



29. díl – Virgin Atlantic GlobalFlyer aneb nejdelší let v dějinách

Předhánění a překonávání druhých patří k člověku již od nepaměti. A tato soutěživost se netýká jen atletického oválu, ale takřka každé činnosti, jíž se lidé účastní. Tedy i letectví. V tomto případě navíc vstupují do hry kromě samotných závodníků i další hráči, kterými jsou konstruktéři, v jejichž hlavách a na jejichž rýsovacích prknech „soutěžní“ stroje vznikají. Mezi tři stěžejní „disciplíny“ můžeme v letectví zařadit honbu za nejvyšší rychlostí, největším dostupem a nejdelším doletem. Předmětem zájmu následujících řádků bude případ posledně jmenovaný, totiž rekord v nejdelším doletu. Ten si na svůj účet připsal v roce 2006 známý dobrodruh Steve Fossett, který na stroji navrženém v týmu konstruktéra Burt Rutana obletěl Zemi a vytvořil nový rekord v doletu letadla. A v pilotní kabině seděl zcela sám.

Fossett nejprve ve dnech 28. února až 3. března 2005 obletěl sólo Zemi a urazil 36 898 km, čímž se stal prvním člověkem, kterému se to podařilo v letounu samostatně. Následně 8. až 11. února 2006 opět Zemi obkroužil, ale tentokrát přelétl své výchozí letiště a pokračoval v letu, čímž urazil 41 467 km a vytvořil absolutní rekord v uletěné vzdálenosti. A do třetice ve dnech 14. až 17. března téhož roku si oblet zeměkoule znovu zopakoval, když uletěl 40 706 km. Šlo o velkolepé úspěchy nejen tohoto odvážného pilota, ale i skupiny konstruktérů, kteří rekordní stroj GlobalFlyer schopný těchto výkonů postavili. Pro úplnost a dotvoření představy o dosažených výkonech, obvod Země na rovníku je 40 075 km.

Pokusy o oblet zeměkoule pochopitelně nejsou ničím novým a povedly se již několika letcům, avšak vždy šlo o let s mnoha mezipřistáními, s výjimkou několika posádek v posledních letech,

kteře to zvládly na jediný zátah bez mezipřistání či doplnění paliva za letu. Podívejme se alespoň ve stručnosti na Fossettovy předchůdce. O vůbec první oblet Země se zasloužil německý pilot Hugo Eckener, který v roce 1929 obletěl se vzducholodí LZ 127 Graf Zeppelin zeměkouli za 21 dní, 5 hodin a 31 minut a urazil přitom 33 234 km. S letadlem těžším vzduchu se první oblet Země povedl v roce 1931 posádce ve složení pilot Wiley Post a navigátor Harold Gatty. Ti s letounem Lockheed 5C Vega pojmenovaném Winnie Mae (NR105W) pokořili vzdálenost 24 903 km za 8 dní, 15 hodin a 51 minut. O dva roky později, v roce 1933, uskutečnil Wiley Post první sólový oblet Země. Na palubě Winnie Mae zdolal vzdálenost 25 099 km za 7 dní, 18 hodin a 49 minut. Všechny tyto lety ale čítaly množství mezipřistání, během nichž posádky doplňovaly palivo. Na oblet Země bez jediného doplnění paliva po cestě jsme si museli počkat až do roku 1986. Tehdy totiž Richard „Dick“ Rutan a Jeanna Yeagerová ve dnech 14. až 23. prosince na palubě letounu Rutan Model 76 Voyager (N269VA) urazili vzdálenost 40 212 km bez mezipřistání či doplnění paliva za letu. Celý let jim trval 9 dní, 3 minuty a 44 sekund. Prvním balónem, který zvládl oblet zeměkoule bez mezipřistání, byl Breitling Orbiter 3, ve kterém Bertrand Piccard a Brian Jones v roce 1999 obletěli Zemi za 19 dní, 21 hodin a 55 minut a překonali vzdálenost 40 814 km. Díky tomu se tento balón stal letadlem, které uletělo nejdelší vzdálenost v historii. Sluší se rovněž zmínit, že i čeští (českoslovenští) piloti se mají na poli dálkových letů čím pochlubit. V roce 1956 totiž uskutečnil pilot medláneckého aeroklubu František Novák (není to tentýž Král vzduchu František Novák, jde o shodu jmen) rekordní dálkový let z Brna k vesnici Kulunda na Sibiři. S letounem M-1C Sokol (OK-DHH) odstartoval dne 8. září 1956 z černovického letiště a po 22 hodinách a 12 minutách přistál bezpečně kousek od Kulundy v tehdejší Sovětském svazu. Urazil přitom 4 260 km. I když se nejedná o oblet Země, šlo o fantastický úspěch.

