

Andreas Beuermann

USA von Florida nach Kalifornien und zurück

HERAUSGEBER

Andreas Beuermann

MAIL & INTERNET

info@vac.flights

www.vac.flights

FOTOS

Andreas Beuermann (ausgenommen S. 3 Markus Beck, S. 4 Bernhard Wipping)

LAYOUT UND DESIGN

Andreas Beuermann

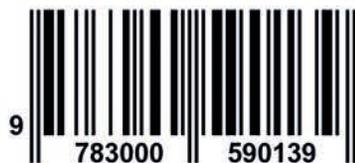
DRUCK UND BINDUNG

Frick Kreativbüro & Onlinedruckerei e.K.

Nachdruck bzw. elektronische Weiternutzung
auch auszugsweise, ist nur mit schriftlicher
Genehmigung des Herausgebers gestattet.

1. Auflage Februar 2018

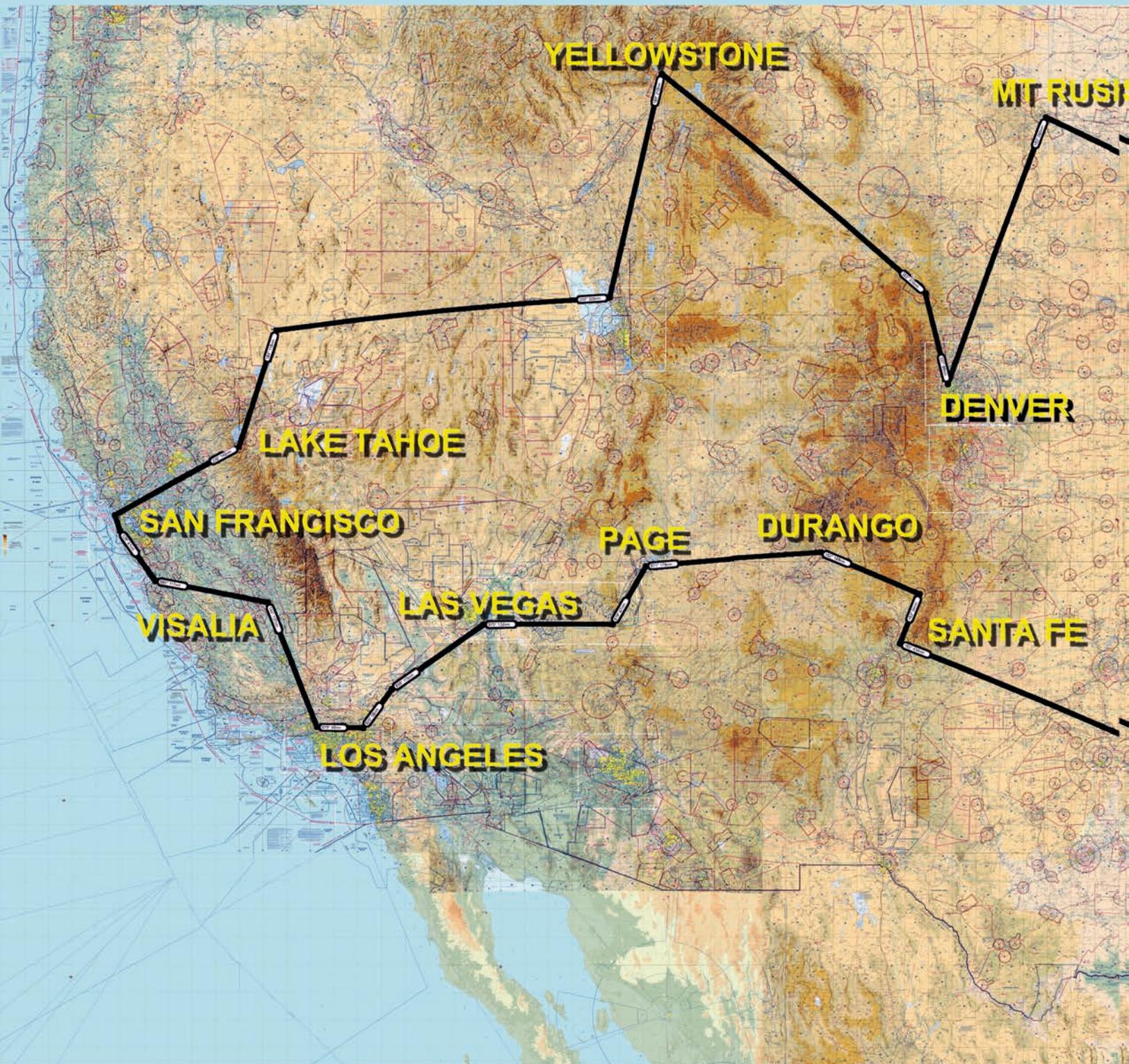
ISBN 978-3-00-059013-9



**Von Florida nach Kalifornien und zurück
oder
5100nm in drei Wochen**

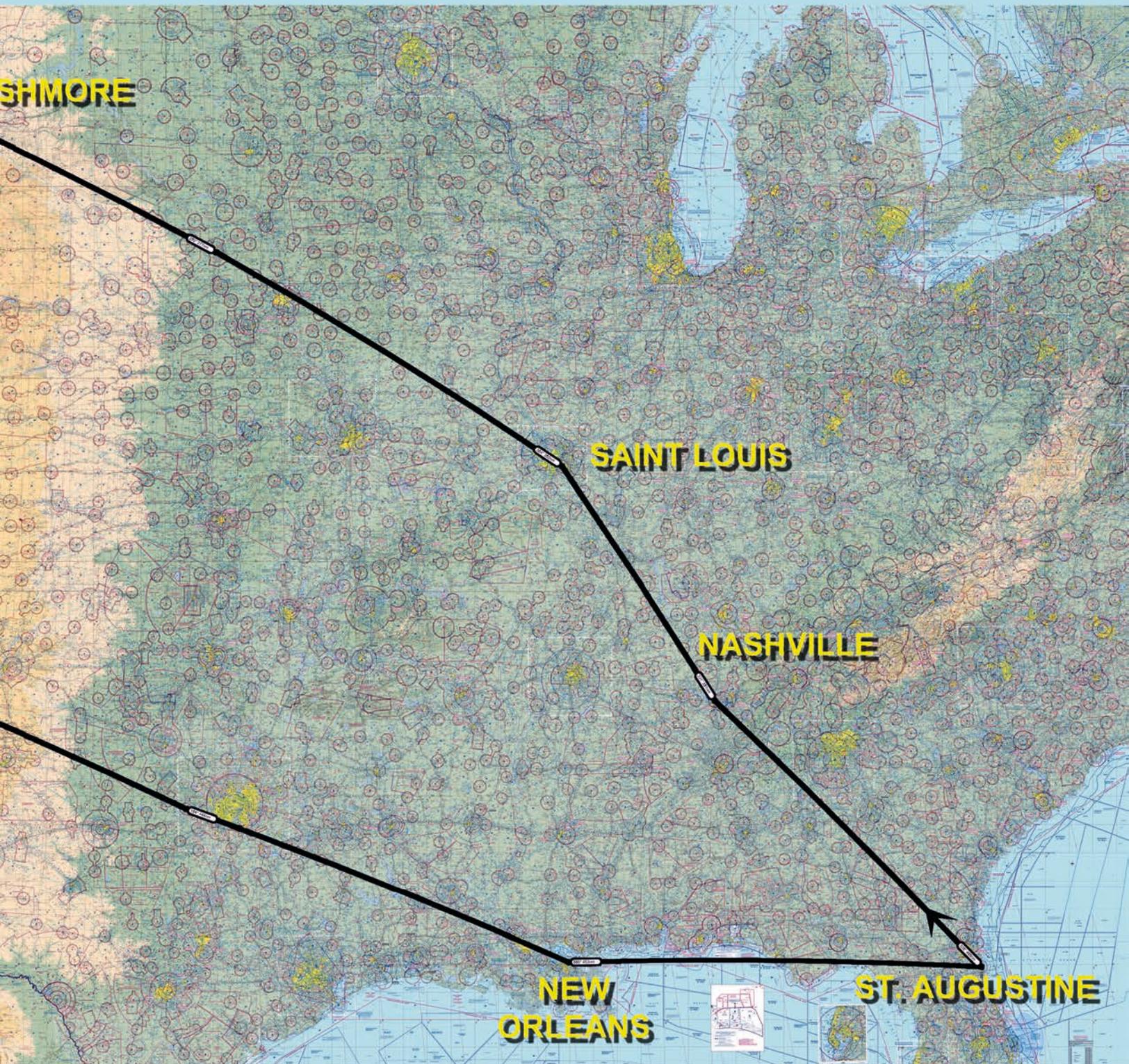
Andreas Beuermann





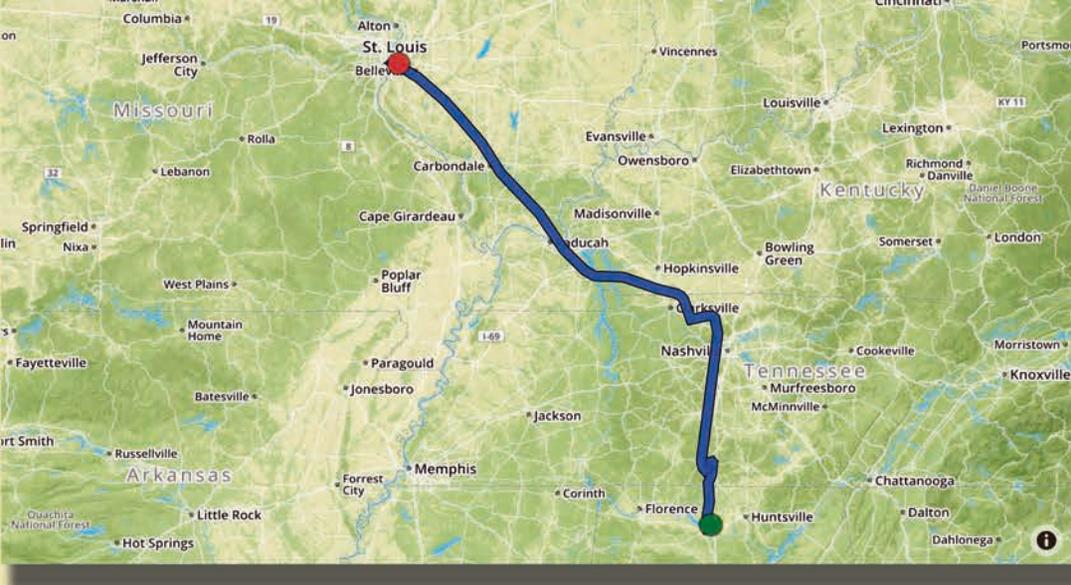
St. Augustine	Seite 08
