

VOLO CARGO Parte seconda

Cari colleghi,

come promesso vi scrivo dopo il mio arrivo a San Diego col volo cargo T0015.

Mamma che noia! Se non fosse per i ricordi che il sorvolare queste zone risveglia in me, la monotonia di cinque ore di volo, da solo (o quasi) sarebbe insopportabile. Ma andiamo per ordine.

La mia prima preoccupazione è il peso dell'aereo. Come già detto, ho imbarcato 52.957 lbs. di carburante divisi nei tre serbatoi, pari al 91% della massima capacità, e con un carico di 50.000 lbs (praticamente il massimo!) l'aereo raggiunge il peso di quasi 203.000 lbs, di poco inferiore al MTOW di 209.000 lbs. Meno male che la pista è lunga e non fa troppo caldo! Penso comunque al Prez che anche oggi sarà contento, viaggio a pieno carico, massimo guadagno. Giusto un pensionato come me può volare per Tropic Air, senza stipendio. Non so come facciano gli altri, forse hanno altre attività e volano anche loro solo per diletto! Peccato però che l'unico che incassa è sempre il padrone...



Al parcheggio contatto il Ground dell'ATC virtuale, chiedo le solite autorizzazioni e ricevo anche la clearance per San Diego, decollo dalla rwy 30. A dire il vero il piano di volo di Compagnia suggeriva la 27L, ma visto che la direzione iniziale è per il VOR di La Belle, la 30 appare più adatta. Le otto e mezza di mattina, a Miami, è ora di punta, quindi vengo accodato ad altri tre aerei che devono decollare dalla stessa 30.





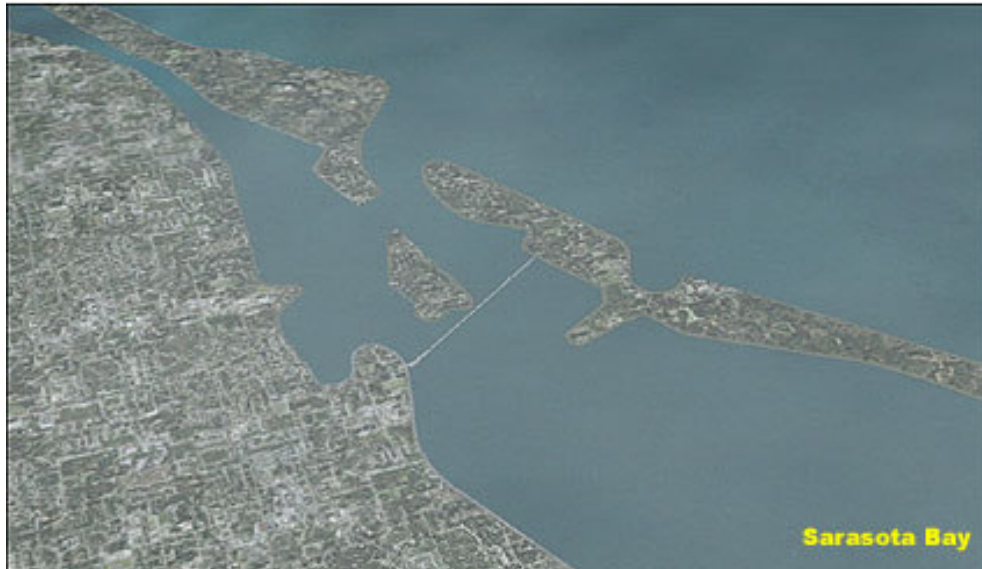
Approfitto della lunga attesa per completare la check list, parametri iniziali impostati, flaps a 5° e quando arriva il mio turno cambio frequenza sulla Twr. Autorizzato al decollo alle 08:36 Easter Time stacco l'ombra da terra. Salita iniziale per 10.000 ft. sul QNH locale. A 3000 ft. ritraggo i flaps, aumento la KIAS a velocità 250 kts, rateo 1400 fpm.



Contatto Miami Center, attivo l'autopilota e dopo circa 10 minuti raggiungo i 10.000 ft. e vengo autorizzato per 18.000, sempre sul QNH locale in quanto siamo in America e qui la quota di transizione è sempre 18.000 ft. Aumento la velocità a KIAS 300 e speriamo in bene. Ed effettivamente va bene fino a FL180, quando mi viene Miami CTR mi assegna il nuovo livello, FL280! So già che è troppo per il povero "Ultimo Valzer" (altro che valzer, manco una tarantella....!) e richiedo FL250, con un rateo di 1200 fpm. Anche così il 727 arranca, fa fatica a mantenere i 300 kts. indicati, cosa pretendo, a stento sono 215, 272 nodi GS; così riduco il rateo a 900 fpm., richiedo un'ulteriore riduzione a FL240, che raggiungo alle 08:58, 22 minuti dopo il decollo.

Per questa salita ho consumato 6200 galloni, circa il 12% del carburante imbarcato. Una volta livellato, posso finalmente aumentare a 300 KIAS, Mach .70.

Alle 09:12 lascio le coste della Florida dopo aver sorvolato Sarasota e mi dirigo verso la Louisiana, lasciando alla mia destra le coste dell'Alabama e del Mississippi. Alle 09:30 Miami CTR mi lascia e mi passa a Jacksonville CTR. Imposto la navigazione in allontanamento per la radiale 284 dal VOR SRQ di Sarasota, il prossimo VOR LEV di Leesville è ancora lontano e, con il Golfo del Messico davanti, lascio un po' di spazio alla fantasia...

