

Aventuras floridanas volando de regreso a casa

CRUZANDO EL PAÍS EN EL THORP 211

Había estado volando localmente el Thorp 211 por un tiempo y estaba emocionado por llevarlo a una misión más larga. ¿El Thorp, dijiste? Para aquellos que tienen conocimiento de la aviación de los 40, tal vez estén familiarizados con esta pequeña aeronave. El T211 tiene dos asientos, una apariencia genial, de extraordinario manejo, vuela con la cabina abierta o cerrada, ¡un deportivo ligero o un avión experimental! Originalmente, era impulsado por un motor de 75 caballos de fuerza: fue la mejorada T11 Sky Scooter, diseñada por John Thorp. A mediados de la década de los 40, se le instaló un motor de 85 caballos (T111), y finalmente, se reescribió el certificado en 1946 con el Continental O-200, motor de 100 caballos de fuerza. (T211). La versión Light Sport reduce alrededor de 1230 libras con el motor Jabirú 3300 de 120 caballos de fuerza.

El avión que yo vuelo es de categoría normal, un modelo de producción, construido en 1990. Con el Continental O-200, quema cerca de 4 a 4 ½ galones por caballo a 65-70 nudos —es un avión feliz en este rango de velocidad— y cerca de 6 galones por caballo alrededor de los 100 nudos —¡y es feliz a esta velocidad también!—. Entra en pérdida alrededor de los 39 nudos. Lo que amo acerca de este aeroplano es que es pequeño, compacto, puede aterrizar en corto en cualquier lugar (como un ultraligero), puedes cerrar la cabina y cruzar el país si lo deseas.

Planeé volar desde el aeropuerto Redbird KRBD de Dallas, TX, a Lakeland Linder Field KLAL Lakeland, FL, para el Sun-n-Fun, pero las circunstancias impidieron que eso ocurriera y terminé transportándome en carro. Ram y Jason, compañeros de vuelo, tuvieron 8 horas de extenuante vuelo IFR, entre las nubes, para completar el camino. Un vuelo ciego, ajetreado y húmedo.

El viaje por carretera fue mucho más sencillo, con un mejor clima, aunque un poco más largo. Russell Smith (mi compañero de viaje) y yo acordamos encontrarnos con la tripulación del vuelo (Ram y Jason) alrededor de las 11 de la noche del domingo, en el hotel en Tallahassee —todos estábamos dispuestos a tomar un descanso—. El lunes a media mañana, salimos del Tallahassee. Con el VFR marginal, Ram y Jason llegaron al aeropuerto Lakeland Linder cerca de las 2 pm. Russ y yo íbamos 3 horas atrasados.

En general, el día estuvo nublado y el aire grueso como mantequilla de maní. Los siguientes dos días fueron lluviosos y con viento, pero estábamos en el Sun-n-Fun y el show debe continuar.

Finalmente, el lunes (el final del show) llegó, yo estaba listo para ir al oeste. Un amigo, David Cusimano, volaría conmigo de regreso. David es un CFI, un jefe de instrucción de vuelo, por lo que esta sería una gran oportunidad para revisar mis habilidades de vuelo.

Estábamos listos para partir alrededor de las 8 am, pero tenía algunos pequeños asuntos de que ocuparme primero —una sesión de fotos para una revista de aviación—. David había llegado al Sun-n-Fun desde una boda en Nueva Orleans, por lo que traía mucho equipaje; logramos acomodar nuestras maletas para que cupieran en el compartimento de equipaje. Recuerdo haber pensado que necesitábamos uno de esos dispositivos de equipaje que proveen las compañías aéreas comerciales.

De cualquier forma, contacté con tierra, obtuve autorización y el abanderado nos despidió con una señal. Pude sentir que íbamos llenos de combustible y equipaje, no surgimos dentro del aire, pero nos levantamos y salimos bien. Después de ejecutar los procedimientos de salida del Sun-n-Fun, nos dirigimos hacia el oeste a Tampa, a algunas islas de arrecife en la entrada de Anacote, en el noroeste de Tampa Bay, en el Golfo de México. Bueno, el Golfo suena bastante arriesgado para un avión monomotor. La verdad sea dicha, las islas están, quizá, a una milla de la costa, por lo que incluso a una altura de mil pies, con cualquier tipo de planeador, uno puede llegar a tierra firme. Pronto nos encontramos con un avión fotográfico, un Cessna 210.

