

6 DAGES FLYVNING I SYDVEST USA.

For 11 år siden var jeg også på 6 dages flyvning i vest USA, og lysten til at komme til denne del af USA og flyve igen har lige siden været stor. I de mellemliggende år har jeg dog haft fornøjelsen af at flyve lidt omkring New York og Seattle.

Sammen med 2 af mine venner, Paul og Lasse, besluttede vi i efteråret 2001, at det var på tide at tage på en mandetur til sydvest USA, hvor en af vores tidligere kollegaer Flemming, nu arbejdede for America West i Phoenix og boede i Las Vegas.

Det blev besluttet at starte i Phoenix, hvor udbudet af lejede fly var stort, og til en overkommelig pris. Desuden arbejdede Flemming her, og kunne være os behjælpelig med diverse praktiske problemer.

For at tilgodese kravet på minimum 3 timers leje pr. 24 timers periode, blev følgende tur vedtaget:

Dag 1. Phoenix – Sedona – Holbrook – Grand Canyon

Dag 2. Grand Canyon – Monument Valley – Durango

Dag 3. Durango – Bryce Canyon – Las Vegas (Henderson)

Dag 4. Las Vegas

Dag 5. Las Vegas – Lake Havasu – Phoenix.

Desuden var der afsat én dag til udcheck, der hvor vi havde lejet flyet, hvilket er et krav uanset antallet af timer og kendskab til flytypen man lejer.

For at finde frem til hvor og hvilket fly der skulle lejes, hvor vi skulle bo, sightseeing, vejrudsigter, flightplans og meget mere, blev Internettet flittig brugt. Hvad gjorde man før Internettet? Informationerne er talrige og lette at finde, og gjorde hele planlægningen af turen til en stor og spændende del af hele turen.

Som en del af planlægningen havde jeg købt en Garmin III pilot GPS samt World Map programmet. Jeg kunne så hjemmefra ligge hele turen ind på GPS'en, checke at mine flightplans var rigtige samt på World Map se hele turen på et kort. Ganske smart og fornøjeligt. Selvom jeg vidste at der var en GPS i flyet, så er det rart at kunne sidde i ro og mag derhjemme, og ligge de forskellige ruter ind. Desuden var mit kendskab til flyets GPS begrænset.

Hvilket fly skulle vælges? Tilbudene var mange, og varierede fra 60 USD for en C-172 til fly med turbo-charged motor til 160 USD. Jeg fandt frem til en C-182 fra 1999 til 120 USD hos Angel Air i Stellar Airpark lige syd for Phoenix. Flyet passede fint til de krav jeg havde. Motor nok (230 HK) til at tage af fra højt beliggende lufthavne med 3 voksne med en del bagage, Bryce Canyon ligger i 7.600', samt et moderne instrument panel med autopilot med altitude hold.

SAS havde i marts måned et godt tilbud, så prisen for en returbillet fra København til Phoenix blev gjort for kun 4.300.- kr. Mandag den 20. maj kunne vi derfor alle tre drage vestover, og ankomme samme dag om aftenen til Phoenix. Dagen efter brugte vi til at slappe af, og Flemming tog os på sightseeing i omegnen af Phoenix. Onsdag brugte jeg 3 timer til at blive checket ud på N7269B, som var en dejlig flyver, jeg hurtigt blev dus med. Jeg havde allerede

hjemmefra, kunne downloade brugermanueller til de instrumenter – incl. GPS'en – som fandtes i flyet, så autopilot m.m. ikke virkede helt nyt for mig.

Torsdag den 23. maj var alt klart, og efter kontakt og filing af VFR flightplan hos Prescott FSS (Flight Service Station), kunne vi kl. 09.50 tage af fra Stellar Airpark. Turen skulle gå via overhead Phoenix Sky Harbor International Airport, som har en VFR rute gennem TCA'et (Terminal Control Area). Det voldte dog en del problemer med at få en clearance grundet meget trafik samt problemer med flyets push and talk knap, som viste sig ikke at fungere tilfredsstillende. Efter 10 minutters holding udenfor TCA'et fik vi en clearance, og kunne sætte kursen mod Sedona via Lake Pleasant.

Hvis man flyver i det område af USA er det et "must" at lande i Sedona. Lufthavnen er ukontrolleret og ligger i 4827 ft. på et Mesa (plateau), og har nok en af de smukkeste indflyvninger man kan forestille sig, omgivet af flotte røde bjerge. Det er faktisk svært at koncentrere sig som pilot, for der er så meget at se på.

