

SYDVESTLIGE USA 18. - 29. SEPTEMBER 2011

I efteråret 2010 besluttede jeg mig for, at jeg gerne ville blive udchecket på et turbo charged fly samt få mit instrumentbevis gyldigt igen efter mere end 20 år, hvor jeg kun havde fløjet VFR.

Samtidig ville Paul og Lasse igen gerne med på en tur i det sydvestlige USA, hvor vi havde været i 2002. Her havde vi bl.a. gjort et kort ophold i Lake Havasu, som vi syntes så godt om, at vi helt sikkert gerne ville komme tilbage senere og leje en speedbåd, og sejle på søen samt Coloradofloden. Lasses gode ven Strik (Henrik) havde gennem tiderne hørt om vores ture og ville også gerne med, så alle pladserne var booket.

Gennem vinteren 2010/2011 læste jeg al teorien om instrumentflyvning op igen og tog nogle tests online gennem Sportys i USA. På nettet fandt jeg det perfekte fly i Scottsdale (Phoenix) , Arizona hos Sawyer Aviation. De har en kun 3 år gammel turbo charged Cessna 182T med G1000 cockpit og GFC700 integreret autopilot. Lige det fly jeg havde brug for.

Jeg lavede derfor en aftale med Sawyer, at vi skulle forsøge at kombinere både udcheck på turbo charged fly samt få mit IPC (Instrument Proficient Check). Som det kan læses andetsteds på min hjemmeside gik det ikke helt efter planen, men jeg fik i stedet mit IPC i Chicago i maj 2011 og de resterende timer for turbo udchecket kunne jeg så få, når jeg kom til Scottsdale ifm. vores tur i det Sydvestlig USA.

Strik havde ikke den store erfaring med flyvning i så små fly som jeg fløj i, så en hurtig tur over Nordsjælland overbeviste ham om, at det var OK. I foråret 2011 mødtes vi for at fastlægge turen, og det blev besluttet at turen skulle gå fra Scottsdale til Monument Valley og overnatning i Page. Derfra til Las Vegas med en enkelt overnatning og så til Mojave, hvor vi forhåbentlig kunne komme ud og se mange af de fly der opstillet der. Yosemite National Park var et stort ønske, så efter Mojave skulle vi fortsætte til Mariposa, som ligger 40 minutters kørsel fra parken. Vi ville også gerne se lidt vand, så turen fra Mariposa ned til Lake Havasu blev planlagt med et stop i San Luis Obispo for frokost. Som nævnt tidligere havde vi et ønske om at leje en speedbåd i Lake havasu, så to dage blev afsat til dette. Vi havde været i Sedona før, men indflyvningen er bare så smuk, at det skulle Strik også se, så den sidste dag fra Lake Havasu til Scottsdale blev planlagt med frokost i Sedona.

Søndag den 18. september fløj vi med SAS til Newark for at skifte fly til Phoenix. Vi vidste godt, at vi havde kort tid i Newark til at skifte fly, men trods kun 13 minutters sen ankomst var det nok til at vi mistede vores videre forbindelse (og sidste) til Phoenix. Vi ventede næsten en time i paskontrollen. Vi kom så med et fly næste formiddag, men det betød at jeg mistede mit udcheck mandag formiddag. Efter ankomst nåede jeg dog at gennemgå det teori vi skulle igennem med min instruktør. Næste morgen var det meningen at vi skulle have været tidligt af sted, for at nå en sightseeing tur i Monument Valley inden vi fløj videre for at overnatte i Page. I stedet måtte mit afsluttende udcheck foregå tirsdag formiddag, hvor vi fløj rundt i 2 timer til forskellige lufthavne i Phoenix området. Herefter var vi klar til afgang. Det var dog blevet så sent på dagen at vi ikke kunne nå vores sightseeing i Monument Valley, at vi besluttede at flyve direkte til Page.

