

"Het begon met een te optimistische, dus verkeerde inschatting. Bij Californië denk je aan zon en blauwe luchten. Ook in januari. Niet dus. Hadden we kunnen weten", schrijven Wouter ter Meulen en Paul Oor. "Van ons plan om vanuit San Francisco via Los Angeles naar Las Vegas te vliegen komt niet veel terecht. Erg? Welnee, er is de 'Bay Area' rond San Francisco zoveel te beleven!"

Wintervliegen in

Wouter heeft jaren beroepsmatig in de VS als instructeur gevlogen en als 'taxichauffeur' gevlogen voor dure verkopers en toptechneuten. Hij blijft graag 'FAA current' en 'proficient'. Naast zijn uren als privé-vlieger in Nederland vliegt hij minstens eenmaal per jaar in de VS. Als het in de agenda's past houdt Paul hem gezelschap. Gezellig en de 'workload' in de cockpit kan worden verdeeld.

We boeken een paar maanden van te voren. Dat is vaak veel goedkoper. Knap dat je voor € 600 bijna 9.000 km op en neer kunt vliegen. De lage dollar, het relatief goedkope vliegtuig en autohuur zorgen ervoor dat de 'businesscase' ook thuis goed verkoopbaar is.

Zaterdag

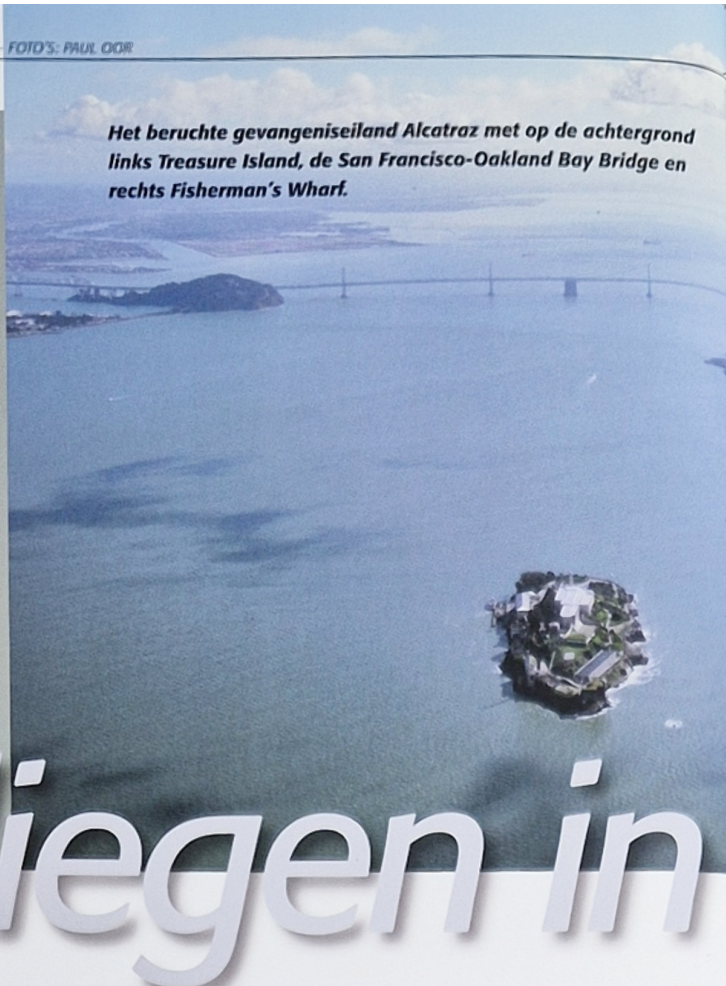
Door een uitzonderlijk sterke straalstroom heeft de KLM B777 meer dan 11,5 uur nodig

om KSFO te bereiken. De grondsnelheid zakt regelmatig tot rond 750 km/h. Dankzij het 'personal entertainment' systeem en een uitgekiend eet- en slaapritme vliegt de tijd voorbij. We vertrokken rond 11:30 u. in Amsterdam (= 02:30 u. KSFO) en landen zaterdagmiddag rond 14:00 u. lokale tijd in KSFO (= 23:00 u. Amsterdam).

