



Los Andes en globo

LAUREANO CASADO TIRADO
Fotos del autor



EL avión de Lan Chile despegó a las 23 (hora peninsular española) del día 23 de marzo. Atrás quedaban muchos días de preparación, puesta a punto del material y los clásicos agobios de última hora.

Casi todos los miembros del equipo ya se encontraban en Suramérica: los pilotos de los globos estaban en Chile ultimando detalles técnicos y el equipo de rodaje se encontraba en la Patagonia, rodando la travesía del hielo continental. En el avión íbamos Marina, ayudante de producción, Ramón

Portilla, experto montañero y alpinista y Jesús González, hijo de Jesús González Green y experto en aerostación que apoyaría el vuelo de los globos desde tierra.

La cordillera de Los Andes atraviesa Suramérica de Norte a Sur, constituyendo la frontera natural de varios de sus países. Nuestro avión, de la compañía "Lan Chile", salió de Argentina sobrevolando el puesto fronterizo de "El Puente del Inca", punto de partida de las expediciones que se dirigen al Aconcagua. Gracias a la amabilidad de

la tripulación, nos permitieron atravesar la cordillera en la cabina de pilotaje y, tras explicar al comandante nuestras intenciones (travesía de los Andes en globo a unos 8.000 metros), este pidió permiso y bajó a esa altura, con lo que pudimos observar el escenario de nuestra futura aventura a "tamaño natural", aunque más cómodos, seguros y en sentido inverso: Argentina-Chile en vez de Chile-Argentina.

El día era soleado y el paisaje magnífico. Control aéreo de Mendoza nos indicó que existía muy poco viento en



Amanecer en pleno ascenso sobre los Andes. A la izquierda, vista del Tupungato (foto superior) y la bengala salvadora cuando no había manera de encender el quemador (foto inferior).

la ruta, y la cima del Aconcagua resplandecía a nuestra derecha. En la zona de nuestra izquierda "El Tupungato" se erigía como montaña más alta.

En el aeropuerto de Santiago de Chile, un miembro del consulado español nos estaba esperando con una furgoneta que nos trasladó al hotel. ¡Cuántos recuerdos durante el camino!, la ciudad de Santiago había cambiado poco desde mi última aventura andina, aunque el diplomático español nos iba contando que el país se encontraba en plena euforia de lanzamiento económi-

co. El comparaba su situación con la década de los setenta en España: mucha inversión y capacidad de negocio; la mano de obra barata y muchas ganas de trabajar y desarrollarse.

En el hotel nos esperaban Jesús González Green y Bob Joswick, los pilotos de los dos globos de nuestra aventura, así como Alfredo Barragán y Nestor Alcántara, asesores argentinos de la expedición que nos acompañarían como tripulantes en los globos, que por cierto ya se encontraban en el aeródromo militar de "El Cerrillo"

junto con el resto del material aeronáutico, debidamente guardado en un hangar. Al día siguiente llegaron Sebastián Alvaro, director del programa y Pedro Fernández, director de fotografía, con las cámaras y todo el material de cine: el equipo estaba completo y preparado.

Como es sabido, los globos aerostáticos no disponen de propulsión propia, solo pueden subir o bajar a base de calentar más o menos el aire que hay en su interior (nos referimos a los del tipo de "aire caliente" y no a los de



Los dos globos debajo del parapente, en un vuelo de prueba.

helio u otro gas ligero). Por tanto para aterrizar es necesario que haya poco viento en la superficie del suelo; pero para atravesar la cordillera necesitaríamos mucho viento en altura o el combustible se consumiría antes de terminar la travesía, con el peligro que supone aterrizar en las montañas andinas, a más de 6.000 metros de altitud y con mucho viento.

Los servicios de previsión meteorológica chilenos jugaban un papel fundamental en la aventura. Mucho viento arriba y poco abajo... ¿cuándo se daría esa situación?. Teníamos a nues-

ALTITUD EN METROS	DIRECCION VIENTO	INTENSIDAD VIENTO	TEMPERATURA CENTIGRADOS
3.000	290°	20 Knts.	10°
4.000	300°	30 Knts.	1°
5.000	310°	35 Knts.	-7°
6.000	310°	40 Knts.	-14°
7.000	310°	50 Knts.	-20°
8.000	310°	60 Knts.	-29°

tro favor la excelente preparación técnica de los meteorólogos chilenos, que lanzaban una sonda cada madrugada, recibiendo una información precisa del viento y temperatura a distintas altitudes. Otra virtud que les destacaba era su paciencia; todas las mañanas

nos presentábamos en sus instalaciones, cerca del aeropuerto de Santiago, para recibir personalmente su informe, y casi todas las tardes recibían nuestra llamada telefónica.

