

Remando al viento

Autor: Antonio Orti



El 21 de noviembre de 1783 François Pilatre de Rozier amanecía inquieto. Desde hacia varios meses los hermanos Joseph y Etienne Montgolfier tenían decidido, con el beneplácito del marqués de Arlandes, que François sería el encargado de probar su nuevo invento, más ambicioso que la máquina de bombear agua, que les había valido numerosas condecoraciones y reconocimientos, pero sin duda más peligroso. En esta ocasión se trataba de que un globo gigante se elevase hacia los cielos, pero con una particularidad: François Pilatre viajaría en su interior. Según narran las crónicas, tras un accidentado despegue y ante la mirada incrédula de cientos de parisinos dispuestos a acompañar a François en éste, su primer vuelo y tal vez el último, el aerostato conseguía de nuevo posarse en tierra ante el delirio de la nutrida concurrencia. Y es que, por primera vez en la Historia, un hombre conseguía pasearse por las nubes y regresar en perfecto estado físico para contar su experiencia.

Sin embargo, nunca hasta hoy la idea de elevarse por los aires sirviéndose de una simple campana de aire caliente había contado con tantos adeptos. La razón de este éxito a destiempo —en la actualidad existen más globos que nunca, cerca de 10.000— tal vez resida en la inigualable sensación de ingravidez que se siente en un aerostato: la sensación de sentirse literalmente colgado del aire sin más ruido que el de los pájaros y el ocasional flogonazo del quemador.

Aseguran los expertos que el globo aerostático es el medio de transporte más romántico, fascinante e imposible de manejar que existe sobre la faz de la Tierra. Y es que, si bien se conoce el punto de partida, se ignora por completo el destino final, en tanto una vez estos aparatos se elevan al aire quedan al antojo de las corrientes, que marcan la trayectoria y la velocidad.

Por lo general los preparativos del viaje se inician cuando despunta el alba. Justo ahora, las siete de la mañana, un "todoterreno" de la empresa Vols de Colom acaba de hacer sonar su bocina frente a un hostel de Santa Pau, una pequeña localidad muy próxima al Pirineo catalán. Allí se alojan cuatro de los siete pasajeros que han decidido confiar su suerte a Francisco Folgué, un curtido piloto —veinte años de experiencia— que a sus méritos aéreos suma una rara capacidad para sonreír abiertamente a muy temprana hora.

La sonrisa de Folgué es el mejor antídoto contra el miedo. Viajar en globo es la forma más segura de desplazarse por el aire, mayor inclusive, según confirman las estadísticas —al menos, las que maneja Folgué—, que hacerlo en la más moderna de las aeronaves.

Tras serpentear durante quince minutos por una carretera comarcal, los dos jeeps se detienen en una especie de prado, desde donde se efectuará el despegue. Extendido en el suelo el globo se asemeja a una inmensa alfombra de nylon de vistosos colores que va tomando cuerpo conforme un gran ventilador le suministra

aire. A su lado puede verse una barquilla de mimbre de metro y medio de diámetro, no muy diferente a la que hiciera servir el doctor Fergusson en sus "Cinco semanas en globo", célebre novela de Julio Verne que, a diferencia de nosotros, sólo salió una vez en su vida de Lyon y lo hizo en barco.

La lectura de este libro y una innegable vocación aventurera cambió la vida de Josep María LLadó. LLadó, ingeniero aeronáutico de profesión, protagonizó en compañía de Jaume LLansana, un apacible informático, y Joan Comellas, una de las grandes gestas aeronáuticas que se recuerdan. A pesar de no haber volado hasta entonces nunca en aerostato, estos tres amigos decidieron viajar a Londres en un Mehari y comprar allí un globo de segunda mano. Con él aprendieron lo suficiente como para fabricarse su propio aerostato —el Tramontana— y sobrevolar durante once meses Tanzania, Ruanda y Zaire, siguiendo la ruta de Speke y Burton en su búsqueda de las fuentes del Nilo, cuyo viaje recrearía Verne en el libro "Cinco semanas en globo".

En la actualidad LLadó dirige una de las

nueve únicas fábricas de globos existentes en el mundo —Ultramagic— y, a decir de los entendidos, una de las mejores, junto con la americana Thunder y las británicas Cameron y Lindshand. En Ultramagic, por ejemplo, aprendieron a volar los hermanos LLadó —propietarios de la empresa Vols de Colom—, a los que traspasó no sólo su afición por la aeronáutica, sino también el desparpajo indispensable para afrontar cualquier eventualidad.

