado con ellos durante unos entrenamientos, preparándose para su jira por Alemania. Cuando Emilio, de treinta y tres años, padre de familia, artista automovilístico desde que tenía diecisiete, cogió el automóvil, pude realizar mi número: saqué mi cuerpo hasta la cintura por la parte del coche que flotaba en el aire y traté desesperadamente de sonreír. Cierto que yo había venido para escribir sobre estos muchachos. Pero la misión se

hacía imposible si no se sabe antes lo que son capaces de hacer. O sea, que participé en sus acrobacias. Y la gente que está sentada en las tribunas y detrás de las barreras que piensan que no existe ningún peligro en los números, están en un craso error. Cuando los pilotos del diablo hacen su número, están jugando en serio con la vida.

Bobo Canup está ocupado en colocar sus rampas de salto. Es el único del equipo que realiza el salto de rampa a rampa. Para calcular la distancia correcta entre rampa y rampa y la velocidad que debe tomar para el salto, en lugar de una calculadora utiliza sus dedos, usando el pulgar de la diestra para señalar. Este pulgar es una cosa gorda, azulada-rojiza, pero, al fin y al

cabo, «original» respecto a las numerosas piezas de su cuerpo que tuvo que cambiarse.

Bobo es el hombre que más gana del equipo. Posee un bungalow de ensueño en Tampa, Florida, con piscina incluida, tiene cuarenta y tres años y está casado. Si le fueran muy mal las cosas, con ir vendiendo las partes de plata de su cuerpo podría vivir una buena temporada. En la boca no tiene un solo diente suyo. «Los dientes y el hueso nasal es lo primero que uno tiene que sacrificar en el salto de rampa a rampa», me dice. Por lo tanto, decidí participar en el número, pero pasando por debajo de las rampas. Bobo, antes de arrancar, coloca cuidadosamente su dentadura en la guantera.



El nuevo espectáculo circense atrae a numerosos espectadores. Y junto al coche volador —y para que nada falte— un payaso pincela la nota de humor. Aunque ellos saben que el espectáculo puede acabar en grave tragedia.

Posee dos preciosas botas de montar, pero sólo lleva puesta una. Su pierna derecha, a consecuencia del último accidente, está tan rota que sólo puede ponerse la bota durante unos segundos, para una foto.

Ahora arranca, vuela hacia la rampa, en el último segundo pega un volantazo y pasa entre las dos rampas. Al volver, se para junto a mí. «Iba demasiado despacio. No habría salido bien».

El coche tiene que volar veinticinco metros por el aire. Bobo tiene que acostumbrarse primero a su «reprise» y velocidad de aterrizaje. Si sube la primera rampa a poca velocidad, los médicos se verían obligados a echar de nuevo mano de las minas de plata. Al tercer intento, deja quietos el volante y el acelerador, vuela y aterriza en la rampa opuesta. Los demás corremos al lugar y observamos los rastros que ha dejado al aterrizar. Comienza dos centímetros tras el borde de la rampa; si su vuelo hubiese sido tres centímetros más corto, se habría estrellado.

—Voy a aumentar la velocidad —me dice— y entonces saldrá bien. Tú puedes pasar por debajo.

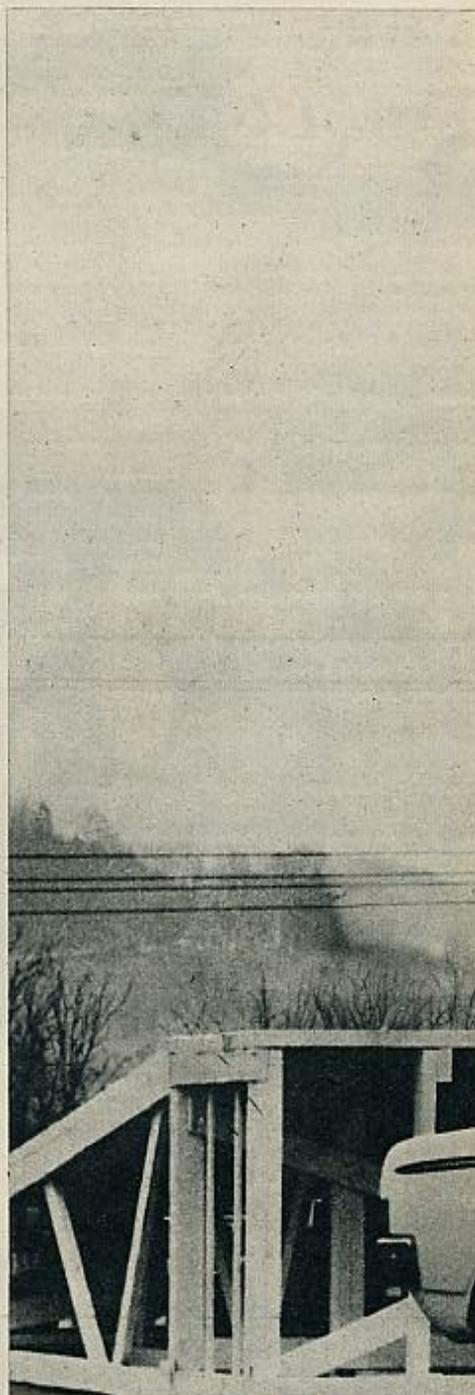
Y, en efecto, sale bien. Oigo el tronar de las ruedas al ascender la primera rampa de madera, noto la corriente de aire que forma el coche al volar, el polvo y las piedrecitas que lanzan las ruedas me dan en la cara y escucho el golpe al pegar contra la otra rampa. La suspensión se fuerza tanto que el eje trasero deja un surco en la madera de la rampa. Antes que yo pueda dar un respiro, los fotógrafos piden la repetición de la prueba.