Zondag

We gaan vroeg naar de West Valley Flying Club (www.wvfc.org). Via de e-mail zijn al afspraken gemaakt en via internet formulieren uitgewisseld. De WVFC is een van de grootste vliegclubs in Amerika met een hele goede, veilige reputatie. We hebben in overleg met 'desk-clerk' Victoria gekozen voor Hayward Executive (KHWD). Alles is strak en professioneel geregeld. CFI Jeff Zacharias controleert zorgvuldig

Het beruchte gevangeneiland Alcatraz met op de achtergrond links Treasure Island, de San Francisco-Oakland Bay Bridge en rechts Fisherman's Wharf.



De N21263 is prima onderhouden en presteert uitstekend. Het toestel is voorzien van een prachtige GPS (KLN-94).

of Wouter de clubregels en het POH van de C172SP (N21263) goed heeft doorgenomen, naast de gebruikelijke 'bi-annual' theorie. Het weer is niet geweldig, maar er zijn genoeg 'gaten' in de wolken voor een 'checkride'. Een goede gelegenheid om ook wat tips door te nemen. We zitten immers onder class B en C airspace van Oakland (KOAK) en San Francisco (KSFO) en talloze kleinere velden. Later blijkt dat van de voortreffelijke en servicegerichte ATC (bijna) alles kan. Als je maar netjes vliegt en communiceert!

Via Union City vliegen we naar Fremont om in de buurt van de Palermo Road (680)



Op Hayward Executive (KHWD) is alles strak en professioneel geregeld.



Het clubhuis van de West Valley Flying Club (WVFC).



Ook al heb je GPS en een PocketFMS bij de hand, kaarten blijven onontbeerlijk.

Californië



Rond San Francisco is het lucht-ruim complex, maar goed te doen dankzij ATC.



Het Hiller Aviation Museum op San Carlos (KSQL) is een bezoekje meer dan waard.

moment moeten steile bochten van 60 graden gevlogen worden. En het vinden van een potentiële noodlandingsplaats in de bergen is toch wat anders dan boven Flevoland. Een 'dirt road' biedt op tijd uitkomst. Jeff is tevreden en het papierwerk wordt direct afgewerkt. De N21263 is een week van ons voor US\$ 125 per uur. Reken je overigens niet te snel rijk: de checkout, contributie en dergelijke komen er nog bij.

Het weer verslechtert. We besluiten per auto naar het Hiller Aviation Museum op San Carlos (KSQL) te rijden, in 1998 opgericht door helikopterpionier Stanley Hiller Jr die in 2006 overleed. Victoria vertelt dat de 'memo-

rial day' op KSQL een unieke helikopter fly-in opleverde! Het museum richt zich op 'educatie' en heeft een mooie collectie kleine vliegtuigen maar vooral helikopters en andere hulpmiddelen om verticaal op te stijgen!

Maandag

Ik heb in Nederland al de FIR's rond KSFO in mijn PocketFMS geladen en op mijn PDA gezet. We hebben het Best Western Inn motel in Hayward ook gekozen vanwege gratis draadloos internet, dus kunnen we de actuele METAR's downloaden en een vlucht plannen. De N21263 is voorzien van een prachtige GPS (KLN-94). De PocketFMS gebruiken we alleen om de GPS breadcrumbs op te slaan. Zo kunnen we routes en manoeuvres later op de pc terugzien. Na een eenvoudige conversie van de gegevens kun je een vlucht zelfs in Google Earth overdoen.

