

FLYVNING I CALIFORNIEN

- i en Cessna 182 med G1000 Glass Display, integreret GFC700 Auto Pilot, Jeppesen Charts, Safe Taxi, WAAS, TAWS-B og TAS600.

Planlægningen

Da SAS annoncerede at de ville starte med at flyve til San Francisco i efteråret 2008, blev jeg straks interesseret i at komme direkte fra København til det sted jeg i sin tid havde lært at flyve. Desuden fandtes der en lufthavn i nærheden af San Francisco, hvor jeg kunne leje en turbo charged Cessna 182 med G1000 Glass Display, den nye integreret Autopilot GFC700 og med indbygget oxygen.

Imidlertid udsatte SAS sin start på San Francisco, og det fly jeg havde fundet, var ikke længere til leje, da ejeren havde flyttet til et andet sted i USA. Alligevel syntes jeg, at det var på tide at komme tilbage og flyve i Californien, da der var gået lang tid siden sidst. Mine to sædvanlige rejse- og flyvevenner Paul og Lasse var med på ideen, og ligeså var min kollega Kim.

Jeg var meget interesseret i at prøve at flyve med den nye integrerede autopilot GFC700 i G1000 glas cockpittet, og hos Channel Islands Aviation (CIA) i Camarillo fandt jeg flyet. N10965 havde det hele undtagen turbo, men det var til at leve med. Udover den integrerede Autopilot GFC700 var der Jeppesen Charts og safe taxi, TAWS (Terrain Awareness and Warning System) samt TAS600 (Traffic Advisory Systems). Udover dette havde den også WAAS (Wide Area Augmentation System), men da jeg ikke skulle flyve IFR, havde jeg ikke brug for dette. Med dollarkursen på 5,40 dkr kostede den 1200.- kr. i timen. Dyrt i USA, men billigt for os fra Danmark.

De sidste par gange jeg havde været af sted var det med 6 dages flyvning, men denne gang havde vi ikke så meget tid og penge til rådighed, så en 4 dages flyvetur blev planlagt. Camarillo ligger ca. 1 times kørsel nord for Los Angeles, hvilket blev udgangspunktet for vores tur. Fra Camarillo blev turen planlagt til at gå til San Carlos (lige syd for San Francisco) via Monterey for lunch. Efter overnatning i San Francisco videre til Lake Tahoe med lunch i Ukiah. Tredje dagen fra Lake Tahoe til Palm Springs via Harris Ranch. Den sidste flyvedag skulle så være fra Palm Springs tilbage til Camarillo med stop i Santa Ynez nær Solvang.

Afrejse

Fredag den 3. oktober fløj Kim og jeg via London til Los Angeles og Paul og Lasse via Paris. En dejlig bil var bestilt for hele perioden, og efter en lang rejsedag kunne vi sidst på dagen indtage en velfortjent godnatøl ved hotellet i Camarillo.

Lørdagen var indlagt som slappe af dag, så vi kunne blive klimatiseret. Desuden fandtes et af Sydcaliforniens største Outlets i Camarillo, så der skulle også handles kraftigt ind. Vejret passede fint til dette denne dag, hvor det var overskyet med let regn. (Den første nedbørsdag i flere måneder). Søndag den 5. oktober skulle jeg checkes ud på flyet, hvilket er nødvendigt uanset kendskabet til den flyver man har lejet. Hjemmefra havde jeg fra CIA's hjemmeside downloaded alle deres spørgeskemaer ifm udchecket, således at jeg ikke skulle bruge tid på det i Californien. I det hele taget havde jeg forberedt så meget som muligt hjemmefra. Alle flight plans med alternative routings havde jeg lavet. På www.fltplan.com havde jeg lagt over 40 forskellige flightplans ind, hvis vi skulle ønske at ændre på vores rute. Ligeledes havde jeg på www.duats.com indlagt flere flightplans, som derfra kunne files hurtigt via Internettet til ATC. Alle informationer om lufthavnene var grundigt studeret på www.airnav.com samt andre sider som havde relevante informationer. Her fandt jeg bl.a. ud af at banen i Lake Tahoe var lukket pga. banereparation, men herom senere. En trænings CD fra Garmin og en video fra Sporty's gjorde at jeg på min PC kunne øve mig på G1000/GFC700 systemerne.