Nashville	Seite 11
Saint Louis	Seite 20
Mount Rushmore	Seite 27
Yellowstone	Seite 40
Salt Lake	Seite 50
Lake Tahoe	Seite 56
San Francisco	Seite 61
Visalia	Seite 76





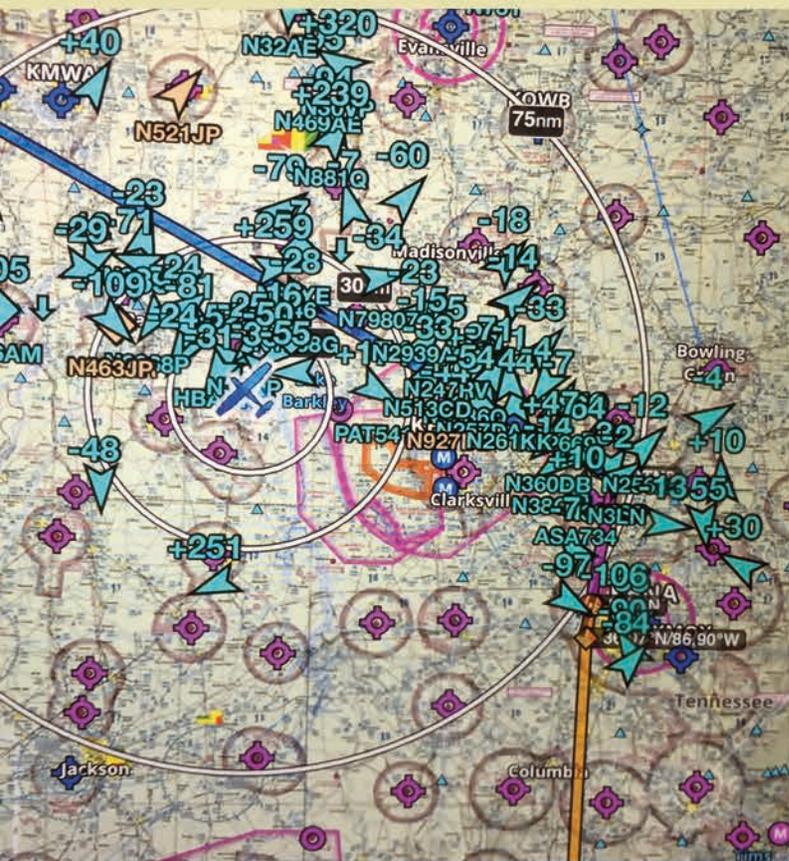
Los Angeles	Seite 78
Las Vegas	Seite 84
Page	Seite 94
Durango	Seite 104
Santa Fe	Seite 108
New Orleans	Seite 113
Das Flugzeug	Seite 125
Abkürzungen	Seite 126
Bilderliste	Seite 127





