

6 DAGES BAHAMAS "ISLAND HOPPING"

- i en Cessna 182 med G1000 glascockpit

For snart et par år siden så jeg for første gang en Cessna med det såkaldte glascockpit, og besluttede mig med det samme for, at sådan en flyver skulle jeg prøve at flyve.

Dengang var det stadig en nyhed, men der gik ikke lang tid før de første flyveskoler i USA begyndte at få disse fly til udlejning. Et af de første steder jeg fandt på nettet var Air Orlando i Florida. Jeg viste, at det netop var der, at min gode flyvekammerat René Byrholm for et par år siden havde lejet et fly. Da det havde lange udsigter med at kunne leje et fly med glascockpit i Danmark, spurgte jeg René, om det ikke kunne være en idé at tage til Orlando og blive checket ud på dette fly. Air Orlando havde en helt ny C182 til leje for ca. 1.000.- i timen.

Hvor skal vi flyve hen?

Nu var det jo ikke nok bare at blive checket ud på flyet, vi skulle også finde ud af hvor vi skulle flyve hen med det. På Air Orlando's hjemmeside var der også beskrevet en ud-checkning til at flyve til Bahamas, så jeg gik straks i gang med at undersøge, hvor langt der var til Bahamas fra Florida, og hvordan det var at flyve rundt på øerne der.

På de omkring 700 øer der strækker sig fra midt ud fra Florida og ned til den sydlige del af Cuba er der 63 øer som har landingsbaner af forskellige størrelser. Den nærmeste ø fra Florida er Bimini, som kun ligger 45 NM øst fra Miami. Vejret er subtropisk med VFR vejr det meste af året rundt. Min bibel til de mange muligheder blev "BAHAMAS & CARIBBEAN Pilot's Guide", som detaljeret beskriver hver lufthavn/flyveplads samt de mange procedurer for ind- og udflyvning til og fra Bahamas når man kommer fra USA. I denne bog var der også et afsnit om "the Bermuda Triangle", som Bahamas ligger midt. Mange fly og både er i tidens løb på mystisk vis forsvundet i dette område, men efter man er begyndt at bruge GPS, har det elimineret disse hændelser. Desuden var Internettet som sædvanlig en stor hjælp til bl.a. booking af hoteller, bil, vejroplysninger og meget andet.

I 2002 var jeg sammen med mine gode venner Paul og Lasse i Arizona på en 6 dages tur, og de var blevet så begejstret for turen, at de helt klart havde et ønske om at komme med på næste tur. De blev derfor kontaktet, og begge svarede med det samme, at jeg bare skulle sige til, hvornår vi tog af sted, så var de med som passagerer. Som sagt så gjort. Turen blev planlagt til at foregå i begyndelse af november 2006, hvor jeg havde mulighed for ferie, og den værste tid for orkaner var overstået.

Planlægningen

Den detaljerede planlægning kunne nu også begynde. Hvilke af de mange øer skulle vi besøge? Kunne vi forberede os på det nye G1000 cockpit hjemmefra? Spørgsmål var der nok af. Med 4 voksne personer kunne vi heller ikke have fulde tanke (88 US gallons) og det var kun få af de 63 lufthavne, hvor man kunne få brændstof. Desuden skulle man flyve ud og ind af Bahamas på en "Airport of Entry" (AOE), når man kommer fra USA.

Biblen (Bahamas & Caribbean pilot's guide) blev studeret og gennemlæs minutiøst. For at kunne flyve mindst 2 timer hver dag (mindste betaling for leje af flyet) blev følgende tur planlagt:

Dag 1 – Orlando – Freeport (optankning og told) – Treasure Cay

Dag 2 – Treasure Cay – Governor's Harbour (optankning) – Hawks Nest (frokost) – Pittstown Point.

Dag 3 – afslapning Pittstown Point

Dag 4 – Pittstown Point – Exuma (optankning) – Norman's Cay (frokost) - Nassau

Dag 5 – Nassau – Bimini South (told og frokost) – Key West (told)

Dag 6 – Key West – Venice (frokost) – Orlando

Nu går det som bekendt ikke altid som præsten prædiker, og det skulle da også vise sig, at der blev nogle ændringer til ruten.