Udcheck

Udchecket forløb hurtigere end forventet. Min instruktør Jon-Michael var tilfreds med det jeg havde lavet hjemmefra og brugte ikke mere tid på det teoretiske, da han kunne se at jeg havde tidligere erfaringer med at flyve i USA samt G1000. Flyet blev checket og efter starten skulle jeg demonstrere de sædvanlige ting, som stalls, drej, slow flight m.m. samt vise mit kendskab til at betjene G1000 tilfredsstillende. Da min tur var planlagt til lufthavne med class C airspace (Monterey og Palm Springs) ville Jon-Michael gerne se, at jeg kunne flyve ind og ud af sådan en lufthavn. Da Santa Barbara kun lå 20 minutters flyvning fra Camarillo gik turen derop. Selvom jeg har fløjet mange gange i USA, så er kommunikationen tit og ofte det der kan volde lidt besvær. Det går tit hurtigt pga. den megen trafik, og der anvendes ofte udtalelser der ikke står i en ordbog eller for den sag høres på frekvenserne i Danmark. Desuden er der mange lokale stedbetegnelser for hver lufthavn. Men hvis man siger man ikke er bekendt med området, er ATC meget venlige og forstående.

Efter 1½ times flyvning landede vi igen i Camarillo, og jeg var hermed klar til at tage af sted dagen efter. Vejrudsigten for den kommende uge lyd perfekt. Klar blå himmel og kun let vind for hele vores tur. Det eneste som jeg bekymrede mig for, var den morgentåge der ofte kunne ligge langs med den Californiske kyst, som bl.a. San Francisco er så kendt for i sommermånederne. Inden jeg den dag forlod lufthavnen fik jeg sat groundpower til flyet, så jeg i ro og mag kunne sætte MFD'en op som jeg ønskede det, samt indtaste alle flyveplanerne for hele turen.

Monterey og San Francisco

Mandag morgen den 6. oktober var der ingen tåge i Camarillo og vejret var aktuelt flot i både Monterey og San Carlos, så klokken 9.55 gik vi fuldt lastede i luften mod vores første stop og frokost, Monterey. Det blev en flot tur i et bjergigt område, med en flot indflyvning, hvor jeg efter opkald til Norcal Approach fik vectors ind til en left downwind runway 28L. I de fleste lufthavne i USA findes der én eller flere FBO'ere (Fixed Base Operator), hvor man kan parkere sit fly, få det tanket, bestille lejebil, hotel og meget mere. I Monterey havde jeg valgt Del Monte Aviation. Vi blev under indtaxi mødt af en repræsentant fra Del Monte, som sørgede for at vi blev parkeret lige ud for deres bygning, og de spurgte om der var nogen service vi ønskede. Udover transport ind til byen behøvede vi ikke noget. I den meget flotte reception blev vi mødt af en smilende medarbejder, som igen spurgte om hun kunne hjælpe med noget. Som sagt havde vi kun brug for noget transport ned til havnen for at spise en hurtig frokost. Hun foreslog et par steder og derefter vi fik ganske gratis stillet en dejlig crew car til rådighed.

Ved havnen i Monterey er der bare dejligt, og vi fandt en hyggelig restaurant med udsigt over havet. I det hele taget er Monterey en by som er utrolig dejlig at være i. Afstressende og smuk med mulighed for ture på havet for at se hvaler m.m. Da vi kom tilbage til Del Monte betalte vi 10 dollar for parkeringen af flyet, som i mellemtiden var flyttet lidt længere væk, hvor vi i ro og mag kunne gøre os klar til den korte flyvetur op til San Carlos.

Før afgang fra Monterey bestilte vi en bil samt reservede værelser på Holiday Inn i Fishermans Warf i San Francisco. Inden udflyvning fra et class C airspace, som Monterey er, skal man have en clearance. Vi blev cleared "Departure runway 28L, runway heading until passing freeway 1, turn right northbound, departure frequency 127.15, squak 4506. Herefter opkald til Ground, efter motorcheck, opkald til tower, og derefter en stille og rolig udflyvning mod San Carlos. San Carlos blev kaldt op 13 NM sydvest for lufthavnen, og jeg fik en direkte indflyvning til bane 30. Der findes mange lufthavne i området (Bay Area), og man skal passe på ikke at komme for tæt på indflyvningerne til de forskellige lufthavne. Jeg kom åbenbart for tæt på Palo Alto som ligger lige op ad San Carlos, idet jeg fik besked på ikke at gå under 1200' før jeg var 5 NM fra San Carlos. Ellers gik det stille og roligt, og bilen stod klar til os uden for Hertz kontor.