Scottsdale - Page tirsdag den 20. september

Det var varmt i Arizona. Selvom efteråret nærmede sig i kalenderen var det over 40 grader, så det var godt vi havde aircondition i flyet og det var turbo charged, så vi kunne komme sikkert over bjergene. Midt på eftermiddagen gik vi i luften mod Page. Turen ville bl.a. tage os over Grand Canyon, og en smuk tur lå foran os. Som det næsten altid er i dette bjergrige område om eftermiddagen var der en del turbulens og et par enkle CB'ere (forstadie til tordenvejr) mødte vi da også undervejs. Som det også senere skulle vise sig, var G1000 cockpittet med de mange satellit vejrinformationer en rigtig god hjælp til at finde en sikker vej. Efter 2 timers smuk flyvning ankom vi til Page, hvor Lake Powell gav os en meget smuk indflyvning. Vi blev

vel modtaget og kørt direkte fra flysiden til vores hotel i Page, hvor vi skyndte os hen og fik et par kolde øl i den nærmeste restaurant.

Page - Las Vegas onsdag den 21. september

Pga. tidsforskellen vågnede vi generelt tidligt, og kom derfor også tidligt af sted fra Page mod Las Vegas. Jeg har tidligere landet i både Las Vegas' internationale lufthavn Mc Carran og i Henderson, så denne gang skulle det være i Las Vegas North. Flemming Løvenvig, en tidligere kollega, ville møde os i lufthavnen og kører os til vores hotel og derfra rundt i Las Vegas, hvilket jo bare var alle tiders.

Flyveturen fra Page til Las Vegas foregik i stille og rolig luft med flotte landskaber langs ruten. Det var også Pauls fødselsdag, så der blev sunget fødselsdagssang i 8.500' for ham undervejs. Indflyvningen til Las Vegas foregik via Lake Mead, så vi fik set hele Stripen ovenfra. En flot indflyvning til bane 12L. Også her blev vi mødt ved flysiden og kørt direkte ud til Flemmings bil. Herefter checkede jeg flyet ind og bestilte fuel til næste dag.

Flemming tog os rundt i det område han boede i, som ligger et stykke udenfor Las Vegas. Her var der dejlige rekreative områder med golf og meget mere. Vi spise frokost i Flemmings klub med en flot udsigt over Las Vegas. Herefter kørte vi ud og så Hover Dam, inden turen gik tilbage til hotellet, hvor vi slappede af, inden vi skulle ud og spise aftensmad og fejre Pauls fødselsdag. Flemming kørte hjem og vi andre gik en tur ned af Stripen.

Las Vegas - Mojave torsdag den 22. september

Som sagt var jeg blevet IFR current igen og turen fra Las Vegas til Mojave skulle være en IFR tur. Jeg filede min IFR flight plan fra hotellet via AOPA's flight planning side for en afgang kl. 09.30lt. Da jeg kaldte op for at få min clearance blev det en helt anden rute end jeg havde filed, men inden længe var vi i luften for en "Rightturn One Departure" som tog os lige hen over Las Vegas. Herefter gik det stille og roligt mod Mojave. Der var en del militærflyvning på hele turen, da Edwards Airforce Base ligger langs med en del af ruten. Så meget at vi skulle gå fra IFR til VFR inden indflyvningen til Mojave, da de ikke kunne give os en IFR approach pga. denne aktivitet.

Det var meningen at vi skulle på en sightseeing i lufthavnen, da den er kendt for de mange fly der er opstillet samt for også at hedde Mojave Air & Space airport, da det bl.a. er fra denne lufthavn at Branson fra Virgin Atlantic har opsendt sin space shuttle. Det viste sig desværre, at vi ikke måtte fotografere på turen og at vi skulle vente næsten 2 timer på turen. Vi nøjedes derfor med at spise frokost og få noget mere fuel på, inden turen gik videre til Mariposa - Yosemite National Park.