We verbazen ons deze morgen over de hoeveelheid luchtverkeer. Gisteren waren we bijna alleen in het circuit, nu worden 10L en 10R allebei intensief gebruikt, naast veel verkeer van (nieuw) helikopters. De toren heeft het druk, zeker omdat er ook met KOAK ('class B' van Oakland) moet worden samengewerkt. De samenwerking tussen de controllers verloopt prima, 'hand-overs' gaan soepel zonder dat vluchtinformatie opnieuw gegeven hoeft te worden. Goede kaarten en vluchtvoorbereiding zijn natuurlijk wel essentieel.



Vanwege dit slechte weer kon er echt niet gevlogen worden.

de 'bijzondere verrichtingen' te demonstreren. Jeff heeft al in de gaten dat hij met een (ex-) beroepswijger te maken heeft en vanaf dat

reisverslag

DOOR: WOUTER TER MEULEN EN PAUL OOR - FOTO'S: PAUL OOR



Paul Oor kan de C172SP N21263 wel waarderen.



Wouter ter Meulen blijft graag 'FAA current'.



Tanken op z'n Amerikaans.



Natuureservaat.

We hebben gezien dat we via 'Woodside' over de baai naar de kust van de Pacific kunnen vliegen. Daarvoor moeten we precies tussen de GA-veldjes San Carlos (KSQL) en Palo Alto (KPAO) vliegen richting Half Moon Bay (KHAF). Ongelooflijk druk maar we hebben ruimte om over de bergjes naar de kust te klimmen. NORCAL approach hebben we verteld dat we langs de kust noordelijk willen vliegen naar San Francisco voor 'sightseeing' over the Golden Gate. Geen enkel probleem, tot we in de buurt van de Golden Gate vanaf 3.500 ft iets willen dalen. NORCAL vraagt ons dat niet te doen want KSFO heeft baan 28 in gebruik en stuurt een vertrekkende Airbus onder ons door. Dan wil je wel hoogte houden, kom daar maar eens om in de buurt van EHAM!

De Golden Gate, Alcatraz Island, Fisherman's Wharf en San Francisco tonen zich van

hun beste (wolkenloze) kant, waarna we naar het oosten afbuigen richting Oakland. NORCAL draagt ons over aan Oakland en we draaien oostelijk van KOAK richting Hayward. We worden via een mooi landmark, het 'McAfee Colosseum', oostelijk van KOAK gehouden. Zodra we melden dat het veld in zicht is, krijgen we van KHWD instructies voor een downwind 28R. We vliegen het circuit in, zoals in de VS gebruikelijk, onder een hoek van 45 graden. Hoe vaker ik dat meemaak in Amerika, hoe meer voordelen dit systeem lijkt te hebben ten opzichte van ons 90 graden systeem.

We besluiten het goede weer uit te buiten en een trip naar Monterey (KMRV) te maken, 115 mijl ten zuiden van San Francisco. Daarvoor moeten we wel even over de Santa Cruz Mountains (MSA 3.000 ft) klimmen. Dat is geen probleem onder deze weersomstandigheden. Inmiddels hebben we wel geleerd dat de term 'micro klimaat' in dit gebied uitgevoerd lijkt te zijn, want de plaatselijke verschillen zijn groot. De N21263 is prima onderhouden en presteert uitstekend. Uitwijken voor een regenbui in de bergen is dan ook geen enkel probleem en NORCAL scheidt iedereen keurig.

In de buurt van Monterey krijgen we 28R toegewezen, de 'kleine' baan (3.500 ft). We parkeren op de uitgestorven ramp voor de deur van de FBO 'Million Air'. Geüniformeerde bewakers komen met blokken voor de wielen aanrennen en pylonen om de vleugeltips van onze enorme Cessna te markeren.