Steve Fossett se svými úspěchy proslavil po celém světě. Dost k tomu přispěl i fakt, že byl velice všestranným dobrodruhem, který se neomezoval jen na jednu oblast, ale pouštěl se do mnoha rozličných výzev. V každém případě mezi hlavní oblasti jeho zájmu patřila nejprve především voda (byl zkušeným námořníkem a drží mnoho rekordů v plavbě na katamaránu) a později se přidalo letectví. V 17. díle tohoto seriálu jsme se již bavili o jeho rekordu z roku 2006, kdy v rámci projektu Perlan ustanovil společně s Einarem Enevoldsonem rekord v dostupu větroně, když vystoupali do výšky 15 460 metrů. Jiným z jeho významných leteckých počinů, který má poměrně úzkou souvislost s dnešním povídáním, byl první sólový oblet zeměkoule v balónu, kterého Fossett dosáhl v roce 2002. Tehdy sám v gondole balónu Spirit of Freedom urazil vzdálenost 32 963 km za 14 dní a 19 hodin. Jak jsme si řekli u Perlanu, k tomuto projektu se Fossett dostal díky svému příteli Barronu Hiltonovi, který mu o něm pověděl. Podobně důležitou roli sehrál i v případě sólo obletu zeměkoule v letounu.

Barron Hilton na svém ranči Flying M Ranch v Nevadě pořádal v roce 1999 setkání pilotů. Mezi jeho hosty byl mimo jiné právě Fossett a výše zmíněný letec Dick Rutan. Tito dva držitelé světových rekordů diskutovali o tom, jaké velké rekordy v letectví ještě čekají na své pokoření. Rutan nadhodil, že už jich patrně moc není, protože jeden z posledních, kterým je oblet Země v letounu bez doplnění paliva, už on společně s Jeannou Yeagerovou zdárně zdolal. Pak ale dodal, že pořád tu ještě zbývá možnost, aby někdo totéž uskutečnil sám. A jestliže na něco takového někdo má, pak rozhodně právě Fossett. A tak přišla na svět myšlenka na sólo oblet Země. Dick Rutan ještě připojil, že ví o někom, kdo by Fossettovi dokázal pro takovýto počín sestrojít letadlo – jeho mladší bratr Burt Rutan (tohoto geniálního leteckého konstruktéra jsme si podrobněji představili v díle věnovaném raketoplánu SpaceShipOne, viz 20. díl). Krátce na to již Burt Rutan s Fossettem podepisoval smlouvu, že mu potřebný stroj zkonstruuje. Tak byl počat GlobalFlyer.