Durante la espera de las condiciones meteorológicas adecuadas nos ocupamos de las siguientes tareas:

a; Poner a punto los instrumentos de vuelo (altímetros, G.P.S., etc.). (Jesús Glez. Green y Bob).

b; Preparar el gas necesario para la travesía, suministrado por la empresa "A.G.A." gratuitamente y compuesto por una mezcla de propano y nitróge-



La necesidad de filmar las aventuras, supone una complicación añadida muy importante.

no que mejora la combustión a gran altitud respecto al propano simple. A.G.A. es una importante distribuidora de gas, con ámbito en Argentina y Chile que, además del gas, puso a nuestra disposición un camión con conductor, dotado de una grúa, que facilitó enormemente la carga, descarga y traslado de los dos globos antes de la travesía. (Green y Bob).

c; Obtener unas cartas de navegación lo más completas posible, lo que no resulta fácil por considerarse material de interés militar. (Green y Bob).

Nubes y estribaciones argentinas de los Andes desde el parapente.





El camión de la empresa de gas A.G.A. nos facilitó mucho las cosas en Chile.



d; Poner a punto las botellas de oxígeno y mascarillas con las que podríamos respirar allí arriba. (Ramón Portilla).

e; Preparar bolsas de supervivencia, compuestas por agua y comida para tres días. (Ramón Portilla).

f; Poner a punto el sistema de rapel que usaría para saltar del globo con el parapente. (Ramón Portilla).

g; Poner a punto el parapente para el plegado, como un paracaídas de avión, adaptado al globo. (Laureano Casado).

h; Poner a punto los paracaídas de emergencia que portarían las tripulaciones de los dos globos, e impartir un cursillo sobre su utilización. (Laureano Casado).

*El globo insigne,
con el pabellón español.*





Los Andes desde el globo.

i; Poner a punto un sistema, a base de cuerdas de escalada, que permitiría a Ramón Portilla filmar colgando "desde fuera del globo", para obtener unos planos muy especiales de la barquilla. (Ramón Portilla y Pedro Fernández).

j; Ultime los cálculos necesarios para, considerando la temperatura, el peso de la barquilla, las calorías por kilo de gas a cada altitud, etc., optimizar la carga de combustible en los globos. (Green y Bob.)

k; Conseguir unas bengalas, consideradas poco menos que material militar, utilizadas en náutica y que pueden arder incluso sin oxígeno. Cada globo llevaría seis y tenían por objeto poder encender de nuevo el quemador si la "llama piloto" se apagaba por fal-

ta de oxígeno. El sistema piezoeléctrico del globo podía, y así nos lo demostró la práctica en los dos globos, no ser suficiente para reiniciar la combustión con el escaso oxígeno que hay a 8.000 o más metros. (Marina, Green y Bob.)

l; Conseguir los permisos aeronáuticos necesarios para el vuelo. (Sebastián, Marina y Green.)

m; Conseguir la pertinente autorización para salir del país de una manera tan "irregular". Chile es muy estricto en cuanto a la observancia de la legislación aduanera, hasta el extremo de que justo antes de realizar el despegue en medio del campo y a las seis de la mañana, aparecieron los carabineros de aduana con una mesa portátil, los sellos, los tampones.... ¡Y nos sellaron

los pasaportes allí mismo, ya equipados para la travesía!. De esta misión se encargaron Sebastián y Marina.

n; Ultime la colaboración con las instituciones que actuarían en el seguimiento de nuestra expedición, preparadas para un eventual rescate en caso necesario. (Sebastián y Marina.)

o; Establecer los contactos necesarios con los medios de comunicación chilenos, argentinos y españoles. (Sebastián.)

p; Poner a punto el material de cámara y decidir la ubicación de cada cámara durante el vuelo. (Pedro.)

q; Realizar las actuaciones protocolarias pertinentes y propias de un equipo de T.V.E. (Televisión estatal española), en un país extranjero. (Sebastián.)

