

# GlobalFlyer, el viajero infatigable

DAVID CORRAL HERNANDEZ

A comienzos del pasado mes de marzo Steve Fossett, el millonario estadounidense, aventurero y coleccionista de récord de todo tipo, añadió de nuevo su nombre al listado de históricos de la Aviación.

Tras 67 horas, un minuto y 46 segundos de vuelo quedaba registrado como el primer ser humano en dar una vuelta al Mundo completa en solitario, sin escalas ni repostajes intermedios. Pero el vuelo en el GlobalFlyer no es sólo un récord Guinness.

Tres hombres y sus nombres protagonizan particularmente esta hazaña, Fossett, Branson y Rutan, sus logros y la suma de sus esfuerzos y genialidades son anteriores al vuelo del GlobalFlyer, aunque por delante quedan seguras muchas otras sorpresas por ver. El piloto, Steve Fossett, de sesenta años, destaca entre sus muy saludables excentricida-

des de millonario con inquietudes el ánimo de vivir acumulando récord mundiales de navegación o aviación. Este oriundo de Chicago, con una gran fortuna lograda como empresario, consultor financiero y agente de bolsa, suma más de 100 récord ofi-

ciales en cinco disciplinas deportivas. De ellos destacan una travesía del Canal de la Mancha a nado en 22 horas, dar la vuelta al mundo en un globo en solitario o a vela sin escalas a bordo del Cheyenne, varios de aviación o en veleros como el vuelo más rápido en un avión no supersónico con 1.193,9 kilómetros por hora, correr en Le Mans o la ascensión a los puntos más altos del Mundo a excepción de su maldito Everest, entre muchísimos otros. En la lista de récord, tentativas, o la casi tan larga de fracasos, muchos contaron con la participación activa o económica de Sir Richard Branson, el director general del grupo Virgin, patrocinador en solitario del GlobalFlyer o el SpaceShipOne de Burt Rutan. Después de este paseo por las nubes Fossett prevé lograr otros dos récord más para continuar buscando sus límites y los de la tecnología, siempre para viajar más rápido y más lejos.

El mecenas, el británico Sir Richard Branson, es uno de los empresarios más conocidos del Reino Unido, un visionario que combina su entusiasmo por el crecimiento de las empresas del grupo Virgin con su pasión por las grandes aventuras. El fundador de la discográfica Virgin y propietario de las líneas aéreas Virgin, las segundas en tamaño de Gran Bretaña, hizo posible que el Virgin Atlantic Challenger II cruzará en 1986 el Océano Atlántico en un tiempo jamás registrado, que el globo Virgin Atlantic Flyer, el más grande construido hasta la fecha, cruzase un año después las mismas aguas, además de participar en diversos viajes y tentativas a bordo de globos como las compartidas con Fossett en el Virgin Global Challenger. Ahora, tras unirse a Rutan en sus proyectos aeroespaciales, los colores de Virgin volarán hasta el Cosmos en las naves SpaceShipOne por medio de Virgin Galactic, la empresa creada con el fin específico de poner al alcance de todos este ti-

«67 HORAS, UN MINUTO Y  
46 SEGUNDOS DE VUELO, ATRÁS  
QUEDABAN 36.817 KILÓMETROS»

FOSSET Y BRANSON  
POSAN CON EL GLOBALFLYER.



POR DETRAS  
QUEDAN 36.817  
KILOMETROS  
DE RÉCORD.



po de viajes. El ingeniero, un intrépido estadounidense llamado Burt Rutan, es el creador del célebre SpaceShipOne, la primera nave espacial privada en superar en tres ocasiones la barrera de los 100 kilómetros de altitud, ganado así los 10 millones de dólares del Premio-X (o Ansari) y abriendo el futuro del turismo espacial a todos aquellos astronautas o cosmonautas no profesionales con “posibles” económicos.