Tato doba byla ale velice hektická, protože program prvního soukromého raketoplánu SpaceShipOne byl v plném proudu a Rutan byl zcela vytížený pracemi na tomto stroji. Navrhl proto základní konstrukci GlobalFlyeru, která jde v neortodoxních šlépějích předchozích modelů. Stroj tvoří celkem tři gondoly, centrální s přetlakovou kabinou a motorem na horní straně a dvojice ocasních gondol po stranách, které kromě toho, že nesou dělené konvenční ocasní plochy, jsou především obřími palivovými nádržemi. U firmy Scaled Composites byl tento stroj evidován jako Model 311 s interním krycím pojmenováním Capricorn (kozoroh), což odkazuje k obratníku kozorooha, neboť aby Mezinárodní letecká federace (FAI) uznala oblet Země jako platný, musí letadlo uletět vzdálenost minimálně o délce obratníku raka či kozorooha, která činí 36 768 km. A protože rak se k letadlu příliš nehodí, bylo zvoleno označení kozoroh. Zbytek práce přenechal Rutan dalším členům svého vývojového týmu, které v tomto případě vedl Jon Karkow. Na něj proto připadl hlavní díl práce, neboť musel základní Rutanův návrh doladit tak, aby byl letoun schopný naplnit požadavky na oblet zeměkoule. A rozhodně nešlo o žádnou maličkost.

Zádrhely se začaly objevovat hned od začátku, například když bylo třeba vybrat pohonnou jednotku. Ta je totiž nesmírně důležitou částí letounu, protože z její hmotnosti a spotřeby vyplývají další vlastnosti stroje, jako je například objem nádrží. Karkow měl záslusk na motor Garrett F109, který byl původně navržen pro cvičný stroj Fairchild T-46. Motor se vyznačoval patrně nejlepším poměrem hmotnosti a tahu, což z něj činilo takřka ideálního kandidáta pro GlobalFlyer. Bohužel program stroje T-46 byl zrušen a motoru F109 se tak vyrobilo jen pár kusů, přičemž žádný z nich nebyl k dispozici. Toto zjištění bylo velkým zklamáním, protože podobně úsporný, lehký a výkonný motor se nedal sehnat. Jako náhrada se po důkladných propočtech začal jevit motor Williams International FJ44-3 ATW o tahu 10,2 kN firmy Williams International, i když si Karkow byl vědom, že jde o kompromis, který si vyžádá více práce na konstrukci samotného letadla.

Na pomoc si proto přizval aerodynamika, který již na několika Rutanových návrzích dříve spolupracoval, a o kterém všichni věřili, že je v aerodynamice skutečným virtuózem. Byl jím John Roncz. Ten se zadaného úkolu zhostil opravdu se ctí a navrhl křídlo, které se vyznačovalo klouzavostí 1:37 (tedy že na jeden kilometr výšky dovoluje doklouzat do vzdálenosti 37 km, což je hodnota, které dosahují výkonné větroně). Toto křídlo ale na druhou stranu ztěžovalo klesání na přistání, proto byl stroj vybaven i dvojicí malých brzdících padáků, které sloužily ke zvýšení odporu a lepším vlastnostem při klesání. Navíc celá konstrukce byla navržena na samotné hranici pevnosti, aby se maximálně ušetřila hmotnost prázdného stroje a zásoba paliva mohla být co největší. K výrobě byly použity, jak je u firmy Scaled Composites zvykem, uhlíkové kompozity a epoxydová pryskyřice. Práce na stroji trvaly čtyři roky. Výsledkem je letoun o rozpětí 34,77 m, délce 13,45 m, výšce 4,06 m, prázdné hmotnosti 1 624 kg a maximální vzletové hmotnosti 10 018 kg, přičemž 8 100 kg z toho činí palivo (tedy téměř pětinasobek hmotnosti prázdného stroje). Palivových nádrží je v letadle celkem 13, v každé z ocasních gondol je trojice nádrží, dalších šest je v křídlech a v trupové gondole je jedna hlavní nádrž, která jako jediná zásobuje motor palivem přímo, které je do ní z ostatních nádrží přečerpáváno. Aby se po celou dobu letu udržovalo optimální těžiště, přečerpávají palivo automaticky mezi nádržemi palivové pumpy po každých třiceti spotřebovaných litrech. S nepříliš velkým přeháněním lze říci, že jde o palivovou nádrž s křídly. Kvůli očekávanému letu ve výškách kolem 13 700 metrů bylo zvoleno palivo JP-4, u kterého nehrozí zamrznutí. Pilot má v přetlakové kabině přetlakované na výšku 3 tisíce metrů k dispozici poměrně těsný prostor o délce 2,3 m. Vybavený je sedadlem, které je jednak sklopné do vodorovné polohy a jednak výškově nastavitelné, aby mohl pilot při vzletu a přistání koukat vpřed skrze malý překryt kabiny. Během letu se sedadlo následně sníží tak, že sice není vidět dopředu, což nikterak nevádí, protože pilot letí pouze pomocí přístrojů, ale o výhled ochuzen není, neboť po obou stranách kabiny jsou kruhová okna umožňující pohled do stran. Letoun disponuje zatahovatelným podvozkem předového typu s tím vylepšením, že z důvodu velkého rozpětí a s ním spojených horších vlastností při pohybu po zemi může natáčet i kola hlavního podvozku.