En principio, el suave viento que sopla esta mañana en los alrededores del volcán Santa Margarida no hace presagiar ninguna contingencia digna de comentar. Son ya las nueve de la mañana y nuestro globo, perfectamente hinchado, está dispuesto para despegar. Alguien —en todo caso ninguno de los pasajeros— da la orden de soltar amarras. Lenta, perezosamente, el globo comienza a elevarse al ritmo que le marca un quemador de propano capaz de lanzar llamas de nueve metros de altura —"fuss, fuss, fuss", puede oírse— y, lo más importante, garantizar una cierta gobernabilidad. Tres bombonas de propano líquido instaladas en la barquilla se encargan de dar al aparato una autonomía





La vuelta al mundo en globo

Dar la vuelta al mundo en globo sin escala, es decir, sin posibilidad de tomar tierra, se ha convertido en una auténtica obsesión para un sinfín de pilotos que, desde 1923, pugnan por conseguir un hito que aún nadie ha logrado en la Historia. Solamente en los últimos dos años siete expediciones distintas han fracasado en el intento. La última tentativa, llevada a cabo por el "Breitling Orbiter", tripulado por el suizo Bertrand Picard, el belga Win Verstraeten y el británico Andy Elson, fue la que estuvo más cerca de conseguirlo, aunque finalmente el globo tuvo que tomar tierra en Birmania, tras surcar los cielos durante diez días. Antes que éstos, el millonario estadounidense Steve Fossett fracasó por tercera vez en el intento, tras verse su globo forzado a aterrizar en la provincia de Krasnodar, al sur de Rusia. Tampoco el empresario Richard Branson, propietario del grupo Virgin, tuvo mejor suerte. Su globo, el "Virgin Global Challenger" se vio, por tercera vez en dos años, en la obligación de suspender su aventura, después de que una amarra se rompiera a la altura de Marrakech. Sin embargo, estos fracasos no han hecho sino engrosar la nómina de pretendientes a lograr la gesta. Dos estadounidenses, Richard Rutan y David Melon, los siguientes de la lista, sueñan desde hace días con demostrar al mundo que cualquier cosa que uno sueña puede hacerse con un simple globo.

de vuelo de alrededor de tres horas, por más que luego sólo utilizaremos dos por motivos de seguridad.

El zumbido del quemador es lo único que se escucha mientras el globo va tomando altura; todo lo demás es silencio. Tanto es así que justo debajo de nosotros dos conejos parecen haber dado por iniciada su jornada laboral y ahora puede observarseles inspeccionando unos matorrales cercanos, ajenos a que a 600

metros de altura ocho personas se interesen por sus evoluciones.

Según narran los más avezados pilotos la reacción de los animales a la vista del globo difiere sustancialmente en función de su clase y condición. Los perros, por ejemplo, ladran siempre; las vacas se asustan, sobre todo, cuando ruge el fuego en el quemador; las gallinas ponen menos huevos e incluso se ha dado el caso de más de un águila que ha aprovechado la

corriente de aire generada por el aerostato para iniciar una descansada ascensión. Pero una vez el globo toma tierra, las tornas pueden cambiarse, como atestigua la experiencia de nuestro piloto, que una vez se vio forzado a aterrizar en medio de un pazo de toros y tuvo que esperar en la cesta a que un ganadero le rescatara en previsión de un vuelo tal vez mayor. Justo cuando volamos a dos mil metros de altura, Francesc Folgué se dispone a cumplir un ritual muy común en el mundo de los globos. A tal efecto acaba de preguntar a los viajeros si se les han taponado los oídos. Ante la respuesta afirmativa de alguno de ellos decide recurrir a su "botiquín" de donde emerje

Dónde volar

A lo largo de la geografía española existen diversas empresas que organizan vuelos de alrededor de dos horas de duración por un precio que oscila entre las 18.000 y las 20.000 pesetas por persona.