Cuando por fin todo estaba dispues-

to, realizamos un vuelo "cautivo" (sujeto al suelo por cuerdas) con los dos globos, para terminar de poner a punto todos los sistemas. Aprovechamos la ocasión invitando a subir a los medios de comunicación y autoridades chilenas que colaboraron con nosotros.

Con todos los preparativos terminados, los días se hicieron más largos: desayuno en el hotel comentando el mapa del tiempo, llamada o visita a las instalaciones meteorológicas, estudio de las cartas de navegación para familiarizarnos con las posibles zonas que sobrevolaríamos en la travesía, paseos por la capital chilena... en definitiva mucha impaciencia e incertidumbre.

Por fin nos avisaron desde el centro meteorológico: en dos días tendríamos una situación favorable. Era el mediodía del 30 de marzo de 1993 y tras estudiar a fondo la previsión, Jesús Glez. Green y Bob deciden el punto desde el cual, empujados por el viento que suponían tendríamos la mañana del uno de abril, atravesaríamos la cordillera andina por el sitio más estrecho y con la zona de aterrizaje más amplia y segura posible en la vertiente Argentina.

El 31 de marzo y tras una comida ligera en el hotel nos dirigimos al aeródromo militar del Cerrillo, cargamos los globos en el camión de A.G.A. y comenzamos la búsqueda de lo que entonces era solo un punto, formado por el cruce de una recta trazada con un lápiz en un mapa y que marcaba la dirección del viento estimado para llegar al centro de la zona de aterrizaje elegida, con una carretera accesible a nuestro camión.

El pueblo chileno es predominantemente católico, por ello no me extrañó leer en "El Mercurio" durante el vuelo de ida, que miles de personas se habían reunido en el Santuario de Santa Teresita de Los Andes, una religiosa que murió a los 20 años tras una vida virtuosa en la que no faltó algún que otro milagro, para celebrar su beatificación oficial por El Vaticano.

Lo que sí nos impresionó un poco fue comprobar que el punto corres-

una ...¡levitación durante su éxtasis!

Los sacerdotes españoles nos brindaron toda su colaboración. Nos observaron con unos bocadillos que hicieron las veces de la cena, nos trajeron agua y nos ayudaron en todo. Charlamos sobre la situación española y sobre sus vidas de viajes y aventuras dedicadas a los demás.

Bob Joyswick además de un gran piloto de globo es un excelente paracaidista con 1.300 saltos en su haber. El me ayudó a plegar el parapente como un paracaídas, preparar la barquilla para adosarlo y colocar el arnés y los cordones de suspensión para poder equiparme al día siguiente.

Para evitar posibles daños en el parapente y prevenir posibles enganches de los cordones de suspensión en la barquilla, yo debía bajar rapelando por una cuerda de escalada preparada en la barquilla, hasta que los cordones de suspensión del parapente estuviesen estirados y entonces me soltaría. El parapente se abriría como un paracaídas del tipo de apertura automática.

El sistema que utilicé fue el mismo que ensayé en septiembre de 1992, cuando salté desde un globo y aterricé en otro rodando el programa de "Al Filo de lo Imposible" titulado "Fiesta en el aire". En aquella ocasión funcionó bien, pero no lo había vuelto a experimentar. Se entiende por tanto que fuera muy cuidadoso en su preparación.

A las dos de la madrugada el parapente estaba listo. Dos horas antes y mediante un teléfono móvil el centro meteorológico nos comunicó que el



El segundo globo, que lucía las banderas argentina, chilena y U.S.A. como reconocimiento a los países del recorrido y a Bob Joyswick.

pondiente al cruce de nuestro rumbo estimado con esa carretera, fuera precisamente el Santuario de la beata Teresita de Los Andes. No se encontraba identificado como tal en el mapa, por ser de reciente construcción y, aunque la mayoría de las dos tripulaciones no éramos católicos practicantes, a todos nos impresionó escuchar de los sacerdotes, por cierto españoles, que gestionaban el lugar, que uno de los milagros más significativos de la beata fue



Ramón Portilla colgando "fuera" del globo, para rodar planos de apoyo en un vuelo posterior en Mendoza

viento, según el globo sonda que acababan de lanzar, era de 310° con 60 nudos de intensidad y 29° bajo cero de temperatura a 8.000 metros. Todo según lo previsto. Se estableció las 04.00 como hora para despertarnos y las 06.00 como hora de despegue. Las tripulaciones dormirían cuatro horas en los sacos al lado de las barquillas, Bob y yo solo dormiríamos dos... en el caso de poder dormir.