Efter 30 minutters kørsel (dejlig med en GPS også i bilen) ankom vi til hotellet. Jeg havde lovet drengene, at de skulle på Hooters, som lå kun få blokke fra hotellet. Hvis du ikke ved hvad Hooters er, så check deres hjemmeside! Jeg har været på flere Hooters, men denne levede ikke op til forventningerne, så vi tog en gang pool på den nærmeste bar i stedet for. Næste dag var det planen at vi skulle flyve via Ukiah for at

spise frokost der, inden vi fløj videre til Lake Tahoe. Vejrudsigten for hele Bay Area lovede imidlertid morgentåge, og da især Lasse gerne ville se noget mere til San Francisco besluttede vi os for at droppe Ukiah og bruge formiddagen til sightseeing.

Tirsdag morgen lå tågen tæt over San Francisco og vi hoppede derfor på en sightseeing bus for et par timers rundtur. Vi kom over Golden Gate Bridge og fik i det hele taget set denne smukke og dejlige by. Imens lettede tågen og inden vi tog fra hotellet bestilte jeg en bil og hotelværelser i Lake Tahoe via FBO'en.

Lidt over klokken to gik vi i luften fra San Carlos mod Lake Tahoe. Det var meningen at vi ville flyve ud mod Half Moon Bay, som ligger ved havet vest for San Carlos og derfra i lav højde (for at undgå Class B Airspace som tilhører San Francisco) flyve hen over Golden Gate Bridge. Desværre lå der fortsat tåge ud over havet, og vi måtte derfor i stedet tage en tur henover San Francisco Bay syd om Mateo Bridge og derefter direkte mod Lake Tahoe via Livermore. Lidt ærgerligt, men det var der ikke noget at gøre ved.

Lake Tahoe

Lake Tahoe ligger i 6200' højde og derfor begynder man straks at tænke på density altitude og mountain flying. Lake Tahoe har en 8000' lang bane, hvilket svarer til 2.440 meter. Man Lander normalt ude fra søen mod syd og starter også udover søen mod nord, da der ligger en del høje bjerge rundt om lufthavnen, som i øvrigt er ukontrolleret. Pga. banearbejde var banen imidlertid lukket, men luftfartsmyndighederne havde givet tilladelse til, at man i stedet kunne benytte en del af taxivejen som bane. Her var der 5000' til rådighed (1.525 meter), som var tydeligt afmærket.

Det blev en utrolig smuk tur. Især jo tættere vi kom på Lake Tahoe og Sierra Bjergene, som går op til 14.000'. Vi fløj ind via Squaw Valley VOR i 11.500' og startede derfra stille og roligt vor decent mod Lake Tahoe. Det blev en meget smuk indflyvning med en sø der var spejlblank, en flot klar blå himmel og lidt nyfalden sne på de højeste bjergtoppe. Det må have været en spændende tur for mine passagerer, for de klappede alle sammen da vi landede sikkert på den smalle taxivej.

Jeg havde dårlig nok slukket for motoren før vores lejede bil kørte op ved siden af flyet, og et par medarbejdere begyndte at hjælpe os med at tage vores bagage ud af flyet og ind i bilen. Sikken en service. Hotellet lå kun få hundrede meter fra grænsen til Nevada, så der var ikke langt at gå for at komme på kasino. Hen over hotellet gik de første lifte op til Heavenly Valley skiområde. Temperaturen var også faldet fra 25 grader i San Francisco til kun lige over frysepunktet efter solnedgang.

Onsdag den 8. oktober skulle vi flyve langt. I alt 461 Nm (830 KM), så vi var rimelig tidlige oppe i den friske og klare morgenluft. Som tidligere nævnt er density altitude en vigtig faktor når man starter fra en lufthavn i 6200'. Jeg havde derfor besluttet at de 43 gallons der var på flyet, var mere end rigelig for de 2 timers flyvetur til Harris Ranch. Vi var også heldige at trykket var højt. 30.36 Inches Mercury (svarende til 1028 Millibars) samt en temperatur på omkring de 10 grader. Alt i alt svarende til en density altitude på 7200'.

