

## 5 dages flyvning i Florida og Bahamas

I november 2006 blev jeg sammen med Rene Byrholt checket ud på G1000 på en C182 i Orlando. Derefter fløj vi 4 personer til Bahamas, hvor vi fløj "Island hopping" i 6 dage. Vejret var ikke det bedste og især vinden var meget kraftig under hele turen. Vi måtte også opgive at komme fra Nassau til Key West pga. uvejr i Nassau.

Så ønsket om at komme tilbage og se Bahamas i godt vejr har været der hele tiden. Ligeledes kunne jeg også godt tænke mig at flyve ned langs med Florida Keys til Key West.

I mellem tiden var G1000 også kommet med SVT (Synthetic Vision Technology) og der var flere skoler i Florida som havde sådan en flyver til udlejning. Efter lidt komplikationer endte det med at jeg lejede en C182 med G1000, SVT, GFC 700 autopilot og air condition hos AFA (American Flyvning Adventures) i St. Petersburg ved Tampa. De var utrolig hjælpsomme, og i modsætning flere andre steder, var deres krav for at flyve til Bahamas ikke store. Prisen var 131.- USD dry, hvilket kom til at betyde ca. 210.- USD wet, for et fly der kun var 2 år gammel.

Min kollega Kim og hans ven Niklas fra Belgien var med på hele flyveturen. Niklas flyver ultralight, så han var en god hjælp under turen. Kim er ligesom jeg flight dispatcher, så vi var godt rustet til turen.

Søndag den 2. maj blev jeg checket ud på flyet og fik samtidig mit 2 årlige check (BFR), og mandag den 3. maj var vi klar til at flyve ned til Key West. Vejrudsigten havde ændret sig hele tiden. En front nord for Florida kunne måske komme ned og genere os lidt, men på dagen var der bare fint vejr ned langs kysten til Key West. Jeg havde min bærbare PC med, og den blev en uvurderlig hjælp til hele tiden på en hurtig og let måde, at holde sig orienteret om vejret, samt file flight planner og meget mere.

Selvom jeg selv synes at mit engelske er ganske udmærket, så bliver kommunikationen med ATC nu en gang det, som jeg synes er det sværeste ved at flyve et sted som Florida. Der er fuld gang i den næsten hele tiden og til tider går det ret hurtig, selvfølgelig især når man skal ind og ud af de store lufthavne. Bortset fra da vi kom tilbage og skulle lande igen i St. Petersburg, gik kommunikationen i midler tid fint. Lærerrigt er det i hvert fald.

### **St. Petersburg – Key West**

Vi fik en clearance ud af KPIE, "right turn heading 200, climb and maintain 1600. Departure frequency 125.3, sqawk 0441." Det var jo ikke så svært og det gik da også fint med at komme ud af Tampa Class B airspace. Vi gik senere op til 5500', for at ende i 2500' mellem Naples og Marathon.

Det var en smuk tur ned langs kysten forbi Venice, Naples og ned til Marathon. Ved Marathon var skyerne godt nok kommet lang ned. Vi ville jo gerne se the Keys, så vi måtte ned i 1200' for at være under skyerne. Det var en rigtig smuk oplevelse. Før man kommer til Key West er der en Naval Air Base som man enten skal i gennem eller udenom. Det sidste er for det meste tilfældet. Det var også tilfældet her, så vi måtte en god tur syd på, ud over havet. Her er det bare rigtig dejligt med G1000 og MFD'en, så man ikke er i tvivl om, om man er inde eller udenfor kontrolzonerne. SVT er flot, men jeg vil nu ikke sige jeg havde meget glæde af den. Det er nok mest IFR flyvning og flyvning i bjergrige områder, hvor jeg kan forestille mig at SVT kommer til rigtig gavn.

Indflyvningen til bane 09 blev også en smuk oplevelse, og endelig var det så lykkedes mig at komme til Key West. Vi havde haft omkring 14 knob modvind det meste af vejen, så flyveturen blev på 2:25. Handlingen i Key West var hurtig og effektiv, og 30 minutter efter landing var vi på vores hotel. Vi fik selvfølgelig set solnedgangen, svømmet i poolen og en tur i byen inden vi godt trætte kom i seng for at være klar til næste dag, hvor vi skulle videre til Bimini, Bahamas.

