

## ***Aventure 2***

### ***Défi***

- Trouver un aéroport avant d'être en panne d'essence (étape #3).
- Temps : entre 1h15 et 3h00 selon le nombre d'étapes que vous désirez faire.
- Vols VFR.

### ***Résumé***

Cette aventure est composée de 3 étapes dont les deux premières sont facultatives. La première étape sert à déplacer notre ami Jack Crakker de Baie-Comeau à Sept-Îles. La deuxième étape sert d'amorce à l'aventure et peu durer entre 10 et 60 minutes à votre guise. La troisième étape est organisée pour que votre Cessna manque d'essence pendant l'approche d'un aéroport qui se trouvera sur votre parcours.

### ***Mise en situation***

Jack Crakker se retrouve en mauvaise position. Tout commence lorsqu'il reçoit un téléphone chez lui à Baie-Comeau, d'un ingénieur qui lui demande de le transporter avec son collègue, de Sept-Îles (CYZV) jusqu'au Poste Montagnais (CSF3) à environ 100 nm plus au nord. Ils doivent assister à une réunion le lendemain matin vers 10h00 avec une équipe d'ingénieurs forestiers qui font des analyses pour le gouvernement dans cette région.

Jack part donc pour Sept-Îles juste avant la tombée de la nuit. Il n'a pas eu de misère à convaincre son amie Julie de l'accueillir dans son petit chalet sur le bord du Golf St-Laurent tout près de l'aéroport. Julie est médecin à l'hôpital de Sept-Îles et elle connaît Jack depuis cette fameuse journée en canot sur la rivière Moisie lorsque la brume l'avait complètement surprise. C'était Jack qui l'avait retrouvée en hélicoptère entre deux éclaircies.

Le lendemain matin, après un bon déjeuner et une petite marche sur la plage avec Julie, Jack se fait reconduire à l'aéroport pour rencontrer ses clients et préparer son avion. Deux individus, portant des verres fumés et ayant la mine de ceux qui ne sont pas d'humeur le matin, l'attendent au resto de l'aéroport. Ils semblent pressés de partir. Jack les rassurent que les conditions de vol sont idéales et qu'ils seront au Poste Montagnais avant 10h00.

Le voyage se passe en silence, ce qui permet à Jack de rêvasser aux longs cheveux noirs de Julie, au doré de sa peau légèrement métissée et aux douceurs de la nuit dernière.

Soudainement, Jack reçoit un coup à la tête; il n'a pas le temps d'être surpris que c'est le « blackout » complet. Un bon coup de matraque d'un des passagers a suffi pour l'envoyer au pays de l'inconscience.

Monsieur le « faux ingénieur » qui était assis à l'avant prend les commandes de l'appareil et l'autre, le plus costaud, transfère notre ami Jack sur la banquette arrière, le fouille et le ligote solidement. Les deux passagers sont en fait des malfaiteurs qui ont rendez-vous dans un petit port de la basse côte-nord pour échanger la somme contenue dans leurs sacs de voyage contre une petite valise d'Extasie qu'ils pourront revendre plus ou moins 1 250 000\$.

Environ 2 heures plus tard, Jack refait surface en se demandant s'il n'a pas une hélice de plantée sur le sommet du crâne... Quelques secondes s'écoulent avant qu'il puisse réembobiner la séquence des événements et comprendre qu'il est en très mauvaise position.

Il n'a rien sur lui qui pourrait l'aider à défaire ses liens; mais, il se souvient qu'il laisse toujours un compas dans la pochette arrière du siège avant. Après de longues minutes de « zigonnage » silencieux, il réussit à se libérer et à enlever sa ceinture qu'il passe subitement autour du cou de l'abruti qui se trouve sur le siège du copilote. Pendant que son collègue étouffe, l'autre bandit sort une arme que Jack repousse au dernier moment, mais qui fait feu tout de même dans un genou du costaud à moitié étranglé, puis dans le tableau de bord sur le bouton de l'Avionics, ce qui met tout le système de radio hors circuit.