Som fortalt tidligere så er Lake Tahoe en ukontrolleret lufthavn, hvor man bare kalder op og fortæller hvad man har tænkt sig at gøre. Lige før vi skulle til at køre ind på banen, kaldte et fly op, at det var 9 miles ude og ville komme ind for en localizer/DME approach til bane 18. Tavshed på frekvensen. Localizeren var ude af drift pga. banearbejdet. Havde han ikke læst notams? Var han klar over at han ikke kunne lande på bane 18, men skulle bruge taxivejen? Nå, jeg spurgte ham hvor langt ude han var, og fik at vide han var 7 nm ude, så jeg besluttede at tage af på bane 36 inden han landede på bane 18. Samtidig fortalte nogen fra FBO'en at han ikke kunne bruge bane 18, men skulle lande på taxivejen. Umiddelbart efter take-off blev der pludselig råbt "land ikke på bane 18, brug taxivejen", og vi hørte han lavede en go around. Som tidligere nævnt var taxivejen nu markeret som en bane, og han havde åbenbart troet at den oprindelige bane, som var under reparation nu var taxivej. Hvordan han end kunne tro dette? Uanset hvad, så var der nogen banearbejdere der sprang for livet, da de så ham komme lavt ind for landing. Det har nok kostet nogle omgange efterfølgende.

Da vejret viste sig fra sin bedste side for lidt mountain flying valgte jeg at flyve ud over søen for at nå op til 11.500', og derfra flyve mod øst over Sierra bjergene som omkransede Lake Tahoe, og derefter ca. 40 NM sydpå, for at flyve henover og mellem nogle af de flotte bjerge der er i dette område. Med en klar blå himmel og kun svag vind blev det en rigtig smuk og behagelig tur ned til Mariposa/Yosemite, før vi gik ned i 2500' på det sidste leg til Harris Ranch.

Harris Ranch og Palm Springs

Harris Ranch ligger sydvest for Fresno og lige op ad highway 5, og som man siger "in the middle of nowhere". Og hvad skulle vi så der? Jo, de har deres egen landsbane (lidt smal, men lang nok), og nogen af Californiens bedste bøffer. Et yndet udflugtsmål, ikke alene for privatpiloter, men for mange der er på vej ad Highway 5. Her fik vi tanket op via den lokale benzinstation, og fik os en velfortjent frokost, inden turen gik videre mod Palm Springs og 38 grader. (Med tanke på at vi stadig havde det varme tøj på fra Lake Tahoe).

Vi skulle nu ind over Mojave ørkenen og fra 9500' kunne vi tydelig se Edwards Airforce Base, hvor bl.a. spaceshuttlen kan lande. Jeg var lidt spændt på indflyvningen til Palm Springs. Jeg forventede en noget travl international lufthavn i airspace C, men ganske kort tid efter rardarkontakt med Solcal Approach fik jeg en straight in for runway 13L, og da jeg blev handed over til tower fik jeg næsten med det samme landing clearance. For enden af banen ligger en FBO som hedder Atlantic, som jeg havde valgt som vores sted at parkere flyet. Inden afgang fra Harris Ranch havde Kim ringet til dem og bestilt en bil samt hotelværelser. Og igen havde vi dårlig nok parkeret flyet, før en bil rullede op ved siden af flyet. Man føler faktisk man er noget, når det sker for anden gang. Men konkurrencen er hård på mange lufthavne, så de gør meget for at kapre kunder.

Vi nød det gode og varme vejr i Palm Springs (temperatur 36, dugpunkt minus 4!!), så drengene var ikke til at rive væk fra hotellets swimming pool næste dag, hvorfor vi besluttede, at blive der til lidt over middag og droppe Santa Ynez og Solvang på turen tilbage til Camarillo.

Hjemturen til Camarillo

Udflyvningen fra Palm Springs blev ikke helt som forventet. Inden jeg fik vores clearance ud af class C luftrummet og Palm Springs, samt fik indtastet flyveplanen i MFD'en (jeg havde tidligere kun indtastet den til Santa Ynez), var der godt varmt inde i flyet, med en udetemperatur på omkring 34 grader og ingen vind. Interessant var det også, at trykket nu var nede på 29.63 (1003), hvilket gav os en density altitude på omkring 3500' (Palm Springs ligger i 500'). Jeg havde bedt om en clearance ud via Yucca Valley til Camarillo, som er en nordlig udflyvning. Clearanceen lød da også på "runway 31R, after takeoff runway heading, departure frequency 126.7, squak 4702.

