



Barquilla del globo Rozier AM-7 “Ciudad de Huelva”



Jesús González Green es periodista, escritor y aeronauta. En 1992 junto con **Tomás Feliú Rius** cruzaron el Atlántico en el globo Rozier Am-7 “Ciudad de Huelva”, 5090 km en 6 días.

El 9 de febrero de 1992, los españoles Jesús González Green y Tomás Feliú partieron de

la isla canaria de Hierro en el *Ciudad de Huelva*, en globo, para tomar la misma ruta de los alisios que transportaron a Cristóbal Colón a las Américas. Fue uno más de los muchos eventos con que se celebró en España el quinto centenario del descubrimiento del Nuevo Mundo.

Hasta esa fecha nadie había cruzado el Atlántico en globo de este a oeste y las travesías en sentido contrario se habían hecho aprovechando las corrientes de aire, a 10 000 metros de altura, con lo que se evitan las malas condiciones meteorológicas que se dan en la capa inferior de la troposfera.

Tomas Feliu y González Green



Hacia ya cuatro años que a Tomás Feliu se le había metido en la cabeza la idea de atravesar el Atlántico en globo, volando a baja altura, en compañía de los vientos alisios. Ya había fracasado en cuatro intentos, aunque en el sentido contrario tuvo éxito en varias ocasiones. Feliu, un experto aerostero, se asoció con

González Green, quien obtuvo la primera licencia de vuelo para globos en España, periodista, piloto de veleros y aventurero, que en una de sus misiones de guerra había estado a punto de morir fusilado por las tropas de Mobutu en África.



El globo era de gas y aire caliente, Rozier Am-7, con una cabina cerrada y podía cargar 1700 kilogramos.

De las dificultades del viaje tuvieron una prueba nada más salir de las Canarias, cuando se vieron inmersos en una tormenta que empapó el aerostato con tal cantidad de agua que apenas podía mantenerse en el aire. El viento apagó el quemador en varias ocasiones y el meteorólogo que seguía el vuelo, José Luis Camacho, les dijo que no ascendieran para librarse de los chaparrones porque en altura la corriente los llevaría a África y los metería en un cúmulo nimbo. Contactaron por radio con un avión de Iberia que volaba de Madrid a Buenos Aires. El avión se desvió de su ruta para pasar sobre el globo y darles su posición exacta. Los pilotos les advirtieron que, de acuerdo con lo que podían ver en el radar de la aeronave, ya estaban en el borde de la tormenta y que habían contactado con un buque alemán que, si dejaban de emitir por radio, se había comprometido a rescatarlos, aunque tardaría unos 20 días en llegar. Aún pasaron nueve horas antes de que se libaran de la borrasca.

El primer encontronazo con el mal tiempo hizo que arrojaran al mar una gran cantidad de pertrechos y a partir de ese momento les costaría mucho evitar que el aeróstato ascendiera a una altura excesiva. Durante el día el gas se calentaba y el globo subía, mientras que por la noche, al enfriarse, descendía casi hasta el nivel del mar. En los ascensos llegaron a elevarse a más de 5000 metros de altura, en donde la falta de oxígeno les causó serios problemas.

El viaje se acortó casi en un par de días, con respecto a sus previsiones, y en vez de arribar a la isla Margarita se encontraron con el delta del Orinoco. Al igual que le ocurrió a Colón, en su tercer viaje, les dio la bienvenida al Nuevo Mundo un pájaro: el rabilargo. La desembocadura del Orinoco forma una vasta zona pantanosa, arbolada, en donde si aterrizaban jamás los encontrarían. Establecieron contacto por radio y desde Caracas enviaron un helicóptero que los acompañó hasta un lugar que bordeaba la selva en el que pudieron tomar tierra. Allí les dio la bienvenida un grupo de niños del poblado de la Esperanza.

A la mañana siguiente Tomás recibió una llamada de España, era el rey Juan Carlos que le dijo: «habéis escrito una página de oro en la historia aeronáutica de este país». El monarca se



equivocó porque la página de oro que escribieron los aerosteros figura en la historia de la aeronáutica mundial. Los dos españoles, en aquel histórico viaje, recorrieron 5090 kilómetros en seis días (130 horas y 19 minutos), con lo que acreditaron los récords mundiales aerostáticos de distancia y permanencia en el aire.

Globo tipo Rozière

- Diseñado por **Pilâtre de Rozier** (Francia, hacia 1785).
- Intentaba combinar las ventajas del **globo de aire caliente (Montgolfier)** y del **globo de gas (Charlière)**.
- Se ideó poco después del primer vuelo tripulado de la historia (1783) y el propio Rozier murió en 1785 intentando cruzar el Canal de la Mancha con uno de estos globos.

Un globo **Rozière** tiene **dos compartimentos separados**:

1. **Parte superior: globo de gas ligero (normalmente hidrógeno o helio).**
 - o Proporciona **flotabilidad estática** y mantiene el globo en el aire durante largos periodos.
 - o No necesita calor constante, lo que ahorra combustible.
2. **Parte inferior: globo de aire caliente.**
 - o Contiene un **quemador** que calienta el aire a voluntad.
 - o Permite **controlar la altitud** sin liberar gas ni lanzar lastre.
 - o Actúa como un “elevador” o “regulador fino” de altura.



En conjunto, el globo **se eleva por flotabilidad combinada** (gas + aire caliente). El piloto puede mantenerse en vuelo durante **días** (no solo horas), con **gran control sobre la altura y ahorro de combustible**.