V průběhu práce na stroji GlobalFlyer se o Fossettově záměru dozvěděl i jeho dlouholetý přítel Sir Richard Branson, kterého celý projekt ohromně nadchnul. Neváhal proto a nabídl se, že bude Fossettovi cestu kolem světa financovat pod hlavičkou svých aerolinií Virgin Atlantic, což jej na oplátku zviditelní. Plácli si a společně na tiskové konferenci 23. října 2003 v londýnském Muzeu vědy oficiálně světu projekt představili. Fossett s Bransonem oznámili, že se Fossett v dubnu či říjnu následujícího roku pokusí na speciálně zkonstruovaném letadle obletět Zemi, a že by to nemělo trvat více než 80 hodin. Jak to ale téměř u všech podobných velkolepých akcí bývá, původní harmonogram se jen málokdy podaří splnit.

Veřejně byl GlobalFlyer představen 8. ledna 2004 na letišti v Mojave (KMHV/MHV) v Kalifornii, kde se taktéž dočkal prvního vzletu, ke kterému došlo v pátek 5. března 2004. Za řízením usedl vedoucí projektu Jon Karkow a ve vzduchu strávil hodinu a půl. Prozatím vystoupal nejvýše do 3 600 metrů a provedl řadu testů, jako je zatažení a vysunutí podvozku, ověřil funkci brzdících padáků a podobně. Po přistání nešetřil slovy chvály, neboť letadlo (na své rozměry) letělo skutečně příjemně. Už v této době se ale začalo hovořit o tom, že dubnový start na oblet je nereálný a v úvahu připadá tedy až říjnový termín anebo možná spíše až první polovina roku 2005.

Bylo tomu skutečně tak, protože ještě v listopadu 2004 probíhaly zkoušky letounu a teprve 13. října 2004 stroj poprvé pilotoval i Fossett. Následně v prosinci 2004 padlo rozhodnutí použít jako místo vzletu a přistání letiště Salina (KSLN/SLN) v Kansasu. Pro tuto volbu hrálo několik faktorů. Za prvé to byla délka dráhy (3 749 metrů), která umožňovala vzlet stroje zatíženého palivem potřebným pro oblet Země, za druhé to byla nedávná oprava této dráhy, kdy obdržela nový povrch a k tenkým kolům GlobalFlyeru byla dostatečně šetrná, a třetím důvodem byla poloha letiště, které se nachází prakticky ve středu Spojených států, což má pozitivní vliv v tom případě, kdy by letounu došly ke konci letu pohonné látky a musel by v závěru plachtit. Pokud by bylo startovním místem nějaké letiště na pobřeží, hrozilo riziko, že by případně palivo došlo ještě nad oceánem a pilot by nemusel najít vhodné místo pro přistání a stroj by byl ztracen. 15. prosince 2004 si Fossett převzal letoun (registrace N277SF), který byl doposud ve vlastnictví Scaled Composites, a následující rok jej 6. ledna přelétl do Saliny, což byl vlastně i první dálkový přelet tohoto stroje, neboť doposud se létalo jen v okolí mohavského letiště. Během přeletu vystoupal až do výšky 14 316 metrů a mimo jiné se objevil i první problém, kterým byly potíže s přetlakováním kabiny. Z tohoto důvodu byl nucen sklesat do menší výšky. Po přistání technici objevili netěsnost v přetlakovacím systému, kterou odstranili, takže stroj byl opět plně schopen zúčastnit se pokusu o rekordní let.