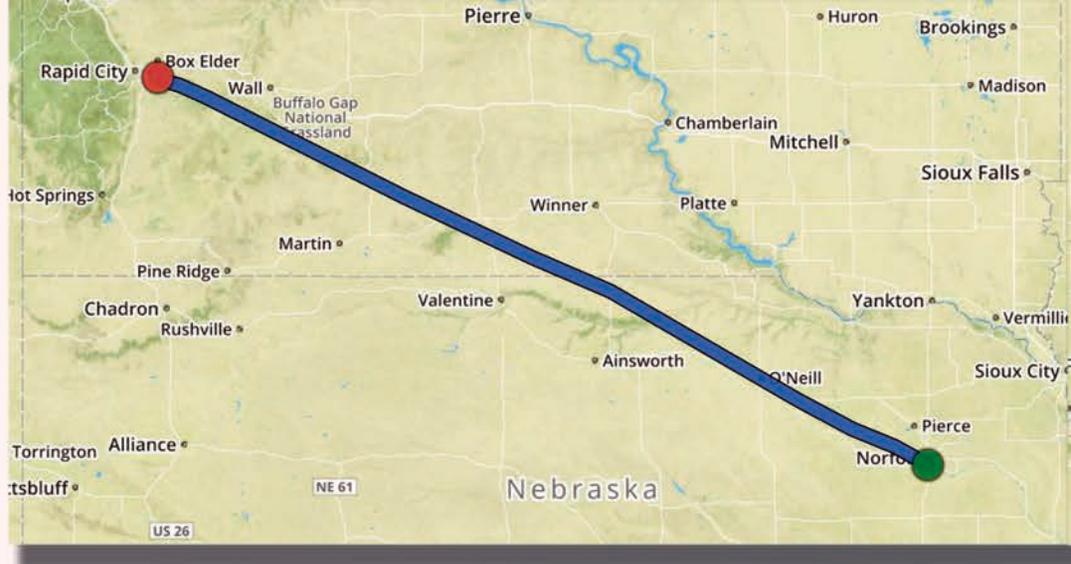
KDCU - KCPS 281 nm

Endlich ist der Tag der SoFi gekommen. Früh sind wir am Flugplatz, um unsere Kameras und nicht zuletzt unser Flugzeug zu checken. Um 13:24h wird der Kernschatten genau an dem Punkt sein, den wir erreichen wollen. Der Beginn der Verdunklung setzt aber schon eine Stunde früher ein. Wir starten gegen 11:30h, noch genügend Zeit, um die 100NM zurückzulegen und auf unsere Höhe zu kommen. Wir wollen auf über 10.000 ft über den Wolken freie Sicht auf die Dunkelheit haben. Zwar wird laut FAA die Dunkelheit nicht als Nacht gerechnet, dennoch sollten schon alle Positionsleuchten und weiteren Lichter am und im Flugzeug funktionieren. Fast alle Flugplätze entlang der Sonnenroute sind hoffnungslos überfüllt. Die ADS-B Anzeige, der sich in der Luft befindlichen Flugzeuge nimmt auch schlagartig zu, wobei der größte Teil wesentlich niedriger fliegt. Dann ist es so weit. Langsam schiebt sich von Nordwesten ein 115km breiter, dunkler Keil über den Boden. Die Sonne ist noch in Gänze sichtbar. Doch innerhalb weniger Minuten fliegen wir in fast vollkommener Dunkelheit. Nur am Horizont sind noch von der Sonne erleuchtete Wolken zu erkennen. Für zweieinhalb Minuten hat der Mond die Sonne vollständig abgedeckt. Vereinzelt sehen wir in den Orten unter uns, wie Lichter in den Häusern angehen und fahrende Autos durch ihre Scheinwerferkegel sichtbar werden. Leider gibt der Mond die Sonne wieder viel zu schnell frei, wir hätten dieses Schauspiel gerne länger betrachtet. Am Horizont vor uns rast das Ende des Schattens förmlich auf uns zu, es wird wieder taghell. Das Video dazu ist unter <https://www.facebook.com/ZDFterraX/videos/10155378119892931/> zu finden.