Vi besluttede os for lunch, som så mange andre der flyver ind til Sedona gør, og sad og nød det flotte landskab. Efter 1½ times ophold gik turen videre mod Holbrook, hvor vi på turen skulle se et stort meteor krater samt Petrified Forest. Vi havde dog ikke fløjet ret lang tid før jeg fik en warning på at vi havde low volts. Jeg prøvede at resete, men kunne ikke få warningen på panelet til at forsvinde. Alt unødvendig radio m.m. blev slukket, og jeg besluttede at divertte til Winslow som vi kun var 10 minutters flyvning fra (dejligt med en GPS).

Her blev vi modtaget af to friske piger som spurgte om der var noget de kunne hjælpe med, og det var der jo. Heldigvis var der en mekaniker på pladsen, og mens vi fik slukket vores tørst ordnede han flyet. Det viste sig heldigvis kun at være en sikring. Vi besluttede at droppe Holbrook, og efter en times ophold satte vi kursen direkte mod Grand Canyon, så vi også kunne nå at se Grand Canyon fra jorden fra den sydlige rim, inden det blev alt for sent på dagen.

Grand Canyon ligger i 6606' og har et kontroltårn. Lufthavnen kan på grund af de mange sightseeing tours være meget trafikeret, men da vi kom ind for landing, var der stille og roligt, og fik landingstilladelse før vi var i landingsrunden. Efter landing blev flightplanen closed og fuel bestilt. N7269B kan tage 88 gallons fuel, så med fulde tanke var det ikke noget problem med lang flyvetid, men derimod var det vigtigt at tænke på sin vægt, når vi næste dag skulle starte fra Grand Canyon. Med fulde tanke ville vi være oppe på max takeoff weight.

Vi nåede at se Grand Canyon fra Sydsiden, og sluttede dagen af med en ordentlig steak på en god restaurant. Temperaturen om dagen var oppe på 25 grader, så med den høje beliggenhed, besluttede vi at stå tidlig op næste morgen fredag den 24. maj, hvor temperaturen kun lige var nået over frysepunktet, og kl 08.34 gik vi i luften for en af de flotteste flyvture jeg nogensinde at fløjet.

Grand Canyon er underlagt "Special flight Rules", hvor der kun må flyves i specielle højder og korridorer. Jeg havde valgt "The Dragon Corridor", som ligger tæt på lufthavnen, og går lige over et af de flotteste områder af Grand Canyon. For at komme op i de 11.500' som jeg skulle, måtte der cirkles lidt. Der kan tit være en del turbulens omkring Grand Canyon, men denne morgen var der helt vindstille, og vi syntes at være de eneste i luften over Grand

Canyon. Det blev en fantastisk flot tur, hvor der blev taget billeder og filmet til den store guldmedalje. Igen blev GPS'en til stor hjælp for at sikre at jeg fløj korrekt gennem korridoren.

Det var oprindeligt meningen at vi skulle lande i Monument Valley, hvor der findes en privat dirtstrip. Pladsen ligger i 5200' og har kun en gruset bane på 1200m. Desuden kan der kun startes på den nordlige bane, idet der ligger et Mesa for enden af den ene bane. Da der denne dag fortrinsvis var sydlige vinde samt min egen betænkelighed med den for høje korte bane, besluttede vi at flyve direkte fra Grand Canyon til Durango i Colorado. Det betød også at vi kunne nå at komme på en River Rafting tur i Durango.

Flyveturen ned gennem Monument Valley med de karakteristiske "buttes", blev også utrolig flot. Desuden fik vi set Goose Neck, hvor Juan River løber samt Mexican Hat. Herefter bad vi GPS'en sætte os på en direkte kurs mod Durango. I Durango blæste det 15 knob gusting til 25 på tværs af banen. Durango er også en ukontrolleret flyveplads, men har alligevel en del kommerciel trafik og en ILS. Da vi efter 2 timer og 20 minutter kom ind for landing var der en del trafik, men heldigvis lagde vinden sig lidt da vi skulle lande, så det blev en pæn landing trods al. Durango ligger for foden af nogle flotte og høje bjerge, og er et kendt skisportssted om vinteren. Som på hele vores tur havde vi også flot vejr i Durango, så også her var der meget at se på, og vi nåede 1½ times river rafting. Sigtbarheden var på hele turen ca. 150 km og kun ganske få cirrus skyer over 20.000', så vejret kunne vi ikke klage over. Temperaturen varierede meget de steder vi var. I Phoenix nåede vi op på 40 grader, og da vi stod op lørdag morgen i Durango var den minus 1 grad.