Après deux ou trois coups d'extincteur et quelques acrobaties du Cessna qui ressemblait à un bourdon qui a le feu au c... La situation a légèrement changé : Jack est de nouveau aux commandes de l'avion; les contrebandiers sont inconscients et ligotés; la radio ne fonctionne plus et Jack n'a aucune idée précise de l'endroit où il se trouve.

Après avoir fait un tour d'horizon et l'analyse des possibilités, Jack conclut qu'il est sûrement quelque part à des dizaines de milles, sinon plus d'une centaine, dans les forêts au nord du Golf St-Laurent et que sa meilleure chance c'est de suivre une rivière qui coule vers la mer. Cependant, ses gauges d'essence lui indiquent moins de 5 gallons dans chaque réservoir. Est-ce que ce sera suffisant pour atteindre un aéroport ou un endroit pour trouver du secours ?

Pendant la prochaine heure, Jack aura bien des secondes pour surveiller les indicateurs d'essence et imaginer les divers scénarios possibles qui pourraient devenir la réalité de cette mauvaise journée...

### ***Plan de vol***

#### Étape #1 (environ 1h00)

- Voyage de Jack de Baie-Comeau à Sept-Îles
- Départ de CYBC (Baie-Comeau) le 11 novembre 2003 à 16h30
- Suivre le fleuve St-Laurent vers l'est jusqu'à Sept-Îles (environ 100 nm et 70 degré)
- Altitude 3 000'
- NDB, Z, fréquence 354
- Metar : beau temps
- Arrivée à CYZV (Sept-Îles)

#### Étape #2 (environ 1h00)

- Trajet avec les deux passagers de Sept-Îles jusqu'au Poste Montagnais
- Départ de CYZV (Sept-Îles) le 12 novembre 2003 à 8h30
- Cap de 35 degré pour 100 nm
- Altitude 4 000'
- NDB, UAC, fréquence 250
- Metar : beau temps
- On peut atterrir pour le plaisir au Poste Montagnais (CSF3)

#### Étapes #3 (environ 1h00)

- Pour obtenir le maximum de défi, il faut éviter de consulter FS NAV ou d'autres cartes et configurer l'avion de la façon suivante :
  - o Appareil = Cessna 172SP
  - o Ouvrir le menu Fuel and Payload..., Choisir le bouton Change Fuel... et configurer les réservoirs droit et gauche à exactement 3.6 gallons chacun.
  - o Puis, dans le même menu Fuel and Payload..., Choisir le bouton Change Payload... et inscrire 170 lb X 3 pour le Pilot et les deux passagers.

- Ensuite, à l'aide du menu World... et Maps ou grâce au bouton « Maps » sur le cockpit de l'avion, configurer :
    - Latitude = 53.24
    - Longitude = 63.30
    - Altitude = 4 000
    - Heading = 140
    - Airspeed = 100
  
  - Mettre le bouton « Master Avionics » à Off pour éteindre le système de radio.
  - Vous pouvez aussi réinitialiser le chronomètre de votre horloge (peser sur le bouton Select pour mettre le compteur à zéro et peser sur le bouton Ctrl pour commencer le décompte). Vous avez de l'essence pour environ une heure.
- 
- Metar : beau temps .
  - Maintenant, vous n'avez qu'à suivre la rivière vers le sud-est en espérant croiser un aéroport sur votre route. Pour mettre toutes les chances de votre côté, ajuster le Mixture pour obtenir le plus d'efficacité, conserver votre altitude, essayer de raccourcir votre trajet en maintenant la ligne la plus droite tout en suivant la rivière.
  - Préparez-vous à un atterrissage en vol plané. Lorsque vous tomberez en panne sèche, soyez prêts à déposer votre oiseau d'acier sur la berge, sur une route ou sur une piste si vous êtes chanceux... Dans les deux premiers cas, vous aurez une bonne marche à faire dans la forêt pour rejoindre les secours.

N.B. si jamais Dame nature est de votre côté et que vous avez encore de l'essence lorsque vous serez en finale rapprochée, imaginez qu'un des truand s'est réveillé et que le temps de jouer de l'instincteur sur sa tête vous fait manquer votre atterrissage et vous oblige à faire un circuit...

Bonne chance !

Yves, AVQ08