

US NORTH WEST PACIFIC TOUR 2013

Da Paul og jeg var i San Francisco i december 2012 for at prøve at flyve med Lufthansa A380 samt for at jeg kunne få nogle IFR simulatortimer, besøgte vi San Carlos Flight Center, som ligger lige syd for San Francisco lufthavnen. De har flere gode fly og en meget aktiv flyveklub. Bl.a. har de 2 C182 med G1000 cockpit, som jeg helst vil flyve i. I oktober 2013 blev de af AOPA valgt til bedste flyveskole i USA!

En af de ture som de arrangerer er en tur op til området omkring Seattle. Kravet er dog at der max må være 2 piloter i hvert fly og der skal være en instruktør med. Dette fordi der erfaringsmæssig kan være meget dårligt vejr og krævende forhold at flyve under, selv IFR (instrumentflyvning). Det koster selvfølgelig en del ekstra, men på den anden side var det meget lærerigt og afslappende at have en instruktør med, som ud over at hjælpe med selve flyvningen også tog sig af mange praktiske ting under turen.

Den 29. september 2013 tog jeg og min gode ven Paul af sted til San Francisco med SAS, som nu var startet med at flyve direkte fra København til San Francisco. Dejligt. Vi skulle først starte turen nordpå torsdag den 3. oktober, så vi brugte de første dage til at køre bl.a. til Santa Cruz, som ligger syd for San Francisco, og en anden dag til Stinson Beach, som ligger nord for San Francisco. Den 3. dag blev brugt til mit flight review, som jeg skal have hvert andet år. Her fløj vi bl.a. til Half Moon Bay for at øve start og landinger og derefter nogle stalls m.m. langs med kysten.

Torsdag den 3. oktober

Tidligt op og af sted til San Carlos lufthavnen. Vi skulle flyve sammen med et andet fly og vores instruktør Kevin havde vi allerede mødt ifm. mit flight review. Vi havde planlagt at flyve direkte op til vores første bestemmelsessted Mc Minnville, hvor vi skulle besøge Evergreen Aviation & Space Museum (hjemsted for Spruce Goose!), med en flyvetid på 3:30. Men vejret var meget dårligt i området, og der var en meget kraftig modvind der gjorde at flyvetiden ville blive på 4:15. Med det dårlige vejr og den lange flyvetid, besluttede vi at lave en stop i Redding for at tanke op. Flyveturen op til Redding var utrolig smuk og vi havde helt klart vejr, så vi kunne se hele Bay Area og Sierra Nevada bjergene meget tydeligt. Men modvind var der. Op til 43 knob.

Da vi fløj videre fra Redding var vejret stadig meget dårlig i Mc Minnville og Portland området. Det andet fly havde startet lidt før os, så det var spændende og se om de ville kunne lande. Fra Redding og videre nordpå er det et meget bjergrigt område, så vi måtte op i 11.000' for at holde mindste afstanden til bjergene. Stadig en meget smuk tur og heldigvis uden turbulens. Der begyndte at komme en del skyer, men heldigvis under os, da vi var over freezing level. Vejret blev checket jævnlige undervejs på vores MFD (multifunction flight display), og ganske kort før vi skulle lande klarede det op, så begge fly kunne lande i Mc Minnville. Vi fik anflyvning til ILS bane 22 med circling til 04. Selvom lufthavnen er ukontrolleret er det meget almindeligt med gode anflyvningssystemer.

Det var imponerende at se Spruce Goose, og hele museet var i øvrig meget interessant. Bl.a. havde de bygget en B747 om til et badeland! Efter nogle timer blev vi kørt tilbage til lufthavnen, hvor vi filedede en IFR plan over til Portland International, som kun ligger 30 minutters flyvning fra Mc Minnville. Dagen var ved at gå på held, så der var et flot lysskær der var over hele Portland, hvor vi fik radar vectors ind til ILS bane 10R. Spændende og lærerigt at lande i en lufthavn med masser af rutetrafik.

Da vi skulle af sted tidligt næste dag, valgte vi et airport hotel, hvor vi fik nogle drinks og efterfølgende fandt en sushi restaurant, inden vi godt trætte gik til ro.

Fredag den 4. oktober

I dag skulle turen gå op til Paine/Everett lidt nord for Seattle, hvor Boeing Fabrikkerne fremstiller deres

B747, B777 og B787 Dreamliner. Da vi kom ud til lufthavnen var morgentågen netop lettet, og selvom der var en del skyer på vejen skulle sigtbarheden ikke volde nogen problemer. Jeg filedede en IFR flight Plan, checkede notams og vejrs hos FSS (Flight Service Station).

Da vi startede op indsatte jeg vores filedede flyveplan, men den clearance vi fik var lidt anderledes, og hvorfor jeg ikke fik rettet den ved jeg ikke, men et stykke tid efter vi var gået i luften, fik jeg fra ATC besked om, at vi ikke var på den rigtige rute, så jeg måtte undskylde og korrigerer vores rute. Ellers en spændende udflyvning med SID og lang taxi instruktion, men det gik fint.