Jak je u obletů Země zvykem, byl i let GlobalFlyeru naplánován tak, aby využíval tryskového proudění (jet stream), které naši planetu obíhá ze západu na východ. Jde o proudění vzduchu v atmosféře, které dosahuje velmi vysokých rychlostí (100 km/h a více). Díky němu trvá let například z New Yorku do Londýna o více než hodinu méně než opačným směrem. Z tohoto důvodu a kvůli snaze vyhnout se co největšímu počtu turbulencí byla za cestovní hladinu zvolena výška 13 700 metrů. Relativně křehká konstrukce letounu si vyžadovala klidné podmínky bez turbulencí, proto předtím, než došlo ke startu na historickou misi, si vzlet vyžádal několik odkladů z důvodu nepříznivého počasí. Původně se uvažovalo o 6. únoru, následně se start o dva dny posunul. Poté se ještě jednou odložil o tři dny, aby se dnem s optimálními podmínkami konečně stal 28. únor 2005. V 18 hodin, 47 minut a 10 sekund místního času Fossett vzlétl. O tři dny později

přistál zpátky v Salině. Rozhodně nelze říci, že by tyto tři dny proběhly úplně klidně. První nepříjemnost jej potkala už pár hodin po startu, když se přiblížil ke kanadským hranicím, kde mu z ničeho nic přestala fungovat satelitní navigace (GPS). Nějakou dobu letěl bez ní a let koordinoval s řídicím střediskem v Salině. Naštěstí se GPS jednotka po chvíli umoudřila a opět začala fungovat. Druhou nepříliš vítanou událostí bylo, když se k němu během letu nad Marokem přidalo doprovodné letadlo s fotografy a novináři. Pilot tohoto stroje chtěl lidem na palubě nabídnout co nejlepší podmínky, a tak se k Fossettovi přiblížil natolik, že se GlobalFlyer dostal do silných turbulencí, vinou čehož přišel o několik set metrů výšky. To nejhorší ale na Fossetta teprve čekalo v oblasti Perského zálivu, když mu řídicí středisko oznámilo, že aktuální údaje palivoměru nesouhlasí s propočty. Vypadalo to, že letoun spotřeboval výrazně více paliva než měl. Což se ukázalo být vážným problémem, protože to výrazně ohrozilo možnost stroje dosáhnout nejen výchozího letiště, ale dokonce i břehů USA. Stav paliva byl tak v následujících hodinách pečlivě monitorován a bod zlomu přišel, jakmile se Fossett přiblížil k havajským ostrovům. Zde měl poslední možnost bezpečně přistát před posledním úsekem nad oceánem. Zbývající zásoby paliva ale ukázaly, že by měly dostačovat pro přelet do Saliny, a tak GlobalFlyer pokračoval v letu. Propočty byly správné a Fossett zdárně do Kansasu dolétl. Během klesání na přistání v Salině mu piloti dopravních strojů prolétávajících právě v okolí po frekvenci gratulovali k famóznímu úspěchu. Oblět Země mu trval 67 hodin, 2 minuty a 38 sekund. Tímto letem se stal prvním člověkem, který sám oblétl Zemi v letounu bez doplnění paliva. Prohlídka stroje po přistání ukázala, že vlivem netěsnosti uzávěru palivové nádrže uniklo přibližně 1 400 litrů paliva.