Jeg brugte mere bane end jeg havde forventet, og under climb out var vertical speed heller ikke så høj som forventet. Jeg blev sat over til Socal control og fik at vide jeg skulle flyve mod vest? Det var ikke lige den vej jeg havde bedt om, og bad om at få en heading mod Yucca Valley. Det kom bag på flyvelederen. Åbenbart fordi det var normalt at flyve mod vest hen over Los Angeles når man skulle til Camarillo, men jeg ønskede jo ikke at flyve den vej, fordi Los Angeles airspace er lidt kompliceret for at sige det mildt. Nå, men jeg fik lov til at flyve direkte mod Yucca Valley og fik besked på "resume own navigation and squak VFR". Og lav var jeg. Derfor begyndte jeg at lave nogle 360 drej for at komme op over 5500', hvilket var den højde jeg ønskede at komme op i, når jeg skulle hen over Yucca Valley. Det blev flyvelederen dog ikke alt for begejstret for, da han havde anden trafik der skulle ud den vej. Samtidig fik jeg bekræftet at TAWS fungerer, da jeg hele tiden fik at vide "too low, pull up – too low, pull up". Ret stressende når der samtidig var en gal flyveleder på frekvensen, og temperaturen inde i flyet ikke syntes at falde til nogle køligere grader. Nå, men op kom vi dog, og kunne efter Yucca Valley fortsætte med at stige til 8500', som var vores cruising altitude. Der var forecasted vinde i vores højde på op til 25 knob fra vest. Det kom til at være rigtig, hvilket jo kan ses på displayet, og gav os en del turbulens. Det klarede autopiloten fint. Det eneste jeg skulle gøre var engang imellem at reducere manifold pressure, for ikke at få overspeed. Og apropos autopiloten GFC700, så gør

den arbejdet meget let. Der er ikke noget der skal "Armed", som ved KAP140, og du får hele tiden et fint display på PFD'en om status på hvordan autopiloten fungerer.

En anden ting jeg drog stor nytte af, var alt det vejr jeg kunne få ned via satellit. Det være sig altimeter setting (QNH), metar, TAF, Sigmets og meget mere. Hvad jeg også nød i fulde drag var Jeppesen charts, som jeg kunne få displayed på MFD'en, f.eks. inden jeg skulle lande i en lufthavn. Det bedste var dog "safe taxi". Det var sjovt at se airport diagrammet, hvor du kunne se dig selv taxi rundt vist som en lille flyver. Du vidste hele tiden hvor du var, og det var let at se hvilken vej du skulle taxi, når du fik instruktion fra ground. Jeg brugte stort set ikke nogen former for kort på hele turen. TAS'en var jeg ikke helt tilfreds med, da den gav warnings alt for sent, men en god indikation af den trafik der var omkring én, gav den dog.

Vinden aftog jo nærmere vi kom Camarillo og resten af turen forløb stille og roligt. Efter i alt 9 timer i luften og mange spændende oplevelser landede vi igen i Camarillo sidst på eftermiddagen den 9. oktober. Der blev hurtig afregnet med CIA og vi kørte tilbage til hotellet inden vi gik ud og spise vores sidste middag sammen. Paul og Lasse skulle nemlig hjem tidlig næste morgen, hvorimod Kim og jeg havde besluttet os til at blive et par dage ekstra, for at shoppe lidt mere. Da vi havde droppet Solvang den sidste dag, besluttede vi os for, at køre derop i bil om lørdagen for at få os en par stykker smørbrød og en øl og snaps (dog ikke chaufføren).

Søndag fløj Kim og jeg hjem via Seattle, efter en endnu en fantastisk flyvetur i det amerikanske. CIA hvor jeg lejede flyet arrangerer flere fly-ins i løbet af året, så det kan jo være man skulle prøve at afsætte tid engang, til at komme med på en af deres ture. Spændende flyvning er det i hvert fald.

For mere information om at flyve i USA samt for at se flere billeder fra turen, kan du gå ind på min hjemmeside www.pero.dk. I FLYV fra januar 2007 kan du desuden læse min artikel om at flyve G1000.

Per Faldborg Olesen
Privatpilot