Jo nærmere vi kom Seattle området, jo flottere blev det, med Mount Rainer og de mange øer i området. Igen fik vi radar vectors til ILS bane 16R. Paine lufthavnen er ikke kun til Boeing, men bruges i høj grad af mange andre, men interessant var det at se de mange forskellige Boeing fly fra mange forskellige luftfartsselskaber stå rundt omkring. En meget spændende og interessant rundvisning fik vi også, hvor vi så og fik forklaret, hvordan et fly bliver til.

Sidst på eftermiddagen gjorde vi klar til et kort flyvetur til Boeing Field, som ligger ganske tæt på Seattle by. Det blev til en meget smuk indflyvning som gik lige forbi Seattle Downtown. Denne gang fløj vi VFR, så vi fik en direkte indflyvning til bane 13L.

Pga. en fodboldkamp havde det været svært at få et hotel i Seattle, hvor vi alle 6 kunne bo, så vi var spredt på 3 hoteller, men indenfor gåafstand. Vi havde besluttet at denne aften skulle vi have en ordentlig steak, så vi bookede bord på en af byens gode steak restauranter. Derefter var vi lidt rundt og kigge på hvad Seattle kunne byde på af barer m.m., og det lykkedes da også at finde et par gode af slagsens inden vi gik til hvert vores hotel.

Lørdag den 5. oktober

I dag var der inden instrumentflyvning da vi skulle flyve rundt blandt de mange øer også kendt som San Juan Islands. Det blev en utrolig smuk flyvetur og vores første stop var Orcas, hvor vi fik en god snak med en lokal, som lavede rundflyvning i et gammelt to dækker fly. Turen fra Boeing Field til Orcas fløj Paul sammen med Kevin, så jeg kunne sidde på bagsædet og nyde udsigten. Efter Orcas fløj jeg videre til Friday Harbor, som nok er en af de mest populære øer i området. Denne lørdag var der andre som også ville ind til Friday Harbor, så det var virkelig nødvendigt at holde ører og øjne åbne ved indflyvningen.

Vi fik tanket flyet op til næste dag, og kørte derefter til hotellet. Herfra kunne vi gå ned til havnen og de mange butikker, barer og restauranter. Vi mødes alle 6 til en god middag og efterfølgende en god bar hvor vi fik nogle gode drinks med de lokale

Søndag den 6. oktober

I dag skulle der flyves langt. Vi havde jo håbet på at vinden ville forblive nordlig, men den havde stort set drejet 180 grader, så igen havde vi op mod 44 knops modvind. Det betød næsten 3:30 times flyvning ned til North Bend, hvor vi skulle tanke op og spise frokost. Selvom det blev en lang tur var også denne tur utrolig smuk. Vi fløj ud til kysten og fulgte den hele vejen ned til North Bend. Vi havde inden da filedet en IFR flyveplan og fået vores clearance på telefon fra FSS. Med clearance følger en "void time". Det vil sige at vi skal være i luften inden en bestemt tid. Pga. forskellige årsager var vi ca. 10 minutter sen i luften, og det var ikke særligt populært hos ATC. Heldigvis var det min instruktør Kevin som måtte tage ansvaret da det var hans beslutning. Undrer mig også lidt over ATC reaktion da det var flot VFR vejrs. Men som sagt en meget flot tur ned langs kysten til North Bend, hvor jeg vi en visual approach til bane 22. Der var utrolig mange måger i området og på banen, så jeg fik hele tiden meldinger om hvor de var. Anflyvningen var det eneste tidspunkt vi havde noget turbulens, ellers var det en stille og rolig tur.

Vi lånte en bil hos vores handling agent og kørte ind til byen, hvor vi fik en god frokost. En by hvor der ikke så ud til at ske ret meget. Tilbage til lufthavnen, hvor flyene var blevet tanket helt op til den næsten 4 timers flyvetur tilbage til San Carlos. Vi fik vores IFR clearance og fik undervejs en meget flot solnedgang over Stillehavet inden vi nærmede os San Francisco området, hvor kommunikationen med ATC blev forstærket. Det var også utroligt spændende og flot at flyve ind over San Francisco om natten, inden vi fik en GPS anflyvning til bane 30. En flot, spændende og lærerig tur var færdig og Paul og jeg kørte derefter direkte op til Napa Valley, hvor vi skulle være de sidste par dage.

7. - 9. oktober

Om mandagen kørte vi til Vacaville, hvor der findes en stor og flot Outlet. Her blev der handlet til den helt store guldmedalje. Det var godt nok billigt! Dagen efter havde vi bestilt en tur rundt til forskellige vingårde i Napa Valley. Det blev en rigtig hyggelig og interessant tur. Aftenen sluttede vi af i Napa Downtown, som har mange gode restauranter og barer.

Onsdag skulle vi hjem sidst på eftermiddagen med SAS, så vi havde god tid til at pakke og stille og rolig kører til lufthavnen. Endnu en god tur med flyvning, shopping, sightseeing og meget andet var slut. San Francisco er et godt udgangspunkt for en masse dejlig flyvning.