Přesto tento let nebyl nejdelším letem, jaký kdy letadlo (ať už lehčí nebo těžší vzduchu) vykonalo. Posádka Voyageru stále držela rekord v uletěné vzdálenosti letounu a prozatím nejdelší let měl na svém kontě balón Breitling Orbiter 3. Fossett se proto rozhodl, že vytvoří nový absolutní rekord v uletěné vzdálenosti, což společně s Bransonem oznámil na EAA AirVenture v Oshkoshi v červenci 2005, kde letoun i předvedl v letové ukázce. Nový pokus byl naplánován na únor 2006. Tentokrát ke vzletu posloužila dráha původně určená pro přistání raketoplánů v Kennedyho vesmírném středisku (KTTS/TTS) na Floridě, protože nabízí mimořádnou délku (4 572 m). Na druhou stranu měla určitý zápor, a to ten, že její povrch má protismykovou úpravu, aby zamezoval vyjetí raketoplánu mimo dráhu, což zase příliš neprospívalo citlivým kolům GlobalFlyeru. Přesto se toto riziko rozhodli podstoupit, protože Fossettův stroj byl naložený palivem „až po špunty“. Tentokrát byla závislost na vhodných podmínkách ještě větší, takže se opět čekalo na stav umožňující bezpečný let.

Dnem D se stal 8. únor 2006, i když ne všechno šlo jako po drátkách. Fossett se usadil v letounu a připravil se na start, když zaznamenal extrémně vysokou teplotu motoru. Za těchto podmínek

nemohl odstartovat, proto motor vypnul a čekal, dokud se nezchladí. Po vychladnutí motoru jej znovu nahodil a tentokrát se teplota držela v povolených mezích. Dostal povolení ke vzletu a pustil se vstříc novému dobrodružství. V tento moment ocenil dostatečně dlouhou dráhu, protože plně zatížený letoun se zvedl až tři sta metrů před jejím koncem. A protože problémy nechodí nikdy samy, prorazila se zřejmě o dráhu jedna pneumatika a krátce po vzletu se ještě letoun střetl se dvěma ptáky. Konstrukce ale naštěstí zůstala nepoškozená, a tak Fossett pokračoval ve svém rekordním letu. Kvůli velké vzletové hmotnosti stoupal velice pozvolna a s motorem na plný výkon, což se projevilo tím, že se část vznikajícího tepla dostávala i do kabiny. V jedné chvíli tam pilot měl až 53 °C. Po vystoupaní nad osm tisíc metrů teplota poklesla na přijatelnější úroveň. Další průběh letu byl vcelku příjemný, což se změnilo nad Indií, kde byly značné turbulence. Jakmile Fossett dokončil jeden plný oblet Země a přelétal nad Floridou, vystoupal až do výšky 17 tisíc metrů a pokračoval k irskému Shannonu, který měl vedený jako závěrečný bod cesty. Přesto plánoval letět až na východní pobřeží Velké Británie, kde chtěl přistát na letišti Manston (EGMH/MSE) v Kentu. Kousek od irského pobřeží odstartoval GlobalFlyeru naproti Branson ve Fossettově Cessně Citation X (N377SF) a po minutě Shannonu mu pogrataloval k excelentnímu výkonu a rekordu. Krátce na to došlo na známé pořekadlo „neříkej hop, dokud nepřeskočíš“, protože Fossett nahlásil problém s elektrickým generátorem. Jeho výpadek by měl za následek výpadek i všech palubních systémů a přístrojů, což by bylo více než nepříjemné. Pilot se proto rozhodl nepokračovat až do Kentu a zvolil pro přistání diverzní letiště Bournemouth (EGHH/BOH) na jihu Anglie. Během přistání se projevila prázdná pneumatika od startu a přetížené druhé kolo taktéž prasklo. I navzdory všem těmto nepříjemnostem GlobalFlyer 11. února po 76 hodinách a 43 minutách letu zdárně přistál a Fossett si na své konto připsal další dechberoucí rekord: bez doplnění paliva uletěnou vzdálenost 41 467 km. Pro úplnost ještě stojí za to zmínit, že oprava těsnění palivové nádrže nebyla dokonalá, protože i tentokrát část paliva unikla (přibližně 340 l), i když už nešlo o tak výrazné množství. Kromě toho se také ukázalo, že během turbulence nad Indií praskl jeden z úchyťů klapky na křídle, což se ale naštěstí během letu nijak neprojevilo. Karkow na stroji provedl nutné opravy a 24. února jej v Bournemouthu znovu zalétl.