Esta leyenda de la Aviación tiene una larga carrera académica repleta de “Honoris causa” y una no menor en el campo profesional, acumula

#### ESPECIFICACIONES

- ENVERGADURA: 35 metros
- LARGO: 13,41 metros
- ALTURA: 4 metros
- PESO BRUTO: 10.000 kilos
- PESO VACIO: 1.522 kilos
- TANQUES DE COMBUSTIBLE: 13
- PORCENTAJE DEL PESO EN EL DESPEGUE CORRESPONDIENTE AL COMBUSTIBLE: 83%
- MOTOR: Williams FJ44-3 ATW.
- CONTROLES DE VUELO: Mecánicos y reversibles.
- FABRICANTE: Scaled Composites, del ingeniero Burt Rutan.

premios y galardones de las entidades más prestigiosas y ha fundado empresas como RAF (Rutan Aircraft Factory) o Scaled Composites, de las que salieron aeronaves tan particulares como VariViggen, NASA AD-1, Quickie, Solitaire, Catbird, VisionAire Vantage o los famosos Virgin Atlantic GlobalFlyer, SpaceShipOne, White Knight, Proteus o Voyager, en el que Rutan junto a Jena Yeager circunvoló el Mundo sin parar o recargar combustible en 1986. Aquellos nueve días de viaje y la suma de estas tres personalidades se llaman hoy GlobalFlyer.



FOSSETT SONRIE  
TRAS ESTE NUEVO TRIUNFO.



## EL GLOBALFLYER, MONTURA EXCEPCIONAL

El Modelo de "311" de Scale Composites, conocido por GlobalFlyer, es un innovador y sofisticado avión experimental diseñado específicamente para completar un vuelo alrededor de la Tierra, sin escalas ni repostajes intermedios y tripulado por un único piloto. Valorado en diez millones de dólares, este trimarán monomotor de aspecto similar al Lightning P38 de la II G.M., es un ala volante

**«FOSSETT SUMA  
MÁS DE 100 RÉCORDS  
OFICIALES EN  
CINCO DISCIPLINAS  
DEPORTIVAS»**

con una envergadura de 35 metros construido con una mezcla de composites, fibra de carbono-epoxi y grafito, materiales ultraligeros que hacen posible que alcance una altitud máxima de 17 kilómetros y una velocidad de 440 kilómetros por hora.

Las tres secciones de la aeronave son un fuselaje central, para el depósito principal, la cabina del piloto y el reactor Williams FJ44-3 ATW, y dos cascos laterales en los que se aloja el tren de aterrizaje y doce de los trece tanques con las 2,5 toneladas de combustible

FOSSET, BRANSON Y RUTAN,  
ALIADOS EN ESTA AVENTURA.



LOS COLORES DE VIRGIN  
PATROCINARON EL RÉCORD.

EL GLOBALFLYER  
SOBREVOLANDO EL DESIERTO.



que transporta. El control de la distribución del combustible y el equilibrado del avión fueron unas de las tareas que más concentración supuso para Fossett pues, aunque parezca mentira, sólo el combustible representa el 83% del peso total de la nave al despegue, un 10% superior al del Voyager de Rutan y Yeager. El combustible empleado fue un desarrollo especial para lograr un punto de congelación inferior al empleado regularmente en la aviación comercial. Para alguien como Rutan, que diseña

aviones que desafían al futuro, o para Branson, con sus líneas aéreas Virgin, el haber dado vida a un avión extraordinario, en el que no se ha empleado metal, que es capaz de utilizar apenas 9

**«EL COMBUSTIBLE  
REPRESENTA  
EL 83% DEL PESO  
TOTAL DE LA NAVE  
AL DESPEGUE»**

toneladas de combustible para dar la vuelta al Mundo, tan sólo el uno por ciento del combustible que habría necesitado un avión comercial, era un reto irresistible que marcará pautas en diseño y motorizaciones en el día de mañana. La aerodinámica, dada al cuerpo en materiales ultraligeros, y el motor son las claves de este avión. Para optimizar su configuración, la eficiencia de performances y consumos, se utilizó en su diseño las últimas tecnologías informáticas en estudios de dinámicas de