KOFK - KRAP 277 nm



Der Flug ist recht langweilig, endlose Felder ziehen unter uns hinweg, Omaha, Nebraska ist die einzige größere Stadt, die wir passieren. Der Autopilot verrichtet präzise seine Arbeit und hält uns auch auf unserer gewünschten Höhe. Wir bemerken kaum, dass das Land unter uns von den 400ft Höhe auf der wir gestartet sind, langsam und allmählich auf über 3200ft, der Höhe unseres Zielortes, ansteigt. Erst im Anflug auf Rapid City sind die ersten Berge zu erkennen, die aber gleich bis zu 7200ft hoch sind.

Rapid City Regional ist ein kontrollierter Flugplatz, den auch diverse Fluglinien ansteuern. Unsere heutige FBO, ist zwar etwas kleiner als gewöhnlich, dafür wird unsere Cessna aber über Nacht sogar kostenlos in der Halle untergestellt. Die Leihwagenfirma im Main Terminal bringt uns unser Auto direkt dorthin. Nach über fünf Stunden Flugzeit und einer Stunde Zeitverlust durch das Überqueren einer weiteren Zeitzone ist es schon später Nachmittag und die Hotelsuche ist schwierig. Denn zu dieser Jahreszeit gibt es noch viele Urlauber, die in den angrenzenden Bergen und vor allem am Mount Rushmore National Monument Erholung suchen. Dank dem Engagement der Angestellten der Mietwagenfirma, finden wir noch 2 einfache Zimmer in einem Motel. Am nächsten Tag brechen wir früh auf, um George Washington, Thomas Jefferson, Theodore Roosevelt und Abraham Lincoln zu besuchen, jeweils 18 Meter hoch und 1941 in den Granit des Mount Rushmore gehauen. Dort verbringen wir den ganzen Vormittag und kehren mittags wieder zu unserer Cessna zurück.





KWYS - KWMC
273 nm





65NM weiter westlich erreichen wir in Nevada die Black Rock Desert. Hier findet gerade mitten in der Wüste, wie jedes Jahr, das „Burning Man Festival“ statt. Es dauert 8 Tage und endet am Labor Day. Das Festival ist eine große Kunstausstellung, Ort intensiver Selbstdarstellung und eine Mega-Party zugleich. Am sechsten Tag des Festivals wird eine, manchmal bis zu 32m hohe, menschliche Statue verbrannt, der Burning Man.







KVIS - KBUR 137 nm

Der Start am nächsten Morgen verläuft problemlos, auch die Rauchdecke hat sich verzogen. Dies sollte sich aber bald ändern. Los Angeles, unser nächstes Etappenziel liegt nur 140NM südlich, ist aber im Norden von bewaldeten Bergen umgeben. Zu dieser Jahreszeit brennt es in Kalifornien fast überall in den Wäldern. Burbank Airport, oder auch Bob Hope Airport genannt, hat einen Class C Airspace. Wir rufen SouthCalifornia Approach und ahnen nicht, was uns gleich erwartet. Noch verläuft alles Normal. Wir bekommen die Freigabe zum Einflug in den kontrollierten Bereich der Burbank Class C Aerea, halten den uns gegebenen Steuerkurs und beginnen mit dem Sinkflug, als plötzlich hinter einer Bergkuppe eine riesige Rauchwolke vor uns auftaucht. Nur sechs Kilometer entfernt vom Flugplatz brennt es in den Wäldern. Gerade noch können wir verhindern in diese dunkelrote Wand einzufliegen. Zeitgleich gibt uns Approach auch schon einen neuen Kurs, weg von der Wolke. Die Anweisung die Höhe beizubehalten befolgen wir nur zu gerne, als wir sehen, dass unter uns der Luftraum voll von Löschflugzeugen ist. Im weiten Bogen werden wir von Westen an den Flugplatz herangeführt. Burbank Tower erteilt uns die Landefreigabe auf RWY 08. Direkt in der Verlängerung der Landebahn sehen wir die brennenden Wälder. An diesem Platz sind alleine durch seine Größe bedingt mehrere FBO's. Glücklicherweise liegt unsere FBO gleich vor uns nach dem Verlassen der Runway. Am Counter erklärt man uns, dass die Interstate, eine mehrspurige Autobahn, eine genügend große Schneise zwischen dem Airport und dem Feuer bildet, sodass der Airport geschützt ist.