Men lav temperatur og højtryk er rart når man skal tage af fra en high density lufthavn, så igen var vi tidlig oppe og i luften fra Durango kl. 08.40 med kurs mod Bryce Canyon via overhead Page. Den første del af turen var der ikke så meget at se på, men da vi nærmede os Juan River og Lake Powell, oplevede vi igen nogle flotte landskaber. Tæt ved Lake Powell findes et naturfænomen som hedder Rainbow Bridge. Den kan være svær at finde, men jeg havde efter bedste evne gættet mig til koordinaterne for Rainbow Bridge. Det var derfor spændende om vi kunne finde den fra luften. I al beskedenhed må jeg sige, at det var lykkes godt hjemmefra, for da GPS'en sagde vi var over Rainbow Bridge, ja så var vi der faktisk.

På det sidste leg fra Page til Bryce Canyon var der ikke så meget at se på, og efter 2 timer og 10 minutter landede vi. Vi havde overvejet at tage ind på en restaurant et par miles fra lufthavnen, men vi havde mere lyst til at komme til Las Vegas. Desuden skulle vi nu tage af fra en lufthavn som lå i 7586'. Aktuel density altitude var på 9.000', og temperaturen ville stige yderligere, da klokken kun var 11.00. Vinden var svag og variable, så vi kørte ud på bane 03 som havde lidt downslope. En C-172 tog af lige før os, og der var ikke meget climb da den endelig kom i luften. Jeg har heller aldrig brugt så meget bane, som da vi tog af, men uden problemer og med fin climb. Banen er 2250m.

Turen fra Bryce Canyon til Las Vegas tog os bl.a. over Zion National Park, som ligger ret højt. Vi skulle derfor op i 12.500' for at have en sikker margin, og for at undgå for megen turbulens. Det blev igen en meget smuk tur, og på den sidste del ind til Las Vegas fløj vi over Lake Mead og ind via Boulder. Jeg har tidligere været i Las Vegas og har der landet på den internationale lufthavn McCarran. Den havde imidlertid sat parking fees op til 50 USD pr. nat, så vi valgte Henderson, som alligevel lå tættest på vores hotel, og samtidig betød det, at vi ikke skulle i B airspace (TCA'et), hvilket igen gjorde både ind- og udflyvning problemfrit.

I Las Vegas havde vi 2 overnatninger, og tid til at slappe af og selvfølgelig opleve Las Vegas og få spillet lidt. Her tog Flemming os også rundt, så vi fik set alt det nye der var sket siden sidst. Las Vegas er den hurtigst voksende by i USA, med 4000 nye indbyggere hver måned. Las Vegas var også det eneste sted vi betalte parking fee – landings og startafgifter bruges ikke for så små fly som C-182. Parking fees var kun 5 USD pr. nat.

Efter et par dejlige dage i Las Vegas og med temperaturer på 35 grader var den sidste dag med flyvning kommet. Vi sov lidt længere end de foregående dage og var først i luften kl. 10.40 med kurs mod Lake Havasu. Udflyvningen foregik via Boulder VOR og videre til Hoover Dam. Efter 11. september er det bl.a. forbudt at cirkle over f.eks. dæmninger, så det blev straight overflying, og derefter fulgte vi Colorado River hele vejen ned til Lake Havasu. Det er her at London Bridge nu står, efter at en rig amerikaner købte og fik den opført her på grænsen mellem Arizona og Californien. Lake Havasu er et rigtig rekreation område, med masser af liv og muligheder for at sejle på søen og floden.

Efter 3 timers ophold ved Lake Havasu skulle vi vende næsen hjem mod Stellar Airpark ved Phoenix. Som det fremgår af navnet er flyvepladsen en Airpark. Det vil sige her bor folk i deres huse, hvor de har bilen parkeret i forhaven og flyveren i baghaven.

Vi nåede at flyve næsten 13 timer og ca 2400 km. Vi havde fantastisk flot vejr, som der næsten altid er på disse kanter, så noget af den flotteste natur i USA, fløj i en dejlig ny maskine, og blev en masse oplevelser og erfaringer rigere. Det var hårdt at være eneste pilot på turen, idet du altid er på, og selv skal checke alt fra fly til vejr m.m., og på en rimelig koncentreret tur. Næsten gang vil jeg nok give mig selv lidt mere tid undervejs og/eller være to piloter.

Torsdag den 30. maj var vi igen hjemme i København efter en tur som jeg selv og mine to venner aldrig vil glemme. Især ikke Lasse, som aldrig før havde prøvet at flyve i en lille maskine. Modig mand. Jeg fik også et godt kendskab til brugen af GPS, og den vil jeg helt sikkert bruge som en del af min navigation til fremtidige flyvture.

Per Faldborg Olesen