LAS FOTOGRAFÍAS DE ESTA PÁGINA MUESTRAN  
LOS TRES ÉXITOS DE RUTAN: EL PROTEUS,  
SPACESHIPONE Y WHITE KNIGHT, PIONEROS ESPACIALES  
Y VOYAGER, PREDECESOR DEL GLOBALFLYER..



fluidos para calcular y predecir cómo se comportaría el avión a lo largo del vuelo. El pequeño reactor FJ44, capaz de ofrecer al GlobalFlyer 240 kilómetros por hora en ascensión y 630 kilómetros por hora en velocidad crucero a una altitud superior a 13.000 metros, es un turbofan sencillo de doble carrete con bajo coste de operación y alta fiabilidad de los que Williams International ha fabricado ya más de 2000. Los dos millones de horas de vuelo que acumulan, su sobresaliente economía de consumo volando a alta altitud y el bajo impacto acústico, fundamental al ir instalado sobre la cabina de Fossett, hicieron de este modelo el idóneo para hacer volar al GlobalFlyer.



«RUTAN,  
JUNTO  
A JEANA YEAGER,  
CIRCUNVOLÓ EL  
MUNDO SIN PARAR  
O RECARGAR  
COMBUSTIBLE  
EN 1986»

#### UN VUELO PARA LA POSTERIDAD

Fossett, quien no culminó hasta el sexto intento su circunvalación terrestre en globo y en solitario a bordo del "Espíritu de la Libertad", logró al primer intento esta gran aventura romántica, un viaje que dedicó a su predecesor y pionero de la Aviación, Wiley Post, la primera persona en completar en solitario una vuelta al Mundo, fue en julio de 1933, en ocho días y con once escalas intermedias. Para que este tipo de vuelos queden homologados como récord la Federación Aeronáutica Internacional (FAI) exige que comience y termine en el mismo aeródromo, que sea una travesía por todos los meridianos del planeta entre los paralelos 66 grados 33 minutos Norte y Sur y que además sean recorridos por lo menos 36.787,559 kilómetros, distancia igual a la longitud del Trópico de Cáncer. Tras cinco años de trabajos y preparativos el GlobalFlyer culminó su objetivo, dar completa la vuelta al

Mundo pilotado en solitario, sin escalas ni repostajes intermedios. Después de 67 horas de vuelo Fossett aterrizó con el GlobalFlyer en el aeropuerto de partida, en la ciudad de Salina (Kansas, EE.UU.), atrás quedaban 36.817 kilómetros, 30 más de los exigidos. Siete fueron los récord logrados en esta travesía: primer vuelo sin escalas y sin repostar en solitario, superó la marca de distancia de vuelo sin escalas (19.312 kilómetros) establecida en 1963 por un avión B-52 y algunas de velocidad y distancia para reactores. La aventura se complicó poco después del despegue cuando el receptor GPS sufrió fallos intermitentes y tuvo su momento de crisis sobrevolando China, a mitad de camino, ya que las lecturas de los instrumentos del combustible marcaban una inexplicable pérdida de 2600 libras. La determinación de Fossett y la inesperada ayuda de los vientos en altura en la zona del Pacífico, que soplaron en cola a 130 millas por hora en vez de las 50 previstas, empujaron al liviano GlobalFlyer hasta la pista de Salina. Análisis posteriores demostraron que la pérdida de esta cantidad de combustible fue beneficiosa al aligerar considerablemente su masa, logrando unas performances mejores que las previstas en el plan de vuelo y un menor consumo por hora de vuelo, factores que le permitieron poder culminar con éxito esta hazaña. De todas maneras, en caso de emergencia siempre se tuvo en cuenta la extensísima experiencia y récord de Fossett en el vuelo sin motor y los 300 kilómetros de capacidad de planeo según diseño del GlobalFlyer. Las dudas de ingenieros y controladores sobre la seguridad del vuelo quedaron del todo disipadas al comprobarse que, tras cortar los gases, quedaban todavía 1515 libras de combustible remanente en los depósitos. La travesía de los 36.817 kilómetros llevó a Fossett desde y hasta Salina (Kansas) por los cielos del Atlántico, Madeira, Inglaterra, el Mediterráneo, el Norte de África, Arabia Saudí, Pakistán, India, China, Japón, el Pacífico y algunos estados de EE.UU.