### **Key West – Bimini**

For at flyve ind og ud af USA, skal man nu tilmelde sig Eapis (Electronic Advance Passenger Information System), hvor man elektronisk skal registrere besætning og passager. Det er lidt besværligt, men ikke uoverkommeligt. Jeg havde gjort det hjemmefra, så den side af sagen var klaret. Ellers var det kun at file en international flight plan, få en clearance ud af Key West, aktivere flight planen når vi var ude af Key West og til sidst kontakte Miami Center for flight Following til Bimini.

Det blev samme tur ud fra Key West som da vi kom ind, og denne gang gik vi over skyerne på til 5500' som blev vores cruising altitude til Bimini. Det blev en smuk tur uden de store problemer. Kommunikationen var heftig og det kunne være svært at komme ind og anmode om decent og/eller frekvens change. Efter 1 time i luften kunne vi se Bimini, som lå smukt midt i Atlanterhavet, og vi fik en flot indflyvning til bane 09. Når man flyver ind eller ud fra Bahamas skal man lande på en AOE lufthavn (Airport of Entry). Bimini er en af dem, og told og immigration tog kun ganske få minutter.

Bahamas er noget helt andet end USA. Her går tingene stille og roligt, og der er ikke den samme infrastruktur som i USA. Vi havde dog ingen problemer med at få transport til den lille båd der skulle tage os fra South Bimini til North Bimini, hvor vores hotel lå. Vi fik et dejligt værelse lige ned til marinaen, og kun 5 minutters gang til stranden.

Det var meningen vi skulle have været ude og svømme med vilde delfiner, men desværre var der ikke nok tilmeldte, så i stedet lejede vi en båd et par timer og sejlede til de bedste strande på øen. Vandet i Bahamas har en helt fantastisk farve, som jeg kun har set på Bahamas, og det er virkelig en fornøjelse at svømme i. Vi tilbragte 2 dejlige dage med flot vejr og 30 grader, inden vi skulle videre torsdag den 6. maj til Nassau via Norman's Cay.

### **Bimini – Norman's Cay**

Flyveturen fra Bimini til Norman's Cay var beregnet til 1:20 via San Andros i 5500'. Norman's Cay fandtes ikke i flyets database, da det er en af helt små flyvepladser i Bahamas, så den måtte sættes ind manuelt, hvilket betød vi fik "Warning terrain" under indflyvningen. På øen findes kun 4-5 huse som udlejes samt en dejlig restaurant. Tidligere var Norman's Cay kendt (berøgt) for at huse smuglere af narkotika, men i dag ånder alt fred og ro, og er et yndet udflugtssted for privatpiloter samt lystbådesejlere.

De eneste store formationer af skyer vi mødte var over San Andros, hvilket er typisk da det er en af de større øer i Bahamas. Vi kunne lige akkurat komme over skyerne i 5500'. Indflyvningen til Norman's Cay blev en af de mere flotte. Der var mange små laguner med dette helt fantastiske flotte vand. Et fly som var styret ned kunne tydeligt ses på havbunden fra luften da vi i 1200' overfløj banen og øen.

Det specielle ved at lande på Norman's Cay er, at der er rimelig høje træer på begge sider af landingsbanen. Det betyder at der kan være en del turbulens, men det føles også som om du flyver i en tunnel. Kun lidt windshear under touchdown gav anledning til lidt problemer, og vi var fremme på en meget flot ø.

I restauranten blev vi mødt af en sød lyshåret pige, som viste sig at være fra Norge! Efter en dejlig frokost gik vi ned til stranden, som nok må betegnes som en af de flotteste jeg har set. Helt fint og hvidt sand og det flotteste og klareste vand man kan tænke sig. Vi tilbragte hele eftermiddagen på stranden med at slappe af og snokle. Store flotte rokker kom svømmende ganske tæt på stranden, inden vi satte kursen mod hovedstaden i Bahamas, Nassau.

