

Volo Cargo

Cari colleghi,

vi scrivo da una saletta dell'aeroporto di Miami, Cargo Terminal.

Sono arrivato ieri mattina da New York e sono pronto a ripartire oggi per San Diego.

Sveglia come al solito all'alba per preparare il piano di volo e controllare ancora una volta quel vecchio scassone del Boeing 727-200. Frugando tra le carte ho scoperto che è stato costruito nel 1967 per la Federal Express, che dopo qualche anno l'ha rivenduto ad una compagnia sudamericana. Lì è restato per molti anni, trasportando merci varie su e giù per le Ande. Decolli ed atterraggi in quota e piste non sempre asfaltate non hanno contribuito alla salute del mezzo, che un bel giorno di tre o quattro anni fa è stato acquisito nella flotta Tropicair. E ho detto acquisito e non acquistato, perchè in effetti non c'è stata nessuna transazione monetaria tra Juan Montero, il venditore, ed il nostro Prez. Chissà cosa è stato scambiato allora, in quell'aeroporto sperduto in mezzo alla foresta amazzonica, lungo le sponde dell'Orinoco (?!).

Ma tant'è. Ormai conosco il 727, ho scorazzato su e giù per gli States coi voli cargo e so come trattarlo, con delicatezza, senza pretendere troppo.

Ieri, dopo l'ennesimo volo in solitario, ho passato la giornata negli aeroporti intorno a Miami per trovare un copilota ed un ingegnere di volo qualificati per proseguire il volo ed avere un po' di aiuto, ma invano. Quando le persone interpellate sentono il nome di Tropicair, rifiutano educatamente, e nemmeno sempre! Ho detto equipaggi qualificati, perchè di disperati e sprovveduti pronti anche a salire su un aereo Tropicair ce ne sono parecchi, senza sapere che la paga sarà un miraggio. Ma quelli non li voglio io, "meglio soli che male accompagnati", come direbbe Pasquale del Grande Fratello. (apro una parentesi: al giorno d'oggi se non si cita il Grande Fratello si fa la figura degli ignoranti).

Così anche oggi dovrò fare tutto da solo.

Ieri sera però ho dovuto litigare col rappresentante del Prez per limitare il carico a 50.000 libbre. Con un volo di quasi 2000 miglia devo imbarcare almeno 53.000 lbs di carburante, così per restare nel peso massimo al decollo (MTOW=209.000 lbs) bisogna ridurre un po' il carico; ma il Prez queste cose non le vuole sentire...*"Ridurre al minimo i pesi superflui ed imbarcare quanto più possibile, magari in discesa spegnere almeno un motore e andare in folle!"* mi sembra di sentirlo, per questo che usa il 727 che di motori ne ha tre.

Cosa ci sia nelle casse e cassoni imbarcati non so e non voglio sapere, non mi fido neppure nel manifesto di carico, ma finora non ho avuto noie con le autorità, speriamo che anche a San Diego di fidino...

Il piano di volo è quanto di più "tropicano" si possa immaginare... Dato che all'origine era stato fatto per tutt'altro scopo, non è più utilizzabile così com'è, ma deve essere adattato alla nuova situazione (leggi FS2004). Solo che ignora le aerovie e si riduce ad un mero "VOR to VOR", poco compatibile con le esigenze degli ATC. E' vero anche che il B727-200 non ha nessun strumento per la condotta automatica del volo, quindi anche il VOR to VOR è meglio che la navigazione con bussola, anemometro e orologio!

E la quota prevista di 33.000 ft.! Illusione, lo so già! A pieno carico il povero aeroplano arriva sì e no che a FL240, e poi bisogna aspettare, consumare carburante ed arrivare piano piano a FL290, ma più su no; forse una volta...!

Comunque sia, ora tutto è pronto. Ho avuto i bollettini meteo, solo qualche cellula temporalesca lungo le coste dell'Alabama e del Mississippi, poi alta pressione fino alla California. Ho controllato tutto, fatto il giro canonico intorno all'aereo, dato un calcio alle gomme, controllate le prese statiche del pitot (mai dimenticare il pitot, come insegna l'Ernesto!) e posso salire a bordo.

Ciao a tutti, ci risentiamo all'arrivo (se arrivo...)

Il vostro TAF065