Una luz muy intensa me despertó. No sabía donde estaba ni si estaba soñando o despierto, aquella luz era muy intensa y de repente un micrófono y una pregunta: ¿Es usted el que va a saltar desde el globo?. Poco a poco fui reaccionando, miré el reloj: las cuatro en punto. "Si, soy yo". Continuó un pequeño interrogatorio al que respondí lo mejor que pude sin salir del saco de dormir. Era la madrugada del primero de abril de 1993 y la aventura había comenzado.

Dos cadenas de televisión, con sus grupos electrógenos para suministrar electricidad a sus focos funcionando a tope, y un montón de periodistas fotografiándolo todo, daba un aspecto especial a nuestro peculiar camping. To-



El autor de este reportaje totalmente equipado: casco, gafas de sol, mascarilla de oxígeno, botella de oxígeno, regulador, radiobaliza, equipo de supervivencia (saco de dormir, comida, agua y pequeño botiquín), paracaídas de emergencia, variómetro, dos altímetros, brújula, equipo fotográfico, botas de paracaidismo, etc.

do pasaba muy deprisa: los pilotos preparaban sus equipos, las cámaras eran ubicadas en los globos, el equipo de sonido, los paracaídas, el parapente... ¡todo listo!. Nos sellaron los pasaportes y arrancamos los ventiladores para el preinflado de los globos.

Sonó un golpe seco y el ventilador de nuestro globo se rompió. Sin perder un minuto utilizamos el otro ventilador para los dos globos. Por fin los quemadores empezaron a funcionar y los globos reposaron majestuosos sobre el suelo iluminados por su propio fuego y los focos de las cámaras. Después de dos minutos de abrazos y despedidas el suelo comenzó a alejarse de nosotros. Los focos y las luces de los flases cada vez eran más pequeños hasta constituir un único punto en el suelo. Entonces y de forma repentina apareció la ciudad de Santiago de Chile bajo nosotros.

Establecimos contacto con la torre de control del aeropuerto de Santiago mediante la emisora de banda aérea que llevábamos. Mi variómetro marcaba una velocidad de ascenso de unos cuatro metros por segundo y todo iba bien.

De pronto y como si se hubieran conjurado todos los brujos, empezó a fallar casi todo:

- La radio de 145 Mhz. que utilizaríamos para las comunicaciones entre los dos globos y eventualmente con grupos de rescate en tierra falló.

- El termómetro de uno de los globos, esencial para saber si sobrecalentábamos o no la vela, dejó de funcionar.

- El G.P.S. dejó de funcionar, con lo que no sabríamos donde estábamos.

Advertidos de estas incidencias en Control de Santiago, nos indicaron nuestra posición ya que nos seguían constantemente por radar. Cuando salimos del alcance de sus sistemas de radar, los aviones de línea iban reportando nuestra posición, de forma que en todo momento nos tenían localizados y nos transmitían nuestra posición.

Aún con estos problemas en lo esencial todo iba bien cuando empezó a asomarse el sol por encima de las montañas. El altímetro marcaba ya 3.500 metros y seguíamos subiendo a cuatro metros por segundo. A 4.000 nos pusimos las mascarillas de oxígeno y abrimos los reguladores.

Me daba pánico pensar en la posibilidad de quedarme sin oxígeno después del salto desde el globo, por lo que pedí a Pedro que ajustara mi regulador, unido a la botella de oxígeno y dentro de la mochila que llevaba a la espalda, en el mínimo posible para ahorrar oxígeno.

Ya estábamos a 6.000 metros y las montañas empezaron a desfilar bajo nosotros. ¡Qué espectáculo más impresionante!. Sebastián y Ramón no necesitaban G.P.S., reconocían cada montaña que sobrevolábamos, sobre las que reinaba El Aconcagua, que ambos habían escalado, Ramón incluso por su temida pared Sur.

Los globos empezaron a moverse con cierta brusquedad. No teníamos sensación de viento, pero las montañas pasaban por debajo nuestro a una velocidad endiablada. En realidad volábamos a más de 110 kilómetros por hora y en los barloventos de las montañas subíamos sin calentar el globo mientras que en los sotaventos perdíamos altura por mucho que calentáramos.