Do třetice se Fossett ještě rozhodl, že překoná Voyager, protože rekord v uletěné vzdálenosti na uzavřené trati (tj. letu se startem a přistáním na stejném letišti) i nadále držel Rutan s Yeagerovou, neboť během svého prvního letu Fossett uletěl menší vzdálenost a při druhém letu přistál na jiném letišti než kde odstartoval. Za výchozí místo si opět zvolil Salinu v Kansasu, odkud vzletl 14. března 2006 a následně zde 17. března po překonání 40 706 km přistál. Aby měl jistotu, že uletí dostatečnou vzdálenost, Tichý oceán přelétal nad rovníkem, takže v této části využil maximální délky trajektorie. Díky výkonům dosaženým během těchto tří letů Fossett na GlobalFlyeru získal

a dosud drží tři světové rekordy. Jednak to je největší uletěná vzdálenost na uzavřeném okruhu: 40 706,53 km; jednak největší uletěná vzdálenost letadla bez doplnění paliva: 41 467,53 km; a jednak nejvyšší dosažená průměrná rychlost během obletu Země: 550,78 km/h. Na to, že GlobalFlyer byl původně zamýšlen na pouhý jeden rekordní let, je to působivé.

Již po prvním rekordním letu projevilo o letoun zájem Národní muzeum letectví a kosmonautiky, kam byl nakonec věnován a 23. května 2006 jej ze Saliny Fossett přelétnul na Dullesovo letiště (KIAD/IAD). Dnes je Virgin Atlantic GlobalFlyer vystaven v Udvar-Hazyho centru Národního muzea letectví a kosmonautiky na letišti Dulles ve státě Virginia.

Překonat uletěnou vzdálenost více než 41 tisíc kilometrů rozhodně nebude snadné. Bylo by docela dobře možné, že by se o to znovu býval pokusil právě Fossett, v jehož povaze bylo stále znovu a znovu překonávat sám sebe, bohužel jeho výsledek je již definitivní, neboť se 3. září 2007 při letu nad pohořím Sierra Nevada ve svém letounu Bellanca Super Decathlon (N240R) zřítíl a zahynul. A co se týče konstruktéra Burta Rutana, ten je od roku 2011 v důchodu. To naštěstí ale neznamená, že bychom se od něj už nedočkali ničeho převratného. Je totiž i nadále velice aktivní a jak se letos začátkem března ukázalo, pracuje nově na dalším ze svých mimořádných nápadů. Tím je stroj nazvaný SkiGull. Dle informací, které o tomto letadle zatím prosákly, má jít o dvoumístný stroj se zatahovatelným ližinovým podvozkem (se zabudovanými koly) umožňujícím přistání na vodě, sněhu, trávě, hlíně i klasických letištích, což jistě ocení bush piloti. Projektován je s cestovní rychlostí přes 300 km/h a doletem kolem 4 tisíc km. Jak se sám Rutan přiznal, rád by ještě v tomto letounu podnikl se svou ženou cestu kolem světa, a to aniž by musel využít jediného letiště, neboť by těžil právě ze schopností a předností stroje SkiGull. Projekt je to mimořádně vzrušující a nemůžu se dočkat, až spatří světlo světa. Navíc symbolicky navazuje na dobrodružnou éru aviatiků plavících se vzdušným mořem kolem světa, jejichž pomyslným králem je Steve Fossett se svým letounem GlobalFlyer.

Kam dál?

Video s množstvím záběrů GlobalFlyeru, bohužel nepřilíš kvalitní: http://youtu.be/MI731XW_jLs

Video z příletu GlobalFlyeru na Dullesovo letiště k vystavení: <http://youtu.be/Dij3kQ2ZWac>

Fotogalerie GlobalFlyeru na Airliners.net: http://www.airliners.net/search/photo.search?regsearch=N277SF&distinct_entry=true

Marek Vanžura

(Photo © Virgin Atlantic)