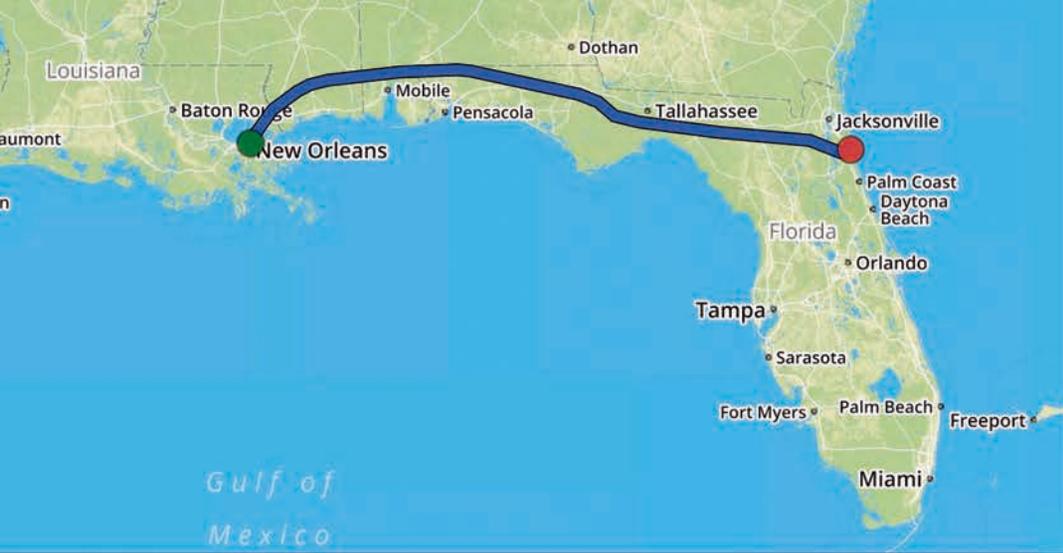


KGCN - KPGA
68 nm



Zwischen zwei Regenschauern mit vereinzelt Blitzen starten wir und nehmen Kurs auf Page. Die Beschränkungen zwingen uns zunächst weiter nach Osten zu fliegen, ehe wir dann nach Norden steuern können. In Page wird der Colorado River zum ersten Mal gestaut, ehe er durch den Grand Canyon fließt und am Hoover Dam ein weiteres Mal aufgehalten wird. Page wurde erst 1957 gegründet, aus der Siedlung der Bauarbeiter, die den Glen Canyon Dam errichtet hatten. In Page selbst leben nur ca. 6.800 Einheimische, aber es ist ein idealer Ausgangspunkt für Ausflüge. Deshalb gibt es am Flugplatz von Page auch etliche Unternehmen, die Rundflüge über den Lake Powell, den Bryce Canyon, das Monument Valley, der Horseshoe Bend sowie den Grand Canyon anbieten. Wir bleiben zwei Tage in Page. Wir mieten uns ein Motorboot und erkunden den Lake Powell Stausee. In unseren paar Stunden kommen wir leider nicht bis zum Rainbow Bridge Monument, wir werden es aber auf dem Weiterflug noch von oben sehen können. In der Hochsaison ist der Stausee voll mit Hausbooten, die man dort mieten kann. Allerdings ist die Mindestabnahme drei Tage, sodass dies für uns leider nicht infrage kommt.

Die Wettervorhersage für Florida verheißt Unheil. Hurrican Irma zieht genau auf Florida zu. Zum einen sind wir froh, jetzt nicht dort zu sein, zum Anderen müssen wir aber auch genau dorthin zurück. In den nächsten Tagen verfolgen wir die Bilder aus Florida auf CNN deshalb sehr aufmerksam. Noch sind wir weit entfernt.



KNEW - KSGJ 484 nm

Am nächsten Morgen zeigt die Flugvorbereitung aber doch noch zahlreiche Wolken entlang des Golfs von Mexiko. Ein Flug durch die Eglin/Valparaiso Terminal Area scheint uns unsicher, jedenfalls VFR. Während der ganzen Route haben wir es geschafft, nur nach Sichtflugregeln zu fliegen, das wollen wir auch jetzt bei unserer letzten Etappe. Das heißt für uns, dass wir zunächst fünfzig Meilen Richtung Norden fliegen müssen, um dem schlechten Wetter auszuweichen und in Florida anzukommen.