Cuando nos acercábamos al Tupungato ocurrió: con la turbulencia tan fuerte que soportábamos se había sol-

tado un seguro de la válvula de desgarrar, abriéndose ésta aproximadamente un metro. Desde la cesta parecía como que el globo se hubiera rajado en un metro, y aunque esto era malo pues significaba que habría que calentar más y gastar más gas, lo peor era que el velcro que rodeaba el seguro abierto podía seguir separándose hasta provocar una abertura enorme en el globo. Ante esta posibilidad Jesús dio orden de ponerse el paracaídas al resto de la tripulación.

En nuestro globo íbamos Jesús Glez. Green, Alfredo Barragán, Pedro y yo mismo. Se pusieron los paracaídas (yo estaba equipado con el parapente desde el principio) y las cosas empeoraron cuando se apagó la llama piloto. Jesús intentó encender la llama con el mecanismo eléctrico del globo pero fue inútil, el globo empezó a perder altura cuando Jesús recurrió a una de las bengalas y consiguió volver a encender el quemador. A esa altura (8.500 metros) había que calentar casi continuamente.

Por si fuera poco, Jesús nos comunicó que acababa de conectar las dos últimas botellas. El consumo de gas había resultado muy superior al previsto y teníamos pocas posibilidades de llegar al lado Argentino. Mirando abajo observé como las montañas escupían la nieve de las cimas ¡Más de cien kilómetros por hora!. No teníamos ninguna posibilidad de supervivencia si intentábamos un aterrizaje en aquel infierno, tanto con el globo como con los paracaídas de emergencia o el parapente. De nada servirían la radiobaliza, los sacos de dormir o los víveres.

La salvación estaba en la vertiente este del Tupungato, al ser la montaña más alta en nuestra ruta si la pasábamos el resto sería un camino descendente hasta Argentina y sería también mi momento para saltar: la vertiente Este del Tupungato.

En el otro globo la situación no era mejor. Como nosotros, también habían tenido que usar una bengala. La botella de oxígeno que compartían Sebastián y Néstor se obstruyó y ambos cayeron sin conocimiento de inmediato. Sin la actuación de Ramón que les suministró rápidamente oxígeno de otra botella, la cosa hubiera terminado en tragedia.

Hablando con Bob unos meses más tarde, me confesó que cuando durante el vuelo le preguntaban si todo iba bien, contestaba siempre "no problem" sin ningún convencimiento. Cuando conectó sus dos últimas botellas de propano pensó, como Jesús, que no llegaríamos nunca a los llanos argentinos.



Un globo b...

Fueron diez minutos horribles en los que sólo pensaba, como siempre que me veo en apuros, en mi familia. Me resultó admirable la actitud de Pedro, él no era aviador en ninguna modalidad y, con el paracaídas puesto siguió filmando con una flemma increíble. Es un profesional de primera categoría y desde luego un hombre valiente. Como todos los de aquella extraña expedición, como todos los de aquel equipo de "Al Filo de lo Imposible" que, bajo el lema de "llenar los años de vida an-

tes que la vida de años", me habían proporcionado las mejores sensaciones de mi vida, excluidas las familiares.

Por fin ví que el Tupungato pasaba bajo nosotros y el globo, en parte por el sotavento de esa hermosa montaña de 6.800 metros y en parte por la necesidad de ahorro de combustible empezó a bajar.

que no se desconectara el tubo por la brusquedad de la apertura de mi parapente-paracaídas. El parapente estaba perfectamente abierto y volaba bien, todo estaba bien menos una cosa: en la mochila llevaba víveres, agua, una funda de vivac y un saco de dormir, una radiobaliza satelital, la botella de oxígeno y el regulador. En el arnés iba

bos bajaban a cuatro metros por segundo, mientras avanzaban empujados por el viento. Yo volaba más rápido y bajaba a tan solo 1,4 metros por segundo. En poco tiempo se convirtieron en unos puntitos que poco a poco iban dejando atrás la cordillera, pero mucho más influenciados que yo por su enorme sotavento. El globo pilotado por Bob llegó a ponerse casi horizontal en uno de los "meneos".