—Vamos a tener que dejarlo —dice uno—, pronto va a llover.

Y cuando le pregunto por qué cree que va a llover, me responde, aspirando una bocanada de aire:

—Los coches vuelan tan bajo... Y precisamente soy yo el que tiene que reírse de la gracia.

Entre tanto, Lyn Morrison, piloto de «crash» («choque»), prepara sus dos coches con el hacha. Se trata de un hombre que arremete a todo gas contra un muro de barras de hielo y contra otro coche. Con un viejo «Kapitán» ha de estrellarse contra un viejo «Rekord», saltando antes por una rampa, y destrozarlo



Fotos: Eberhard Seeliger



LOS PILOTOS DEL INFIERNO



al estilo de los pilotos kamikazes. Acaba de regresar del hospital. En su último choque se rompió la columna vertebral y hoy es la primera vez que arranca tras el desafortunado accidente.

Dirige con seguridad los golpes de su hacha, destrozándolos, como a él le gusta. Saltan los cristales de las ventanillas, abre un orificio en el suelo del coche, rodeando la barra de la transmisión con una cadena de acero. En ella fijará su cinturón de seguridad. Sigue dando hechazos: mas, de pronto, tiene que interrumpirlos para tomar parte en un ejercicio. Se sube al techo de un coche, se sujeta a una cuerda, el coche arranca y embiste una barrera de llamas. Al pasar la barrera, la espalda de Lyn está en llamas. Los compañeros corren hacia él con una manta y consiguen

apagarlo. Se rasca un poco, toma de nuevo el hacha y prosigue su trabajo. En Francia, recientemente, murió uno a causa de las quemaduras de este ejercicio.

Otro miembro del grupo es el payaso Paul Lauzon, de treinta y seis años, soltero. Su misión consiste en dejar que los coches casi le atropellen, saltando a cubierto en el último instante; en hacer piruetas jugándose la vida en los capós y realizar impresionantes saltos en motocicleta.

Bobo dice:

—Vemos el mundo: Australia, Japón, Hong-Kong, Manila, Kuwait, Beirut, Amman, Inglaterra, Irlanda y Escandinavia, ésos han sido los lugares de nuestra última jira.

Este verano lo pasarán en la República Federal Alemana y actuarán en ciento veinte ciudades.

—¿Y en su última actuación? ¿Nunca han pensado en ella? En América han muerto dos pilotos del salto de rampa...

Pero Bobo se limita a levantar los hombros y dejarlos caer de nuevo. Entonces, con una mueca de sonrisa me dice:

—¿No crees que también tú tendrás que morirte algún día? Y cuando lo hagas no tendrás ni la mitad de espectadores que nosotros.

Solamente en Alemania se han vendido medio millón de entradas antes que los Canadian Hell Drivers comenzaran a entrenarse para su jira. Atraen más público que un circo. Pero esta frase es tonta, pues ellos son el circo de nuestros días. Incluso en este campo, el automóvil ha desbancado al caballo.

He aquí la nueva versión de «salto mortal». Sin trapecios y sin la tradicional carpa circense. El coche ha enfilado a toda velocidad la rampa para, después de haber «volado» un buen trecho, «aterrizar» al otro lado.