Flyet blev bestilt og hotelreservationer i Orlando, Treassur Cay og Pittstown Point blev foretaget. En CD rom fra Garmin fik jeg via en bekendt i Las Vegas tilsendt, hvor vi hjemme på PC'en kunne øve os med den nye G1000. Desuden lykkedes det os, gennem en bekendt til René, at få 1½ times simulator træning på et fly med G1000. Kort, lufthavne, vægt & balance, brændstofberegninger, manualer og meget mere blev grundigt studeret, så vi var så godt som muligt rustet til turen.

Afgang til USA og ud-check på flyet

Mandag den 30. oktober oprandt dagen hvor René og jeg tog med SAS til Washington for at flyve videre til Orlando. Bortset fra at immigration og told i Washington tog 2 timer og vi mistede vores videre forbindelse gik turen fint. Tirsdagen blev brugt til at køre en tur ud til flyveskolen for at sige vi var vel ankommet samt slappe af ved poolen i det gode vejr. Vejrudsigten for de mange næste dage så også fin ud. Men metrologerne i USA har åbenbart samme tendens til at tage fejl som i Danmark. Da vi vågnede onsdag morgen væltede regnen ned, og det fortsatte den med det meste af dagen. Heldigvis skulle denne dag kun bruges til teoriundervisning, som er obligatorisk når man lejer et fly i USA. At vi så brugte næsten en hel dag på det, kom lidt bag på os. Men man kan jo altid lære noget nyt. Air Orlando tager tingene meget seriøst og professionelt og vi var meget tilfredse med vores instruktører.

Torsdag den 2. november var dagen hvor vi første gang skulle flyve i et fly med G1000 cockpit. Udover den obligatoriske 1 times flyvning når man lejer et fly, hvor de sædvanlige øvelser skulle laves, skulle vi selvfølgelig lære at bruge den avancerede teknik i G1000. Det tog dog ikke så lang tid at vænne os til det digitale opsæt, som vi havde troet, med farten og højden i to sjøler i PFD'en (Primary flight display), som sidder lige foran piloten. Det vi skulle vænne os mest til var de mange muligheder i MFD'en (Multi Function Display), som sidder i højre side.

Her er flight planning delen, motorinstrumenterne og vejroplysninger de mest brugte ting. Både under træningen og under selve turen til Bahamas viste det sig, at vi kun kom til at bruge GPS'en som navigation. Det var godt nok, idet de få VOR'er der findes i Bahamas er meget upålidelige. Det der imponerede mig mest var de muligheder der var for at få vejroplysninger. Via satellit kunne vi hele tiden få det sidste vejr på de forskellige lufthavne, skydække, vinde, om det var VFR forhold etc. Der var også et stormscope så vi kunne se om der var tordenvejr i nærheden. En anden smart ting var Traffic Alert. Alle fly der havde tændt for deres transponder og som havde mode C kunne vi se. Deres højde i forhold til os og hvilken vej de fløj. Et meget nyttigt system i det meget flytætte Florida. Hvis et fly kom for tæt på var der en flink damestemme som sagde "Traffic – Traffic" og flyet blev highlightet på MFD'en. Blev man træt af damestemmen kunne den skiftet ud med en mandestemme! På PFD'en kunne vi i højre hjørne også hele tiden se vindretningen og vindhastigheden.

Som vores instruktør sagde til os. Der er så mange muligheder med dette system, så husk også at flyve flyet. Under træningen dumpede vi med bravur i netop dette forhold. Husk at se op! Denne dag besøgte vi 5 forskellige lufthavne og var godt ør i hovedet efter en meget koncentreret dag. Vi troede derfor vi var færdige, men ak, den gik ikke. Vi skulle næste dag på en længere flight planning tur, som skulle gå ned til Fort Pierce. Torsdag aften kom Paul og Lasse fra København, som vi hentede i vores dejlige store lejede Lincoln Towncar med GPS m.m. Fredag formiddag fik vi pudset det sidste af i brugen af G1000, og da denne tur var vel overstået blev vi signed off for at flyve i flyet samt til Bahamas. Imens slappede Paul og Lasse af ved poolen på hotellet, og efter en god middag fredag aften, var vi alle herefter klar til turen til Bahamas.