Während im Süden noch Flugverbot besteht, sieht St. Augustine von oben fast normal aus, von Verwüstungen ist zum Glück nichts zu erkennen. Dass hier im Norden aber auch nicht alles ohne Schäden abging, merken wir, als wir St. Augustine ATIS abhören. PAPI, Runway Lights und Windsack sind „Out of order“, ILS und VOR ebenso. Nach Landefreigabe und Rollen zum Vorfeld stellen wir unsere Cessna 210 wieder genau auf dem Platz ab, von dem wir vor 5100NM und 41 Flugstunden losrollten. Nun sehen wir erst richtig, was Irma doch auch hier angerichtet hat. Am Beach sind alle Hotels geschlossen. Hier gibt es keinen Strom, kein Wasser und kein Telefon. Ein Teil der Küstenstraßen wurden quasi vom Winde verweht und nicht befahrbar. Überall liegen entwurzelte Palmen herum.

Zum Abschluss der langen Reise bringen wir unsere Cessna 210 zum Wash Rack, um sie wieder gründlich sauber zu machen. Frisch gesaugt und poliert stellen wir sie an der Flugschule ab, wo sie in der Zeit, in der wir sie nicht nutzen, auch Anderen schöne Reisen ermöglicht. Sie gehört dann zur Flotte von Florida Aviation Career Training und freut sich auf weitere herrliche Flüge.

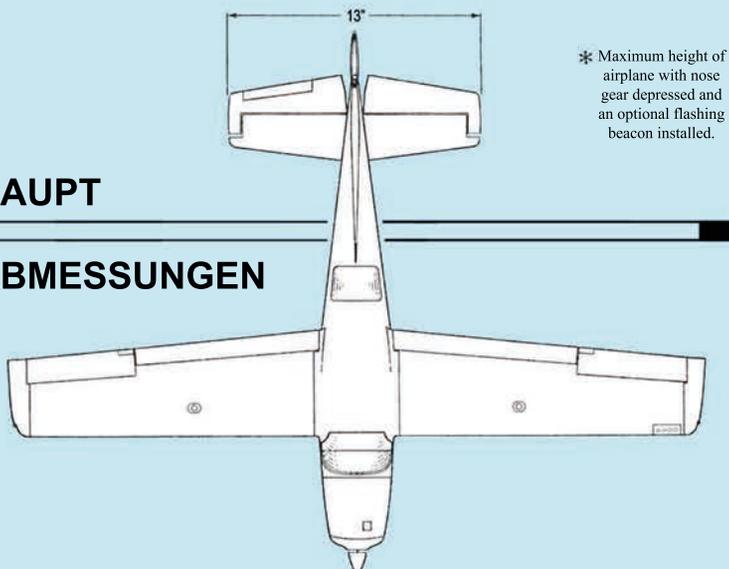
Mit vielen neuen Eindrücken und Erlebnissen fliegen wir zurück nach Deutschland und freuen uns jetzt schon auf unseren nächsten Trip mit unserer 210.





Besatzung	1
Passagiere	5
Antriebsart	1 Kolbenmotor
Triebwerkstyp	Continental IO-520-L1B
Leistung	224 kW 300 PS
max. Reisegeschwindigkeit	306 km/h 165 kts 190 mph
Höchstgeschwindigkeit (vne)	363 km/h 196 kts 226 mph
Dienstgipfelhöhe	5.486 m 18.000 ft
Tank	89 gal 337 Liter 253kg
Reichweite	2.185 km 1.180 NM 1.360 mi.
Leergewicht	0.944 kg 2.080 lbs
max. Startmasse	1.542 kg 3.400 lbs
max. Landegewicht	1.542 kg 3.400 lbs
Spannweite	11,20 m 36 ft 9 in
Tragflügelfläche	16,3 m² 175 ft²
Länge	8,61 m 28 ft 3 in
Höhe	2,95 m 9 ft 8 in
Produktionsstatus	nicht mehr in Produktion
Gesamtproduktion	9240
Entwickelt aus	Cessna 182 Skylane
ICAO Code	C210
FAA TCDS	3A21

**HAUPT
ABMESSUNGEN**



* Maximum height of airplane with nose gear depressed and an optional flashing beacon installed.