Disfruto de las sesiones de fotos. Son excelente prácticas para el “Vuelo de precisión” y para “prestar atención”, excepto que no estás practicando. Los fotógrafos querían la luz del amanecer, ya que es su momento favorito del día. Lo que pasa en la sesión de fotos es el vuelo en formación y seguir al avión líder donde quiera que vaya de manera que el fotógrafo pueda obtener la iluminación correcta acoplada con el fondo que desea. Esto requiere total confianza en el líder (el avión fotógrafo), esto es bueno cuando trabajas con personas de primer nivel, como lo hicimos. La parte emocionante llegó, cuando los seguimos hacia los 360 grados, el sol del amanecer nos cegó completamente —wow— incluso el avión líder, por toda la luz, desapareció por un breve tiempo, pero lo suficientemente largo como para estar realmente contento de verlo de nuevo. Hubiera tomado fotos, pero no tienes una idea de lo ocupado que estaba en ese momento.

Media hora después, estábamos listos para dirigirnos al norte por la costa de Florida. Pero al darnos cuenta de la belleza de las islas que estaban por debajo, tuvimos que meternos a nadar durante unos 15 minutos, más o menos.

Nos sorprendimos al ver un hermoso velero Tricasco varado (término náutico para estacionado) sobre la arena natural y árida en una isla de arrecife. El agua de alrededor era de un azul claro en el lado del golfo y verde claro en el lado este. Había peces grandes deambulando, tal vez marsopas o delfines. Pudimos ver a una pareja (dos caminantes) arrastrando sus pies descalzos por la arena a unos cien metros de su bote sobre la playa. ¡Qué escenario!

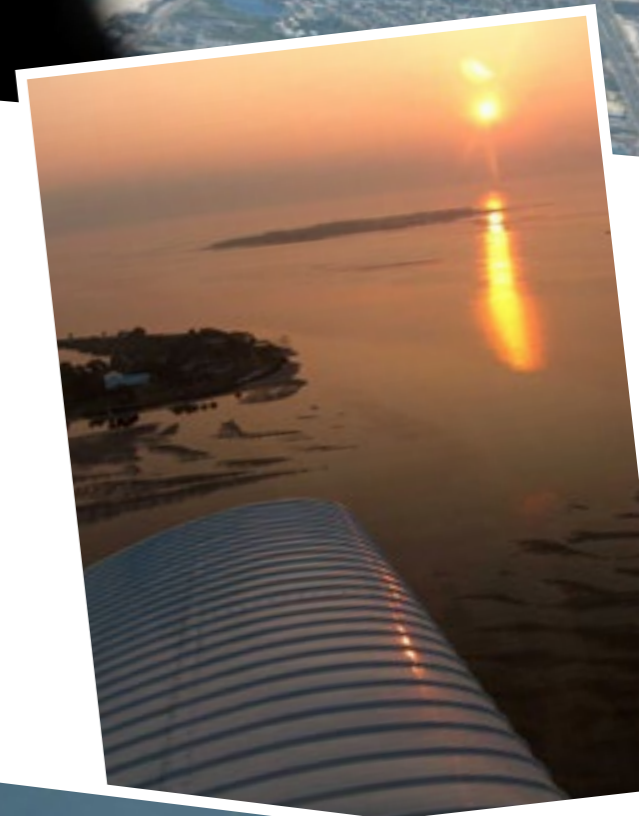
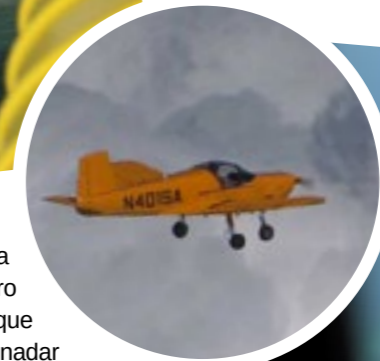
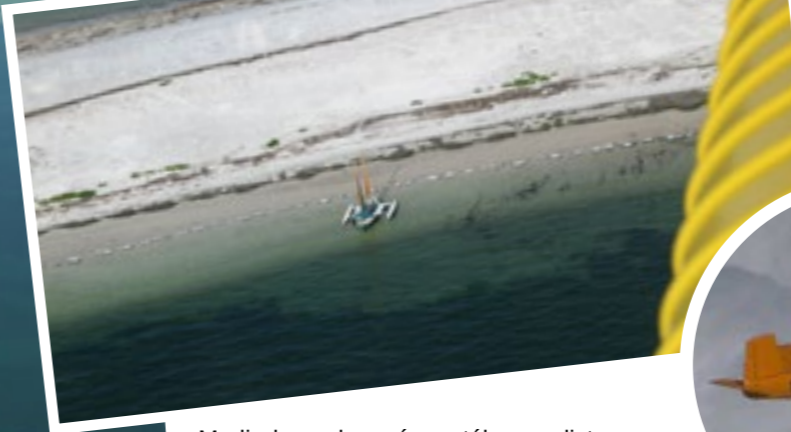
La cantidad de vida marina y aves era impresionante. Eventos como este realmente endulzan la vida.