Første dag på Bahamas

Lørdag den 4. november stod vi forholdsvis tidlig op for at kunne være i luften i god tid. Solen skinnede fra en næsten skyfri himlen, men det var begyndt at blæse op. Vejrudsigten lovede kraftig vind for hele Florida hele weekenden, da vi lå mellem et kraftig højtryk i nord og et kraftig lavtryk i syd.

Ved ankomst til lufthavnen checkede jeg vejret og filede en DVFR (international) flyveplan hos St Petersburg FSS (Flight Service Station). Vejret på den første del af strækningen var lovet fint, men der ville komme flere skyer jo tættere vi kom på Freeport, dog ikke under 3500'. Ud over at file en DVFR flyveplan, skal man medbringe godkendte redningsveste og aktivere sin flyveplan inden man forlader Florida. Efter ankomst til Bahamas lukke flyveplanen senest 30 minutter efter landing, lande i en lufthavn som er en AOE for at ordne told og immigration, udfylde et cruising permit (giver dig tilladelse til at flyve til lige så mange øer som du har lyst til i Bahamas) og udfylde immigrationspapirer.

Da flyet var lastet og alle ombord, kaldte René Orlando Executive ground op og bad om taxi clearance samtidig med at vi anmodede om flight following. Dette betyder du får en sqwak kode til din transponder og er i kontakt med en ATC enhed hele vejen. Vi fik vores clearance og af sted gik det. Først ud mod østkysten hvor Cape Canaveral og Kennedy Space Center ligger. Sigtbarheden var god nok til at vi kunne se den lange landingsbane spaceshuttlen bruger samt affyringsramperne. Vi blev cleared op til 6500' (der bruges først Flight levels over 18.000'), der bragte os over de få skyer der var. Autopiloten blev sat til NAV mode (GPS'en) og flyvehøjden pre-selected. Flight plannen var filed via Titusville, Melbourne, Vero Beach, Jupiter Inlet og derefter direkte til Freeport Bahamas. Da vi nærmede os Jupiter Inlet blev skybasen meget tæt og vi besluttede at gå under den, hvilket bragte os ned til 2500'. Vinden var også taget til og kom fra nordøst med 34 knob. Lidt ærgerligt at vi ikke kunne komme højere op, når vi nu skulle flyve i næsten 1 time over vand. Vejret blev ikke bedre og til sidst måtte vi ned i 1500' og igennem lette regnbyger og med store hvide skumtoppe på bølgerne. Vi var heller ikke længere i radar kontakt med West Palm Beach approach pga. den lave højde. Der blev lidt stille over intercommen. Det var ikke lige det vejr vi havde forventet, men til sidst kom der land i sigte, og hele tiden kunne vi jo følge med på vores MFD, hvor vi var i forhold til land.

Indflyvningen til Freeport – også kaldet Grand Bahamas – forløb stille og roligt, der var ikke meget trafik bortset fra et par B737 der landede. Efter lidt over 2 timers flyvning var det et noget andet land vi var kommet til end USA. Jeg ved ikke hvad vi havde forventet os, men alt var mere primitivt og alt foregik i et noget andet tempo end i USA. Det skulle vi lige vænne os til, men det tog nu ikke så lang tid. Ca. 5 minutter. Vi fik ordnet told- og immigrationspapirerne og tanket flyet op til næste tur til Treasure Cay. Vi startede op og kaldte ground control for taxi clearance, men fik at vide, at vi skulle have filed en flight plan. Det var jeg nu godt klar over, men havde glemt det. Det kunne ikke lade sig gøre over radioen, så vi måtte slukke ned igen og bevæge os ind på flight planning kontoret og file en flight plan. Dette skal man kun gøre ved afgang fra Freeport og Nassau.