### **Norman's Cay – Nassau**

Kun ganske kort tid efter man forlader Norman's Cay kommer man ind i Nassau TMA. Så ATIS blev hurtigt modtaget og Nassau Approach kontaktet, som gav os en meget lang indflyvning til bane 14 inden vi på en 4 miles finale blev handed over til Nassau Tower.

Jeg var i Nassau i 2006, og brugte dengang Executive Flight Support, som jeg også valgte denne gang. De sørgede for fuel, hotel og taxi, så 45 minutter efter landing kunne vi boltre os i bølgerne ved Sheraton på Cable Beach. Det havde bare været en dejlig dag.

### **Nassau – Fort Lauderdale Executive**

Efter toldbehandling i Fort Lauderdale havde vi talt om at vi flyve op langs Floridas Østkyst til New Smyrna Beach for bl.a. at se Cape Canaveral, men vi var alle mere stemt for at bruge tiden i Nassau med lidt indkøb m.m., og så flyve direkte fra Fort Lauderdale tilbage til St. Petersburg.

Igen var vejret bare perfekt. Der var dog en chance for lettere tordenbyger i Florida, men det måtte vi jo kigge nærmere på efter vi var ankommet til Fort Lauderdale. FBO'en hjalp os med alt papir arbejdet, flight plan, told og immigration, så ret hurtig var vi klar til at komme af sted.

Man skal have en clearance for at flyve fra Nassau, og det tog lige lidt tid, men snart var vi på vej op til 6500' direkte mod Fort Lauderdale via Bimini, som ligger enroute. Der var næsten ingen vind og vi nød turen. Efter start fra Nassau aktiverede vi vores flight plan og ca 15 miles før Bimini kontaktede vi Miami radio for at få vores Transponde code for at kunne passere ADIZ (Air Defense Identification Zone). Har du ikke den bliver du interspedet af to F16, og jeg har hørt det er ret dyrt!. Herefter flight following fra Miami Center, som til sidst handed os over til Fort Lauderdale approach, for til sidst at kontakte Fort Lauderdale Tower. Taxi til US Customs som var meget interesseret i vores tur (om det var for at høre hvad 3 danskere lavede eller af ren høflighed ved jeg ikke), men i løbet af 15 minutter var det klaret.

Herefter taxiede vi ovre til Banyon som er en af de bedste FBO'er i Florida. De har en cafe, hvor vi fik i en rigtig lækker frokost. Vi parkerede på deres område, benyttede deres faciliteter og fordi vi havde spist frokost, kostede det os ikke noget. Ifølge Miami FSS (Flight Service Station), så var der mulighed for at der snart ville poppe nogle tordenbyger op, men pt var der ikke nogen, så vi besluttede at komme hurtig af sted.

### **Fort Lauderdale – St. Petersburg**

Udflyvningen gik smertefri og NEXRAD på MFD'en blev sat på, og viste kun ganske få lette regnbyger. En lå dog på vores track så ruten blev ændret lidt for at flyve udenom. Det er ren luksus med disse muligheder for at se metar, TAF, Sigmet, torden celler, om der er VFR eller ej og meget mere.

Efter Vencie kontaktede jeg Tampa Approach og fik en næsten direkte clearance til St. Petersburg. Herefter gik det stille og roligt ned mod St. Petersburg. Jeg fik dog grundigt rodet rundt i en altitude clearance, men ellers en dejlig tur.

Efter 5 dejlige dage og 11 timers flyvning var vi igen tilbage hvor vi startede. Det havde været en fantastisk tur med godt vejr hele vejen og en skøn flyvemaskine, som man meget hurtig kan blive forvent med. Især air conditionen var dejlig, når der var 30 grader udenfor. Det bliver svært at komme hjem og flyve en 30 år gammel Cessna, som koster 400.- mere i timen end den vi havde lejet.

Kim og Niklas tog hjem om søndagen, men jeg synes her var for dejligt, så jeg tog bilen og kørte ned til Vencie og tilbragte 3 stille og rolige dage på stranden der. Her skrev jeg bl.a. også denne artikel.

Se billeder og videoer på min hjemmeside [www.pero.dk](http://www.pero.dk). Her kan du også læste om min tur fra 2006, som mere detaljeret beskriver G1000 samt det at flyve i Bahamas.

Per Faldborg Olesen

Maj 2010