Era probable llegar mucho más tarde de lo previsto si hubiéramos ido más lejos, así que retomamos el camino rumbo al norte. Mantenernos cerca de la costa fue fácil ya que la visibilidad no pudo haber sido mejor. Ascendimos alrededor de 2500 pies, lo que nos permitía una gran vista de la costa. Sobrepasamos al lado de la Reserva Nacional de Vida Silvestre Chassahowitzka, la entrada de St. Martins, la entrada de Seahorse (donde vimos un interesante faro) y la entrada de Cedar, evitando que el ruido contaminara el desierto natural. Descubrimos una interesante casa de luces en Seahorse. Cuando llegamos tierra adentro, le pregunté a Dave qué tan alto pensaba que uno debería estar en el centro de Florida, entre el golfo y el Atlántico, para poder ver ambas costas... Si no nos hubiéramos distraído tanto la media hora anterior, te tendría una respuesta.

La primera parada para cargar combustible fue en Ciudad Cross. Estábamos listos para estirar las piernas y relajarnos de la maravillosa última hora y media. Nos encontramos con el piloto de un RV 9 con destino al estado de Washington. Después de conversar unos minutos, se adelantaron, yo les ofrecí alcanzarlos en el camino. Eché un vistazo a mi fiel Continental O-200 de 100 caballos de fuerza y a su gran “lo que sea que haya dentro de esa hermosa, elegante y larga nariz”. ¡Me retracté de mi oferta!

En la cima de la saliente de Florida, era hora de virar a la izquierda para dirigirse hacia Texas. Teníamos la opción de ganar altitud y recuperar un poco de tiempo, u “oler más rosas”. Si elegíamos deleitar aún más nuestros sentidos, tendríamos que parar pronto a cargar combustible para no terminar en el extremo corto del medidor, por lo que bajamos en el Internacional Panamá Bay County. Fue asombroso, aparte de acercarnos a una bahía y aterrizar en un aeropuerto internacional, el cual se escucha mucho más grande de lo que es. Estábamos fuera de la pista cuando un hermoso DC3 pasó, saliendo del activo. Es genial ver estos grandes aviones históricos en los espectáculos, al igual que sorprendente, así como placentero, volar con ellos.

Después de la comida y de buscar por todos lados algo de protector solar (nos quedamos perplejos porque en Panamá Beach era difícil de encontrar —¡gracias a Dios por los autos de cortesía!) Corredor Destin, ¡aquí vamos! Al no haber volado antes por esta ruta, no estaba al tanto del “corredor”. Esta área está llena de zonas restringidas alrededor de la Base de la Fuerza Aérea Elgin. De hecho, la sección dice: “Regla especial de tráfico aéreo, FAR Parte 93 Elgin / área Terminal Valparaíso,



Florida". Sí, también estaba el MOA de Elgin E que cubre todas las áreas restringidas de Elgin/Valparaíso. De cualquier forma, llamamos a Elgin, y aunque estaban bastante ocupados, nos dieron autorización para transitar por el espacio aéreo. Salimos para bajar y ver la brillante arena blanca y las líneas de bronceado. Realmente no bajamos tanto, pero a 1500-2000 pies, fue fácil elegir Laguna Beach, Destin/Ft Walton Beach, y así sucesivamente. Luego vi el motel Five Flag en Pensacola, donde mi familia y yo vacacionamos varias veces. Eso estuvo bien. ¿Y adivina qué? Justo en tierra fue fácil reconocer a los Blue Angels estacionados en la rampa de Pensacola NAS.