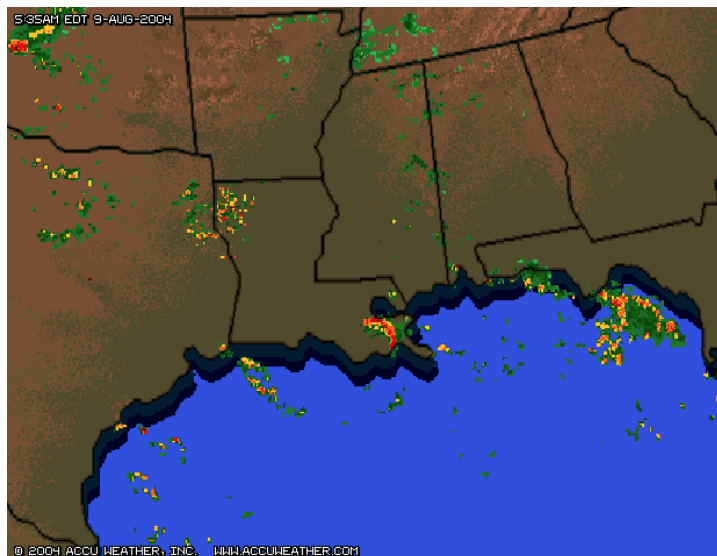


Già il nome Florida evoca i "conquistadores" spagnoli comandati da Juan Ponce de Leon che nel 1513 sbarcarono, primi europei, sulle coste di questa penisola. Ed essendo il giorno di Pasqua, e vedendo la rigogliosa vegetazione, i fiori e il bel tempo chiamarono questa terra "Pascua florida"

Anni dopo, nel 1539, un altro cavaliere spagnolo, Hernando de Soto, Governatore di Cuba, partì dall'Avana con una spedizione per esplorare le coste della Florida sul Golfo del Messico, a quei tempi abitate dagli indiani Seminole.

Una leggenda fa derivare il nome della contea e della città di Sarasota da quello della figlia del "conquistador" spagnolo, Sara de Soto, che prima guarì col suo amore un giovane capo Seminole e poi, caduta a sua volta ammalata e morta per i miasmi delle paludi dell'Everglades, fu sepolta assieme al giovane capo e 100 guerrieri in quella che oggi è baia Sarasota.

Intanto che ripenso a questa storia, avviene il primo cambio di fuso orario. Tra la Florida e la California ci sono ben quattro ore di differenza, si passa dall'ora orientale (Eastern Time) all'ora del pacifico (Pacific Time) attraverso il fuso centrale (Central Time) e quello delle Montagne Rocciose (Mountain Time). Ora, lasciate le coste della Florida, entriamo nel fuso del Central Time e sono così di nuovo le 08:30 CT.



Il volo continua con qualche turbolenza, lo sapevo, il meteo aveva avvertito e alle 08:50 CT lascio il CTR di Jacksonville per contattare Houston CTR. Alle 09:03 (CT) sorvolo il delta del Mississippi. Alla mia destra immagino New Orleans, i vecchi tram sferraglianti e le immancabili note del jazz che irrompono da tanti locali del

vecchio quartiere francese. E poi, a quanto mi hanno raccontato ancora a Miami, proprio all'inizio di settembre ci sarà il famoso Mardi Gras, il carnevale, ma quello gay... !

Qui tutto parla ancora francese, anche se sono passati duecento anni da quando nel 1803 il Presidente Jefferson ha comprato la Louisiana da Napoleone. Si tratta della più grande compravendita di terreni della storia, in quanto quella che era allora la Louisiana andò a formare non solo lo stato attuale, ma tutti o in parte i moderni stati dell'Arkansas, Missouri, Iowa, North Dakota, Texas, South Dakota, New Mexico, Nebraska, Kansas, Wyoming, Minnesota, Oklahoma, Colorado and Montana!

I battelli a ruote portano ancora i turisti lungo i canali e attraverso i bayoux, dove si possono assaggiare i famosi gamberi d'acqua dolce conditi con salse piccantissime (qui d'altronde è la patria del Tabasco!).

Sono ormai in volo da circa un'ora e mezza. La velocità si mantiene costante su M .70, 420 GS. Mi rimangono ancora 34.800 lbs di carburante, quindi ho consumato inclusa la salita, circa 9600 lbs/ora; questo tanto per verificare i calcoli di consumo, perchè se non mi bastasse il carburante e dovessi atterrare lungo la strada, sentirei poi il Prez... tanti costi aggiuntivi! Ho sorvolato il VOR di Leeville e volo ancora in allontanamento lungo la radiale 278 prima di intercettare il VOR di Houston (IAH).

Alle 09:48 CT sorvolo la città di Houston, col suo Centro Spaziale e la sede delle più importanti società petrolifere. Il Texas è il più grande Stato americano, quello che ha sulla bandiera la stella solitaria, la Lonely Star, lo stato delle rose gialle, vi ricordate la canzone "The Yellow Rose of Texas"? Lo stato dei grandi allevamenti di bestiame e dei pozzi di petrolio. Non è uno stereotipo del cinema, ma qui tutti, ma proprio tutti, uomini e donne portano i cappelli da cowboy, non sempre i veri Stetson di feltro, molto cari, ma più semplici cappelli di paglia con piume e nastri colorati.



Cambio la frequenza del VOR, mi sintonizzo su quello di Junction (JCT) e alle 10:00 CT chiedo di salire a FL 270. Ormai ho consumato il 50% del combustibile imbarcato, il peso complessivo è di 175.000 lbs. e posso azzardare una quota più alta, per una velocità maggiore e un consumo inferiore.

Ormai il mare si allontana, il Golfo del Messico scompare in coda e comincio a volare sulle pianure che alla mia sinistra portano verso il Rio Grande e il Messico. Quando lascerò il Texas entrerò in Arizona... e qui ancora tanti ricordi...!

TAF065

Fine della seconda parte