Til sidst kom vi i luften, og med forsat 34 knob næsten i næsen, fortsatte vi mod Treasure Cay. Nu begyndte det flotte og klare vand at vise. Det har en blå/turkis farve som jeg aldrig har set før. Meget betagende. Banen i Treasure Cay lå ikke lige til vinden, men vi håbede at den ville ligge sig så meget når vi kom nærmere jorden, at krydsvinden ikke ville være for meget. Ellers ville vi flyve til Marsh Harbour som kun lå 5 minutter fra Treasure Cay. Vi var oppe på en meget høj krydsvindskomponent, men René lavede en nydelig landing og taxiede ind til parkering. På alle de små flyvepladser vi fløj til, var der ikke nogen ATC enhed. Der er en standard frekvens på 122.8 som alle fly kalder op på, og fortæller hvad man gør. Det fungerede fint, men blev også brugt til meget lokal snak mellem flyene, som ikke var helt kedeligt. Vi lærte hurtigt udtrykket "Yae man, take it easy", som syntes at være standardudtryk på Bahamas øerne. En taxi blev fremskaffet og efter 10 minutter var vi fremme ved hotellet. Vi boede på Treasure Cay Hotel and Ressort, som ligger ved en af verdens flotteste strande, men desværre var der nærmest sandstorm pga. den kraftige blæst, så det blev "kun" til en tur i baren den eftermiddag. Der var pga. vejret ikke så meget vi kunne foretage os, så der blev slappet af og spist en god middag om aftenen. Selvom der ikke var så mange gæster på hotellet var der levende underholdning i baren om aften, hvor vi for første gang hørte den meget iørefaldende musik fra Bahamas. Minder meget om andet musik fra Caribien. Yea man – let's dance.

Treasure Cay til Crooked Island

Efter en god nats søvn var vi friske til vores første rigtige dag med "Island Hopping". Det var kun let skyet, men vinden havde desværre ikke lagt. René og jeg skiftedes til at flyve og i dag var det blevet min tur. Vi havde planlagt at lande i Governors Harbour for at tanke, men da vi i Freeport havde kunnet tanke mere end beregnet og vi efter et telefonopkald fandt ud af, at vi ikke kunne få frokost i Hawks Nest, da restauranten var lukket, besluttede vi os for kun at lave et samlet stop inden vores endelige mål på Crooked Island, Pittstown Point.

De brændstofberegninger vi havde lavet hjemmefra havde været meget konservative. Vi havde regnet med at bruge 15 gallons i timen, men flyet havde et meget avanceret leaning system, som gjorde at vi kun brugte 12 gallons i timen. Vi fandt ud af at i New Bight var der ifølge bogen både mulighed for at spise frokost og få brændstof. Dette blev bekræftet ved et telefonopkald.

Klokken 10.15 gik vi i luften med en sydøstlig kurs ned over Great Abaco Island og nu kunne vi for første gang se, hvorfor så mange rejser til Bahamas. Vandet og strandene var utrolig smukke, og havde det ikke blæst så meget havde det sikkert været endnu smukkere. Efter Great Abaco Island fortsatte vi i 2.500' ned over Eleuthera Island og ned mod New Bight på Cat Island. Efter næsten 2 timer i luften og en meget flot flyvetur landede vi i New Bight for optanking både til fly og passagerer. Men her blev vi snydt!! Der var hverken brændstof eller mad. Kun en par officerer fra henholdsvis told- og immigrationsmyndighederne var der, i det de kaldte "New Bight International Airport". I et skur ved siden af sad et par amerikanske turister og ventede på at deres fly skulle hente dem. Det så ud som om de havde ventet længe.

Vi ringede derfor til Stella Maris, som var den nærmeste lufthavn hvor vi både kunne få brændstof og noget at spise. De lovede højt og helligt at vi kunne få begge dele. Så efter et kort stop gik turen videre, og efter kun 22 minutter i luften landede vi i en dejlig lille og hyggelig lufthavn, hvor tingene så ud til at fungere noget bedre. Brændstof blev bestilt og der blev ringet til det nærmeste hotel for bestilling af mad. 5 minutter efter stod ejeren der med sin bil, og kørte os hen for at få noget frokost. Her tilbragte vi et par timer inden vi blev kørt tilbage til lufthavnen, som kun lå ganske få minutter fra hotellet.

Ligesom i USA har Bahamas FSS (Flight Service Stations), hvor man kan ringe gratis til og få vejrinformationer m.m. Da vi fløj rundt på de små øer brugte vi det dog ikke ret meget, idet der ikke findes nogen vejrrapportering på disse øer. Så det var med at stikke fingeren i vejret og have en alternativ plan hvis vejret enroute skulle blive dårligt. For vores sidste tur denne dag var der kun omkring 1 times flyvning til Pittstown Point på Crooked Island. Skydækket var blevet tættere og vinden var fortsat omkring 33 knob fra nordøst. I vores bog læste vi at banen hed 10/28 og var 2070' lang (ca. 650m). Der stod også at hvis man landede på bane 10 var der en mindre mur ved banestart, som flere fly's understel i tidens løb havde haft kontakt med, derfor var anbefalingen at komme ind med god højde. Syntes man ikke det var en god idé at lande der, så var Colonel Hill ganske tæt på med en noget længere og bedre bane.