Aunque yo iba más alto, también experimenté el efecto de aquella fuerte turbulencia, hasta que me adentré en Argentina.

Con aquellos meneos me quedaba el consuelo de pensar que, si se producía una gran plegada en mi parapente tendría mucha altura para resolverla, a menos que se me engancharan los cordones de suspensión en el arnés en cuyo caso lanzaría el paracaídas de emergencia.

En Argentina había 6/8 de estratocúmulos a unos 3.000 metros. Los Andes, las nubes 3.000 metros debajo de mí, aquello era impresionante y yo no dejaba de hacer fotos pensando en asimilar psicológicamente aquello más tarde.

En ese momento un estruendo me hizo volver la cabeza: un avión de caza estaba girando a mi alrededor para terminar alabeando a modo de saludo. A 7.000 metros no

llegaban los helicópteros o aviones no despresurizados, por ello las autoridades argentinas enviaron un caza que, en caso de accidente reportaría nuestra posición. Nos había escoltado a cierta distancia desde que entramos en territorio argentino.

Dos mil metros más abajo otro avión, esta vez un Pilatus Porter lleno de periodistas y cámaras de televisión, me escoltó un buen rato. Hubo momentos en que parecía querer embes- tirme.



ando en las estribaciones argentinas de Los Andes, visto desde el parapente

A 7.500 metros pasé la cuerda por el ocho de escalada que tenía conectado a mi arnés, me encaramé al borde de la barquilla y a 7.200 bajé rapelando. Colgando de la cuerda a más de 7.000 metros de altitud, respirando oxígeno embotellado y mirando la barquilla y las montañas experimenté una sensación de irrealidad enorme, como que aquello fuera un sueño. Por fin salté.

El oxígeno seguía saliendo por la mascarilla, era mi gran preocupación:

completamente tumbado de espaldas. Con los antebrazos empujé hacia atrás las bandas de suspensión, con lo que conseguí erguirme un poco aunque en una posición incómoda, especialmente para realizar tomas fotográficas sin soltar los mandos.

Reconozco que cuando me puse viento en cola a más de 120 kilómetros por hora hacia Argentina, no pude evitar un cierto sentimiento de culpa: ¿llegarían mis compañeros al llano con tan poco combustible?. Los glo-



Mar de nubes sobre Argentina.



Jesús González Green: excorresponsal de guerra de T.V.E., pionero español de la aerostación (título de piloto n.º 1), junto con Tomás Feliu realizó el único vuelo Europa - América en globo, ostenta varios records mundiales.

Los dos puntitos, rojo uno y plateado el otro que eran los globos, se empezaron a perder entre las nubes y yo decidí ir tras ellos por lo siguiente:

- No tenía mérito hacer más de cien kilómetros de distancia sólo por fineza.

- Había una cadena de cúmulos más

desarrollados de lo normal delante de mí, yo los observaba desde arriba y no conocía su altura.

- No me apetecía que me tomaran por loco explicando, cincuenta kilómetros más adentro, que he llegado a Argentina saltando de un globo en Los Andes.

Continué con mi estrategia de girar

cuando el variómetro me indicara descendencia y evitar las ascensiones, intentando adivinar por que zona desaparecieron los globos. Al fin conseguí ver a uno de ellos, el plateado, entre las nubes. Apunté hacia él con la brújula y me zambullí en cuatrocientos metros de espesor de nubes.

Tras unos minutos el paisaje cambió de repente: ahora estaba nublado y el globo plateado, aun inflado en el suelo, apareció de repente debajo de mí. Giré sobre él y observé que Pedro sacaba la cámara y la montaba en el trípode, por lo que supuse que pretendía filmar mi aterrizaje. Elegí la zona de aterrizaje que creí le podía resultar más atractiva para la filmación y aterricé ■

SOBRE EL AUTOR Laureano Casado es miembro del equipo de T.V.E. "Al filo de lo imposible", donde ha realizado la parte aeronáutica de varios programas. Es paracaidista desde hace 23 años, instructor de parapente y de ala delta y piloto de avión ultraligero y de globo aerostático. Dirige la empresa Cirros, dedicada a la enseñanza del parapente y a la divulgación del deporte aéreo en general. Ya en el año 76 realizó 43 saltos en paracaídas en apertura manual durante el mismo día, a lo largo de diez horas, lo que constituyó el record de España.