Asturias

- Globoastur, Gijón. Tfno. (98) 535 58 18

Cataluña

- Vols de Colom, Santa Pau (Girona).
Tfno. (972) 68 02 55
- Ultramagic, Igualada (Barcelona).
Tfno. (93) 804 22 02
- Globus del Pirineu, Guils de Cerdanya (Girona). Tfno. (972) 14 06 52
- Baló Tour, Barcelona.
Tfno. (93) 414 47 74

Comunidad Valenciana

- Servicios Aerostáticos, Elche (Alicante).
Tfno. (96) 663 74 01
- Escuela Marzal, Valencia.
Tfno. (96) 161 02 89

Madrid

- Flying Circus. Tfno. (91) 531 94 96
- Boreal. Tfno. (91) 561 39 68
- Aeroespaña. Tfno. (91) 525 63 63

Mallorca

- Mallorca Balloons.
Tfno. (971) 818 187

Navarra

- Disnirruña. Tfno. (989) 0930 29

una crujiente coca de llardons –un pastel típico de Cataluña– y poco después una milagrosa ‘agua del Carmen’, esto es, una botella de cava bien fría que, además de curar, refresca y, por lo visto, hace más valerosos a los pasajeros.

Este ceremonial se repite en cada vuelo y se rubrica al descender a tierra con una suerte de comida de hermandad en la que viajeros, pilotos y personal de apoyo intercambian impresiones, sonrisas, anécdotas y temores.

El personal de apoyo está compuesto, fundamentalmente, por dos “todoterrenos” provistos de sendos remolques que siguen el rumbo del globo por las carreteras más cercanas a su ruta. A mil metros de altura puede verse a los dos vehículos de rescate empequeñecidos, casi de juguete, esperando ver el lugar exacto donde acaba por posarse el globo. Cuando esto suceda volverán a cargar los 400 kilos que pesa el globo en un remolque y ayudarán a retornar a los pasajeros hasta el punto de partida.

Pero eso sólo se conocerá al final del vuelo, puesto que ahora, cuando llevamos ya una hora y media de viaje, es completamente imposible prever donde tendrá lugar el rescate. Ahí reside gran parte de la grandeza del aerostato: nadie domina al viento, por lo que es éste quien decide si se lleva al globo hacia el este o hacia el oeste, hacia el norte o hacia el sur. En última instancia, la belleza del cielo y la pureza del aire llevan a acatar de buen grado la justicia de la decisión.

Para librarse de la tiranía de algún aire, el piloto puede elevarse o perder altura en busca de corrientes que lleven la dirección –y la fuerza– deseadas. Y los resultados son a veces evidentes: en las pruebas de precisión de los campeonatos de aerostación los participantes han de aproximarse a una diana de cuatro metros de diámetro, situada a no menos de cinco kilómetros de la salida, y dejar caer sobre ella un testigo, generalmente una bolsa llena de lastre. Y son muchos los que aciertan.

De dos españoles –Jesús González Green



y Tomás Feliu– se cuenta que pronosticaron en qué comarca de Venezuela tomarían tierra después de cruzar por primera vez el Atlántico en globo, tras partir de la isla de Hierro. Durante el viaje, entre otras peripecias, tuvieron que hacer frente a una colosal tormenta que les llevó a tener que achicar a toda prisa el agua de la cabina, ante el temor de que el globo se desplomara en el mar a causa de su peso. Antes que ellos, tres millonarios norteamericanos lograban, por vez primera en la historia, llevar al ya mítico “Double Eagle” desde Presque Isle –EE.UU.– hasta Miserey, un pueblo en las inmediaciones de París. Desde 1873 al menos diecisiete globos habían fracasado en el intento y cinco pilotos habían muerto en el empeño. Por esta razón, la llegada el 17 de agosto de 1979 del “Doble Águila” a Francia fue comparada con la incursión de Peary al Polo Norte, el primer vuelo de Lindbergh y la conquista del Everest por Hillary y Norkay. Y no es extraño que así sucediera, puesto que los siete tripulantes que hace dos horas que despegaron de Santa Pau acaban de tomar tierra en los alrededores del lago Bañolas, 35 kilómetros más allá, con un rostro radiante que nada tendría que

envidiar al semblante de Henry Stanley y David Livingstone tras descubrir el lago Tanganyika. Pero con una diferencia importante: el viaje, más que el destino, ha resultado ser lo esencial.

Información

Cursos de vuelo

Para conseguir el título de piloto de globo es necesario completar un curso de 16 horas de vuelo y aprobar un examen teórico y otro práctico en Aviación Civil. En total, el precio del título oscila entre las 350.000 y las 500.000 pesetas.

Escuelas de navegación

En Madrid, Flying Circus (91) 531 94 96; Globos Boreal (91) 525 63 63 y Aeroespaña (91) 525 63 63. En Barcelona, Ultramagic (93) 804 22 02. En Valencia, Marzal (96) 161 02 89.

Federación Aeronáutica

C/ Ferraz, 16, 3º, 28008 Madrid. Tfno. (91) 547 59 22