Ifølge vindposen var vinden ca. 20 grader off og vindindikatoren i flyet viste sine sædvanlige 33 knob fra nordøst, så flyet blev trimmet til landing med kun 10 grader flap. Indtil vi kom over banen gik alt fint, men herefter kom der megen turbulens og jeg kunne ikke få farten ned til landingshastigheden, og med den forholdsvis korte bane besluttede jeg at gå op igen. Nå, det var jo ikke lige sagen, så vi måtte forsøge en gang til. Igen gik selve finalen fint, men lige da jeg skulle sætte hjulene blev flyet igen ramt af en voldsom vind, ramte banen og sprang op igen. Forsøgte at lande igen, men blev kastet ud til siden, hvorefter jeg valgte at gå op igen for anden gang. Det var overhoved ikke behageligt, og jeg havde ikke lyst til at prøve igen med tanke på hvad andre fly havde oplevet. Jeg spurgte René om han havde mod på at prøve fra højre side, inden vi gik til Colonel Hill. Han ville godt give det ét forsøg. Det blev absolut ikke den skønneste indflyvning og landing, men ned kom vi dog i tredje forsøg. Da vi taxiede tilbage af banen og hen mod hotellet, som kun ligger 20 meter fra banen, lå der en Piper Cheftan ude i buskene langs den ene baneside uden landingshjul!! Den havde ramt den berygtede mur før bane 10 og der mistet sit ene

landingshjul for en måned siden. Heldigvis var der ikke kommet nogen til skade. Senere fik vi at vide, at det også var sket for 2 andre fly et par uger forinden, men at de var blevet fjernet.

Jeg havde det ikke for godt efter den oplevelse. Irriterende var det, at man ikke kunne få landet flyet, men også følelsen af, at man var ved at miste kontrollen over flyet var ikke særlig behagelig. Så bagagen blev bare smidt ind i hotelværelset og turen gik derefter direkte over til baren for en forfriskning. Til min store ros må jeg sige at vores passagerer Paul og Lasse tog det meget stille og roligt.

Som sagt ligger banen lige ned til vandet og lige ved siden af hotellet, så jeg er sikker på at under andre vejrforhold er det en utrolig smuk indflyvning. Vi tilbragte 2 nætter på det dejlige hotel, og da højsæsonen ikke var startet endnu var der kun os 4 samt et amerikansk ægtepar. Vi nød stilheden og næste dag var det næsten skyfrit, men stadig en del blæsende, hvorfor vi desværre ikke rigtig kunne snorkle i det flotte koralvand.

Crooked Island til Nassau

Tirsdag den 7. november skulle turen gå til hovedstaden i Bahamas, Nassau. Vinden havde lagt sig noget, men var stadig fra nordøst omkring 25 knob. Jeg ringede og talte med FSS i Nassau, som sagde der var VFR forhold hele vejen op til Nassau. Efter start fra Pittstown Point lavede René et low pass henover hotellet, hvorefter turen gik nordvest over. Oprindeligt havde vi planlagt med et stop i Exuma for optankning og derefter frokost i Norman's Cay, men da vi havde godt med brændstof og da det ved en opringning kunne konstateres, at også restauranten i Norman's Cay var lukket, fik vi anbefalet at der var en god restaurant i Staniel Cay i Exuma Island Chain, som lå lidt over halvvejs til Nassau. Det blev en meget smuk tur med de mange øer omgivet af det flotte koralvand. Der var lige et par byger vi skulle udenom og de lyn der var på stormscopet viste sig at være falske, hvilket vi ved udcheck på flyet var blevet advaret om kunne opstå.