Mojave - Mariposa torsdag den 22. september

Det var godt at have en turbo charged motor, da det var 40 grader da vi gik i luften og skulle over nogle bjerge som lå ikke så langt fra Mojave. Det blev en smuk tur langs med Sierra Nevada bjergkæden op til Mariposa som ligger i et kuperet terræn, som både gjorde indflyvningen smuk og spændende. Jeg havde bestilt en bil hos Hertz, men det viste sig at kontoret var blevet nedlagt 1 måned tidligere, hvilket jeg ikke havde fået besked om. Heldigvis var det muligt at leje en anden bil, som vi jo skulle bruge til at komme rundt i nationalparken med. Det lykkedes chaufføren (inden navne nævnt) at tage den forkerte vej til Mariposa, så det blev også til lidt sightseeing den dag. Vi ankom sent på eftermiddagen til Best Western hotellet i den lille hyggelige by Mariposa. Her fik vi om aftenen en skøn middag og en masse vin.

Den megen vin gjorde Paul lidt træt næste dag, så der var dejligt stille på bagsædet. Strit havde fået til opgave at planlægge turen rundt i nationalparken, hvilket han gjorde fortrinligt, så vi på en dag fik set det meste af parken, inklusiv de store træer, som man kan køre igennem.

Mariposa - Victorville lørdag den 24. september

Fra Mariposa var det meningen at vi skulle flyve ud til San Luis Obispo, som ligger lidt nord for Santa Barbara, hvor vi skulle spise frokost på stranden. Dette velvidende at der meget ofte ligger tæt tåge om formiddagen, som gør det umuligt at lande selv under instrumentforhold. Dette var også tilfældet denne morgen, men det ville klare op omkring kl. 11.00, hvor vi kunne lande på en ILS landing. Dette betød at vi skulle udsætte afgang fra Mariposa et par timer. Samtidig var vejrudsigten for vores rute fra San Luis Obispo om eftermiddagen, at der især på det sidste stykke til Lake Havasu ville forekomme en del tordenbyger, som kunne gøre det besværligt at komme frem.

På den baggrund besluttede vi os til at flyve så hurtig som mulig til Lake Havasu med optankning i Victorville, som lå lige på vejen. Frokosten skulle så indtages i Lake Havasu. Den første og eneste regn vi fik på turen, fik vi om morgenen i Mariposa, men vi kunne se at det trak nordover, så det blev ikke nødvendig med en IFR clearance. VFR var også at foretrække da der allerede var ved at bygge en del tordenbyger op langs med Sierra Nevada bjergkæden, som ville være lette at navigere udenom med vores NEXRAD system i G1000 cockpittet. Der var en del trafik ud og ind af Mariposa da der var fly-in fra kl. 08.00, men vi fik en flot udflyvning og nåede frem til Victorville efter 2 timers flyvning.

Victorville er også en lufthavn hvor der er en flykirkegård. Desuden bruges lufthavnen også til afsendelse af amerikanske tropper til udlandet. Efter optankning fortsatte vi til Lake Havasu.

Victorville - Lake Havasu lørdag den 24. september

Det blev en noget turbulent tur, med en del CB'er (tordenskyer) under opbygning. Vi måtte også dirigerer rundt op en par stykker som gav noget mere turbulens. Det blev til en flot indflyvning over Lake Havasu, hvor vi landede lige over middag. Også her blev vi flot modtaget og dirigeret lige op foran terminalen hos Dessert Sky, som straks bestilte en gratis vogn fra hotellet til at hente os. Yvonne i receptionen gjorde også et stort indtryk på os, især Paul.

Efter ankomst til hotellet, tog Lasse og Strit ud til det sted vi havde lejet vores speedbåd, mens jeg og Paul fandt et sted ved London bridge, hvor vi kunne spise frokost. Efter lidt afslapning på hotellet blev det tid til aftensmad, hvor Yvonne havde anbefalet et godt sted. Herefter gik turen til en bar langs ved London Bridge.