No muy lejos, a lo largo de la costa, fuimos direccionados fuera del golfo. El controlador nos dijo que no nos enviaría muy lejos. ¿Recuerdas que el techo de un hombre es el piso de otro hombre? La verdad, no estaba cómodo con esto. Es sorprendente cuántos nuevos sonidos puede hacer un solo motor entre más lejos del agua te encuentres. Es como si hubiera un indicador de "agua abajo" conectado al motor.

Solicite un cambio de rumbo y de altitud para que me redireccionaran un poco más cerca de la costa, el cual fue aprobado, después de 3-A 10 (los militares, no las alas de Mitchell) vinieron de tierra hacia nosotros haciendo una maniobra de enjambre de abejas a nuestro alrededor. Estuvo bien, los escuchamos hablar por el radio y sabíamos que iban a venir y lo que estaban haciendo, por supuesto que no se acercaron mucho, ¡pero fue muy emocionante! Ahora entendíamos por qué nos expulsaron.

Entonces, el C130 pasó por abajo y ligeramente detrás de nosotros. Por supuesto, estábamos en el vuelo siguiendo los servicios de radar y todos sabíamos dónde estaban todos los demás en cada momento. De hecho, toda la interacción fue muy interesante.

Hora de hacer un cambio brusco hacia el noroeste, a través de Luisiana. En general, mantuvimos un viento de cola de 10 nudos, que mantuvo nuestra velocidad alrededor de 110+. Sin embargo, aún estaría oscuro cuando volviéramos a Dallas.

Cruzando el Mississippi, había incendios forestales que el servicio de vuelo nos había advertido. No estaba demasiado preocupado por ellos, pero a 4500' y 6500' nos redujeron la visibilidad.

Finalmente llegamos a Columbia-Marion, en Mississippi. Esto era un tramo de cerca tres horas, generalmente, estoy acostumbrado a tramos de dos horas o alrededor de 200 millas. Al acercarnos, parecía una zona bastante solitaria, pero un muy amable señor retirado se nos acercó y nos dejó en tierra. Lo interesante de este aeropuerto fueron dos aviones de combate de la era coreana montados en postes: un F86 y un T33. A mi padre le hubiera encantado derribar alguno de ellos cuando era piloto de la Fuerza Aérea. Habiendo servido en la Segunda Guerra Mundial, en Corea y en Vietnam,

no había muchos aviones en el inventario de la Fuerza Aérea que no hubiera volado cuando se retiró.

Después de un refresco, volvimos al Thorp y nos preparamos para cruzar el río Mississippi, entre Vicksburg y Baton Rouge. Lo llevamos hasta a Natchitoches, Luisiana. Otro aeropuerto agradable y tranquilo, que parecía bastante desierto. No pudimos comunicarnos con alguien en Unicom, y no queríamos perder tiempo ni precioso combustible, pero era una bonita instalación y de buen tamaño. Suficientemente seguro, el amable liniero dijo que estaban recibiendo, pero no enviando llamadas por la radio. Me alegro de que nos detuviéramos. Después, a Dallas a solo 200 millas más.

En efecto, anocheció más tarde. No solo eso, sino que la oscuridad se complementaba con la lluvia. La lluvia no era tan amenazante, pero las altísimas nubes de donde brotaba sí lo eran. Entonces ejecutamos unos jiggery-pokery en algunos senderos y nos movíamos alrededor de esas grandes cosas. Parecía que íbamos a tener que parar en Longview y esperar que el clima se calmara hasta la mañana, pero la suerte nos acompañó. Si bien no hay radar meteorológico en 2535T, el servicio de vuelo fue muy útil para aprender su radar Doppler, y esto junto con nuestro LOW (Look Out Window – Mira por la ventana) fue muy efectivo. La visibilidad todavía era de más de 10 millas, incluso con la lluvia ligera. Finalmente, las luces de Dallas comenzaron a aparecer. Nos llevaron al Ejecutivo de Dallas (solía llamarse Aeropuerto Redbird, donde vivía el Thorp T211 en Indus Aviation. Redbird suena bien. Sin embargo, los planificadores de la ciudad de Dallas renovaron el área y Dallas Executive suena mucho más comercial, ¿no?).