## «SIETE FUERON LOS RÉCORD LOGRADOS EN ESTA TRAVESÍA»



con una velocidad media de 400 kilómetros por hora y manteniendo 15.000 metros de altitud en ruta.

Tres minutos antes del aterrizaje en Salina, una larga pista de unos 4000 metros utilizada para entrenamiento de tripulaciones de bombarderos en la II G.M., Fossett soltó un pequeño paracaídas de tracción para disminuir la velocidad de aproximación a la pista. El avión es aerodinámicamente tan magistral que frenarlo es la única manera práctica de hacerlo descender. El aterrizaje impecable. Con una enorme bandera de cuadros blancos y negros acompañada por la necesaria lluvia de

a través del sistema GPS. Este reloj, además de viajar a bordo del GlobalFlyer, fue pionero sobrevolando el Himalaya o cruzando el Atlántico y el Pacífico en un globo, un currículum excepcional para un reloj excepcional que Branson ha decidido subastar para donar los beneficios a ORBIS, una entidad sanitaria que viaja por los países en vías de desarrollo previniendo y curando la ceguera infantil. El último viaje del GlobalFlyer será quedar expuesto en el célebre Museo Smithsonian, los de Fossett y compañía están por ver, con los motores aún calientes comentaron que ya tenían varios proyectos en mente.

Para poder estar tres días en la minúscula cabina presurizada Fossett tuvo que seguir una intensa preparación física y mental. El GlobalFlyer, el desafío y su equipo, necesitaban de todas sus habilidades como piloto, todos sus ánimos, motivación, resistencia, concentración y fuerza de voluntad. Su preparación física, a sus sesenta años, es excepcional gracias a sus constantes entrenamientos o la lucha por la consecución de cualquiera de los récord que ostenta o intenta obtener. La alimentación durante los días previos fue alta en proteínas y carente de alimentos que pudieran perjudicar su sistema digestivo o provocar los molestos gases por diferencias de presión. Durante el vuelo, acompañado de una botella para orinar, Fossett durmió en contadas ocasiones breves siestas y su alimentación se basó en batidos de proteínas. Sin apenas espacio para moverse, en una cabina de dos metros de largo, sentado en un asiento ergonómico de fibra de carbono reclinable bajo el reactor, los pocos momentos de aburrimiento los combatió con altas dosis de motivación y satisfacción por el desarrollo de la navegación. Contento por haber tenido la oportunidad de combinar su experiencia en resistencia física y mental con su experiencia como piloto, Steve disfrutó plenamente del vuelo y dijo a su llegada que “quizá una persona tiene que ser un piloto para apreciar esto, pero un piloto ama volar” ■

### RUTA

ESTADOS UNIDOS  
CANADA  
MADEIRA (PORTUGAL)  
MARRUECOS  
ARGELIA  
LIBIA  
EGIPTO  
ARABIA SAUDI  
BAHREIN  
PAKISTAN  
INDIA  
BANGLADESH  
MYANMAR  
CHINA  
JAPON  
ESTADOS UNIDOS

champán, Branson dio la bienvenida a Fossett, quien salió de la cabina de vuelo entumecido, pero sonriente y afeitado, tras pasar los casi tres días sentado y encajonado en el pequeño habitáculo. Después de abrazar a su esposa Peggy y estirar las piernas, Fossett devolvió a Branson su querido reloj Breitling, una máquina dotada con una radio baliza EPIRB (Emergency Positioning Indicating Radiobeacon) capaz de enviar señales de emergencia

**«EN CHINA, A MITAD DE CAMINO, LAS LECTURAS DE LOS INSTRUMENTOS DEL COMBUSTIBLE MARCABAN UNA INEXPLICABLE PÉRDIDA DE 2600 LIBRAS»**