Næste morgen var det så tid til at komme ud og sejle, og denne gang var det Lasse som var kaptajn. Vejret var perfekt. Næsten ingen vind og temperaturer der i løbet af dagen steg til 41 grader. Det blev en smuk tur ned af søen/floden, hvor vi lagde til et par steder for at bade og spise frokost. På vejen tilbage var det meningen at vi skulle stå på vandski, men efter flere forsøg måtte Paul erkende, at det var svære end forventet, så det blev der ikke meget ud af.

Vi forsøgte også at sejle op nordpå, men her stødte vi på så mange sandbanker at vi til sidst måtte opgive. Det krævede nok lokalkendskab til at gøre dette. Vi sluttede derfor af på Californiasiden, hvor der lå et kasino med en hyggelig bar lige ned til vandet. Efter 6 timer på vandet vendte vi trætte tilbage til stedet hvor vi skulle aflevere båden.

Middagen om aftenen blev indtaget i en lækker restaurant lige ved hotellet med nogle store og saftige bøffer.

Lake Havasu - Sedona mandag den 26. september

Igen tidlig oppe og ud til lufthavnen for at sige farvel til Yvonne og gøre flyet klar til afgang. Som altid er servicen fantastisk, selv for små fly som vi flyver i. Sedona har vel nok USA's smukkeste indflyvning, omgivet af de flotte rødlige bjerge og med lufthavnen beliggende på et plateau i 4.800' højde. Igen også en noget turbulent flyvning, men også meget smuk, og selvom det nu var tredje gang jeg skulle lande i Sedona, var

den lige så smuk som første gang jeg landede der. Lufthavnen havde lige åbnet en ny restaurant, hvor vi fik en let frokost, inden vi skulle flyve den sidste tur tilbage til Scottsdale.

Sedona - Scottsdale mandag den 26. september

Vi havde en del modvind til Scottsdale, så de normale 35 minutter blev til næsten en time, men vi nød den sidste tur og landede efter 7 dages flyvning med mange indtryk og spændende oplevelser. Det sidste jeg oplevede ved flyet var at jeg hamrede hovedet ind i flyet og gik lige jorden, så jeg måtte hjælpes op, og ind og få renses et mindre sår i panden. Godt det ikke skete den første dag.

Hjemturen tirsdag/onsdag den 26.- 28. september

Efter ankomst til hotellet kørte vi til en Apple store som ligger lige ved lufthavnen, hvor der blev købt IPAD 2 med mere. Om aftenen spillede Lasse og Strit tennis, og sammen spiste vi alle på vores favorit bar "The Tilted Kilt", som meget bekvemmeligt lå et stenkast fra hotellet.

Jeg havde besluttet mig for at sove længe næste dag og bare slappe af ved poolen og få lidt orden på billeder, video og diverse papirer. Lasse, Paul og Strit tog ud og spillede golf det meste af dagen. Uheldigvis gik bilen i stykker, og inden en ny bil blev anskaffet gik der nogen timer med dette. Herefter gik turen en halv times kørsel nord for Phoenix til Anthem, hvor der ligger en outlet, hvor der blev handlet en del tøj ind, inden vi kørte hjem for at spise vores sidste middag i USA på en dejlig italiensk restaurant.

Næste morgen kørte vi til lufthavnen i Phoenix, hvor bilen blev afleveret og vi hurtig blev checket hele vejen igennem til København. Turen hjem gik stille og roligt og vi landede torsdag over middag igen tilbage i København.

Endnu en spændende og anderledes måde at se USA på var slut, men det er min fornemmelse at det heller ikke bliver den sidste. Vi havde det godt sammen og fik en på opleveren. Flyet var det perfekte fly med de høje temperaturer og højtliggende lufthavne, som sørgede for en performance, som et ikke turbo charged fly ikke kunne have præsteret.

Om 6 måneder går det løs igen, hvor turen går til Mexico, og heldigvis er det muligt at leje dette fly, Cessna 182T - N2424P, også til ture til Mexico.

Per Faldborg Olesen

02okt2011