De ontvangsthal is luxe en we verwachten ieder moment John Tavolta te ontmoeten. Voor al die luxe moeten we wel betalen (handling fee is in de VS niet echt gebruikelijk) maar gelukkig valt de rekening mee: \$15. Als we terug gaan krijgen we de 'grote' baan, 28L toegewezen. Even is de verleiding groot om de volle 7.600 ft van die baan te gebruiken, maar gelet op de 'noise abatement' klimmen we toch maar snel richting kust. Na het passeren van de legendarische Highway 1 (San Francisco - Los Angeles) draaien we naar het noorden om na een prachtig uurtje weer op 28R in KHWD te landen.

Dinsdag

Vandaag is er heel laag hangende wolken, regen en wind. Gelukkig is er geen noemenswaardige aardbevingsactiviteit. Ik ben nog nooit in San Francisco geweest en Wouter biedt een 'guided tour' aan. Via Oakland en de 'dubbeldeks' Bay Bridge rijden we het centrum in. Het is fascinerend om op een plek te rijden die je eerder vanuit de lucht hebt mogen zien. Na wat 'schuine' foto's op plekken die bekend zijn van de vele films en tv-series, gaan we met de beroemde Cable Car vanaf Fisherman's Wharf naar het centrum. In de loop van de middag wordt het droog en zien we de Golden Gate in een prachtige zonsondergang voor we naar Hayward terugrijden.



De beroemde Cable Car vervoert je vanaf Fisherman's Wharf naar het centrum van San Francisco.

Woensdag

Het weer is fantastisch. Terwijl ik met de PDA en Skype het thuisfront nog even (gratis) bijpraat, regelt Wouter de brandstof. Een AOPA servicebericht ligt op de balie, we moeten uiterlijk 16:00 u terug zijn want dan sluiten KHWD en nog dertien velden binnen 30 nm van KSFO. Het blijkt te gaan om de gevreesde TFR die het bezoek van de President vergezelt. Jawel, Bush komt even voor een 'charity dinner'. Zoals altijd bellen we voor de vlucht ook voor een 'flight briefing'. Er zijn verder gelukkig geen beperkingen. We gaan naar Castle Air Museum op Castle (ex) AFB. Tijdens de trip naar het zuidoosten en net over de bergen waan je je ineens boven de Flevopolder. We



Boven de heuvels van Santa Cruz.



Bijna Nederlands, al deze windmolens. We bevinden ons boven Rio Vista.



Een nadering zo laag over huizen en straten kennen we in Nederland niet.



Op KMER bevindt zich de grootste opleidingsfaciliteit voor Chinese en Indiase piloten in de VS.



Castle Air Museum. Dit mag je echt niet overslaan als je in de buurt bent.

houden dat uitzicht tot we de enorme baan van KMER in de verte zien, bijna 12.000 voet lang.

Op eerdere trips hebben we al kennis gemaakt met 'verlaten' militaire vliegvelden, maar tot onze verrassing heeft KMER Tower het enorm druk. Downwind voor 31 brengt ons recht boven het museum waar ik enthousiast identificeer wat er staat, terwijl Wouter aansluit in de rij. Het is er een drukte van belang, kleine ga singles and twins. Later horen we dat dit de grootste opleidingsfaciliteit voor Chinese en Indiase piloten in de VS is.

De manager van FBO Gemini Flight Support vraagt Suzy haar plaats achter de desk te verlaten en ons in haar SUV naar het museum te brengen. Hier staan unieke kisten uit de afgelopen zeventig jaar ruim opgesteld, dus ideaal fotograferen. Hier vlogen tot de basis in 1995 werd gesloten B52's, KC 135's en ook de tentoongestelde Convair RB-36H Peacemaker. Na een paar uur brengt Suzy ons

weer naar de N21263. Wat een service! We melden ons bij Castle Ground en taxiën in een rij naar de run-up. We sluiten aan in een van de twee rijen om van 31 te vertrekken en koersen richting kust. De vlucht brengt ons via Watsonville (KWVI) en de inmiddels bekende Santa Cruz Mountains langs San José Int. en we vliegen over Moffett Field (KMUQ) terug naar KMER. Boven Moffet vallen de enorme hangars op die voor de bouw van luchtschepen zijn gebruikt. Na de opdracht voor een 'crooked straight-in' voor 10R vliegen we op final laag over onze favoriete Starbucks' en sluiten weer een mooie vliegdag af.