Da vi var landet i Staniel Cay gik vi de 10 minutter hen til Staniel Cay Yacht Club, som havde en hyggelig lille bar og restaurant. Efter 2½ times behageligt ophold gik vi i luften mod Nassau internationale lufthavn. 25 miles ude kontaktede vi Nassau approach og fik en transponder kode. Herefter fik vi radar vector i en stor bue udenom lufthavnen indtil vi blev linet op til en lang finale til bane 14. Der er 2 FBO'er (Fix Base Operators) som man kan parkerer flyet ved, og vi valgte Executive Flight Support, som viste sig at være et udmærket valg. De mødte os ved flyet og spurgte hvor meget brændstof vi ønskede, og hvor lang tid vi ville være der. Inde på deres kontor hjalp de os med hotel, taxi og stempning af vores cruising permit.

Det var ikke ligefrem strandvej denne dag, så vi brugte lejligheden til at cruise lidt omkring, og fik anbefalet en restaurant til aftensmaden. At det ikke var højsæson og en tirsdag bar byen præget af, der skete ikke ret meget. Vi tog derfor tilbage til hotellets bar, hvor der senere viste sig at være et udmærket lokal show med dans og musik.

Tidlig i seng for at være klar til næste dags tur til Key West, men sådan skulle det ikke gå. Da vi vågnede onsdag buldrede og bragede det og regnen væltede ned. Vi gik ned i hotellets netcafe og checkede vejret. Forecasten sagde at tordenvejret ville holde op kl. 14.00. Vi besluttede os derfor at afvente om det virkelig sket, da vi ikke kunne flyve meget senere, hvis vi skulle have noget ud af opholdet i Key West. Ved 12 tiden ændrede de forecasten til at der i perioden fra 14.00 til 21.00 ville være tordenvejret indimellem. Vi havde en gang prøvet at flyve i lav højde over det åbne vand fra Florida og vi havde ikke lyst til at gøre det en gang til, og slet ikke ud og ind mellem mulige tordenbyger, så vi besluttede at blive en nat mere i Nassau og droppe Key West. På Radar billedet på Internettet kunne vi også tydeligt se de mange byger der kom fra sydvest mod nordøst, så vi kunne ikke undgå at skulle igennem dem.

Det blev en hyggelig eftermiddag og aften med god mad og en tur på hotellets kasino. Det fik dog ikke ligefrem betalt vores tur, men sjovt var det.

For første gang på Bahamas vågnede vi op til en skyfri himlen og stort set ingen vind. ”Yae man – what a day for flying”. Som sagt havde vi droppet Key West og besluttede nu at flyve tilbage til Orlando via Fort Pierce. Der vidste vi, at vi kunne få en god frokost og var en af de lufthavne piloter brugte når de skulle til og fra Bahamas.

Nassau til Orlando

Efter et godt morgenmåltid kørte vi til lufthavnen, hvor de var meget behjælpelige med udflyvningsprocedurerne. Når man forlader Bahamas skal man forlade fra en AOE lufthavn, file en general declaration, aflevere sit immigrationskort, betale 15 USD per person, file en DVFR flyveplan samt give toldmyndighederne i USA besked på, hvor og hvornår man forventer at ankomme. Når man så er kommet i luften skal man aktivere sin flyveplan med Nassau FSS og senest 15 minutter før man flyver gennem US ADIZ (Air Defense Identification Zone) få en transponder kode fra Miami Radio. Efter landing i USA tage al sin bagage og gå hen til tolden, hvor der skal udfyldes en told deklARATION af piloten. Kom ikke og sig at bureaukratiet ikke stadig eksisterer. Yae man!