Pasamos a una altitud de patrón de 1500', comenzó a ponerse un poco complicado. Estaba lloviendo y bastante oscuro. Al revisar la lista de verificación de aterrizaje, no noté ningún reflejo de la lluvia frente a la nariz ni carga eléctrica cuando coloqué el interruptor de la luz de aterrizaje en la posición de encendido.

Era hora de invocar un procedimiento sugerido por mi instructor de vuelo (cuando el Ejecutivo de Dallas se llamaba Redbird). Tom Tweeddale dijo: "cuando te acercas por la noche y no te gusta lo que ves cuando enciendes la luz de aterrizaje... ¡apágalo!"

Entendido, no teníamos luz de aterrizaje. Hubo un comentario desde algún lugar de la cabina de mando que decía que ya era hora de terminar el espectacular vuelo que casi habíamos completado. Al llegar a la final, le costó mantenerse alineado con la pista, y mucho menos con la línea central. Me di cuenta de que David estaba casi relajado. Afortunadamente, los vientos eran de 130 grados, justo arriba (y abajo) de la pista, y en KRBD, (al menos todavía usan el antiguo identificador del aeropuerto) la pista larga es 13/31 (6451 pies de oportunidad).

A medida que nos balanceamos y rodamos hacia el suelo, las cosas se suavizaron un poco y llegamos cómodamente en el suelo. Un final emocionante para un viaje espectacular. ■



Scott Severen comenzó a volar ala delta en 1973, ha construido y fabricado varios ultraligeros y aviones. Es un piloto con calificación SEL con más de 2000 horas de recreación e instructor de vuelo avanzados en vehículos aéreos con motor y sin motor, y más de 1000 horas en aviones, incluido el tiempo como piloto de prueba y piloto de verificación de conformidad de vuelo para aviones deportivos ligeros. Scott vive con su esposa cerca de Dallas, Tex., desde donde opera US Sport Planes, el importador norteamericano Jabiru Kits de 4 lugares y el Light Sport Aircraft de fábrica.
 El autor puede ser contactado en scott@ussportplanes.com

FEMPPA

Federación Mexicana de Pilotos y Propietarios de Aeronaves, A.C.

CONSEJO

PRESIDENTE
 ING. SERGIO E. GUTIÉRREZ PEÑA

TESORERO
 ING. JOSÉ G. HERRERA

CONSEJEROS Y PRESIDENTES VITALICIOS:

ARQ. JORGE CORNISH GARDUÑO

DRA. LUISA ROMERO MARTÍNEZ DEL SOBRAL

LIC. DAVID ZAMBRANO

LIC. CARLOS A. RUINK

ING. CARLOS LÓPEZ DE LLERGO V.

ING. SERGIO E. GUTIÉRREZ PEÑA

LIC. ÓSCAR PÉREZ BENAVIDES

DIRECTORIO

REVISTA PILOTO FEMPPA

FUNDADOR:
 Ing. Carlos López de Llergo V.

DIRECCIÓN Y COORDINACIÓN GRAL.:
 Lucy Ríos

CORRECCIÓN DE ESTILO Y REDACCIÓN:
 Letras al gusto.

COLABORADORES ESTA EDICIÓN:
 Ignacio Morales, Joel González, Jorge Cárdenas, Keyla Zuñiga, Pablo Molina, Samahanta Sabido, Santiago Real, Scott Severen.

PUBLICIDAD:
 lrios@femppa.mx
CONTACTO Y ATENCIÓN A SOCIOS
 socios@femppa.mx
TEL. +52 (81) 8319.0400

TRANSPORTACIÓN TERRESTRE

EJECUTIVO- TURÍSTICO

Seguridad y Servicio
 en la Ciudad de México

NEXTEL: (55) 1586-3328



Pablo Sandoval

OBTÉN TARIFAS
 PREFERENCIALES
 POR SER SOCIO DE
 FEMPPA

National
 Car Rental



nationalmy@grupointer.com.mx
 Tel: (81) 8254 3582
 01 800 716 6625
 Menciona el código FEMPPA
www.femppa.mx