Donderdag

Het weer is matig en er is weinig zicht op verbetering. Eigenlijk willen we nog wel naar een museum (<http://www.aerospacemuseumofcalifornia.org/>) op AFB McClellan (KMCC) en in 2001 voor militair gebruik gesloten. Het wolkendek biedt mogelijkheden om boven de MSA te blijven en we vertrekken richting noordoosten. De top van Mount Diablo zit dik in de wolken als we de bergrug passeren. Via het drukke veld Buchanan (KCCR) gaan we richting het nog drukker Sacramento (KSMF).

Terwijl de controllers duidelijk werk genoeg hebben wordt onze radioverbinding steeds slechter. Als ze dan ook nog aan onze transponder gaan twifelen en het zicht almaar slechter wordt, besluiten we na het passeren van enorme windmolenvelden boven Rio Vista (O88) te draaien. Hoewel de bergen nog vrij zijn van het gesloten wolkendek, besluiten we toch uit de drukke gebieden te blijven en om de bergen boven de rivier en baai terug te vliegen. We gaan over de 'reserve vloot' naar het westen richting San Pablo Bay. De laatste 25 nm naar het veld verlopen rustig, waarbij het mooi meegenomen is dat KOAK ons vlak langs hun veld stuurt. Voor de laatste keer zien we KHWD liggen en kunnen we wederom van de spectaculaire 10L gebruik maken. Een nadering zo laag over huizen en straten, dat kennen we in Nederland niet.

We nemen afscheid van Victoria en de

WVFC en bezoeken 's middags nog even met de auto Moffett Field. Jawel, er is daar ook nog een museum, maar dat sluit al om 14:00 u.

Het bezoekerscentrum van het NASA AMES Research Centre naast de basis is een pleistertje op de wonde en na het verplichte bezoek aan een 'mall' voor de aanschaf van wat Californische hightech souvenirs, keren we terug naar het motel. Op vrijdag zal de KLM ons in recordtijd met bijna 1000 km/h door een hele korte nacht vliegen. We landen bijna een uur te vroeg in Amsterdam als afsluiting van een prachtige en leerzame vliegweek!

Lessons learned

- Later in het jaar, voor- en najaar heb je meer kans op goede vliegdagen. Volgens lokale vliegers zit in de zomer de vochtige oceaanlucht je nog wel eens in de weg en verschillen de omstandigheden in buurt van de baai soms per nm of minuut. Meer naar het binnenland heb je dan wel overwegend prima weer.
- Goede kaarten in dit drukke gebied met veel hoogteverschillen zijn essentieel. Je kunt ze in Nederland vaak al krijgen zodat je je kunt oriënteren. Let op de geldigheid.
- Laat je altijd voor een vlucht even telefonisch 'brieven'. Dat gaat via een gratis nummer, is vriendelijk en professioneel en voorkomt verrassingen.
- PocketFMS op PDA of PC is een uitkomst bij de voorbereiding, vlucht en het nagenieten, sorry, evalueren. Gratis draadloos internet is ruim beschikbaar zodat je altijd de laatste (meteo) info tot je beschikking hebt.
- De procedure om een kist bij de WVFC vliegclub te krijgen is niet eenvoudig, wel heel zorgvuldig en professioneel. Bereid de test goed voor. Zowel de clubregels als het POH worden minutieus overhoord. Nadeel, je mag niet op groene velden landen. Voordeel, je vliegt met prima onderhouden materiaal. ✈

MEER FOTO'S EN KAARTJES ZIJN TE VINDEN OP
[HTTP://WWW.SHAREX.NL/USA2008/FLYUSA2008.HTML](http://WWW.SHAREX.NL/USA2008/FLYUSA2008.HTML)



Sun set.