Nå, som sagt, vejret var for første gang i Bahamas strålende og en flyveplan i 8500' fra Nassau til Fort Pierce via Bimini, Fort Lauderdale og Palm Beach blev filed. Efter vi havde fået vores departure clearance fra Nassau delivery, kaldte vi kl. 10.05 Nassau ground op for taxi clearance til aktiv bane som var bane 32. Flyveruten var blevet sat ind i flyets GPS, alt var dermed linet op til en behagelig tur tilbage til Florida, og kl. 10.23 gik vi i luften. Umiddelbart derefter blev vi bedt om at kontakte Nassau FSS for at aktivere vores flyveplan, og kort tid derefter blev vi bedt om at kontakte Nassau approach. Sigbarheden var fantastisk og i modsætning til alle de andre dage havde vi land i sigte under hele turen. Halvvejs mod Bimini blev radar kontakten med Nassau termineret og vi skulle sqwake VFR. Ca. 20 minutter før US ADIZ kontaktede vi Miami Radio og blev sat i kø som nummer 3 for en transponder kode til at flyve igennem US ADIZ. Den fik vi 5 minutter efter og vi fortsatte flyvningen mod Fort Lauderdale. I 8.500' ville vi være over Miami luftrum B (svarende til TMA), så vi ikke skulle have en clearance til at flyve der igennem. Da vi nærmede os et område med utrolig megen trafik kontaktede vi Miami Center for Flight following, og fik en ny transponder kode. Herefter blev vi stille og roligt overført fra Fort Lauderdale Approach til West Palm Beach, mens vi nød den flotte udsigt langs med Miami og Fort Laurerdales kyst. Trafik var der også nok af. På vores MFD kunne vi hele tiden se en hel masse andre fly omkring os, og på et tidspunkt blev vi af West Palm Beach Approach gjort opmærksom på at en MD90 ville passere ganske tæt på os fra vest mod øst stigende. Der gik heller ikke lang tid før vi fik en warning fra MFD om ”Traffic – Traffic” og flyet blev highlightet. Flot så det ud da den passerede lige foran os. En anden god ting ved vores fly var, at hvis vi overhørte en clearance, kunne vi bare trykke på en knap, og den sidste del af kommunikationen ville blive gentaget.

Resten af turen til Fort Pierce gik stille og roligt og efter 2:10 i luften kunne jeg sætte hjulene på amerikansk grund igen. Vi taxiede hen til tolden, hvor en flink tolder hurtigt fik os igennem toldbehandlingen og jeg fik lukket vores flyveplan. I Fort Pierce ligger der en restaurant som hedder Tiki, og som altid er velbesøgt af piloter. De har nogle rigtig gode burgers der. Efter et par timers ophold var vi klare til den sidste flyvning i denne omgang, som foregik i 3.500', så vi lige var over de forskellige lufthavnes kontrolzoner. Efter Titusville gik vi ned i 1.400' så vi kom under Orlando klasse B luftrum. Nord for vores ruter stod der flere meget højde master, og på vores MFD blev disse master røde, hvilket indikerede at vi var for lavt til at passere dem i sikker højde. Ret smart, hvis man flyver i dårlig sigt i et ukendt område. Det var dog ikke tilfældet denne dag og kl. 15.25 kunne vi sætte hjulene på bane 25 i Orlando Executive igen, efter 6 spændende og lærerige dag på Bahamas.

Tilbage i Florida igen

Flyet blev parkeret og afregnet, og vi kunne konstatere, at vi havde fløjet 2.100 km på de 6 dage. Bilen vi tidligere havde lejet stod klar til os, og vi kunne køre tilbage til vores hotel, hvor vi havde stillet al den bagage vi ikke havde brug for, for at reducere vores vægt. Næste dag skulle René hjem til København, så om aftenen blev der indtaget et godt og solidt måltid på en australsk restaurant.

Efter at have afleveret René i Orlando's internationale lufthavn fortsatte Paul, Lasse og jeg ned til Miami Beach, hvor vi tilbragte 3 dejlige dage i solskin på stranden for at nyde udsigten til hvad der måtte passerer foran os. Udover de badende gæster var det også et yndet udflugtsmål for lavtgående fly. Hele dagen fløj helikoptere, almindelige fly og sågar mindre jetfly i meget lav højde langs stranden for at se på de badende gæster – eller var det for at blive set?

Jeg var glad for at vi var 2 piloter der kunne supporte hinanden, både fordi det var et nyt fly for os, men samtidig et nyt område at flyve i med en del udfordringer med vind og vejr. Problemet med at vi nu har prøvet at flyve i et fly med G1000 glascockpit er, at det bliver utroligt svært at komme tilbage til Danmark og betale 1.200.- kr. for et 25 år gammelt fly. Men mon ikke turen snart gå "over there" igen for at holde G1000 teknikken ved lige. Indtil da må vi nøjes med PC'en.

Du kan se flere billeder fra turen på min hjemmeside www.pero.dk under flyvning. Har du spørgsmål er du også velkommen til at kontakte mig på min e-mail pf.olesen@webspeed.dk

Venlig hilsen

Per Faldborg Olesen
Privatpilot