

Aventure #5

À la recherche de Debbie Evans

Mise en situation

Après plusieurs journées tumultueuses, Jack a décidé, ce matin, de ralentir le tempo, de prendre le petit déjeuner à la chambre et de parcourir lentement quelques journaux avant de rejoindre le brouhaha de New York.

C'est toujours à ces moments là que les urgences surviennent. Comme de fait, le téléphone semble sonner avec insistance.

- Jack ! C'est Drew. Gloria Fontenot, ma cascadeuse, s'est blessée la nuit dernière en revenant du Blue Hill.
- Quoi ! ?
- Son taxi a fait du « rentre-dedans » avec un camion de vidange.
- C'est bien pour dire ! Elle passe sa journée à faire des acrobaties en moto; puis, il faut qu'elle se blesse en rentrant tranquillement en taxi ? Est-ce que c'est grave ?
- Non, des petites coupures, mais c'est son ligament étiré du genou gauche qui va l'obliger à prendre des vacances forcées...
- Bon, qu'est-ce qui arrive avec la scène en moto dans le tunnel Lincoln ?
- Justement, tout est en place, le compteur tourne et ça prend quelqu'un, pis vite...
- Je suppose que c'est pour cela que tu m'appelles ?
- Oui, on a appris que Debbie Evans est en vacances dans les Adirondack. Il faut l'intercepter aujourd'hui, avant qu'elle ne reparte pour la Californie.
- C'est grand les Adirondack... Sais-tu où elle est ?
- À peu près. On sait qu'elle planifiait de faire le voyage scénique en train qui part de Fryeburg dans le Maine et qui se termine à Whitefield dans le New Hampshire. On sait aussi qu'elle devait louer un avion pour le retour; mais, on ignore si elle débarquera à l'aéroport de Twin Mountain ou à l'aéroport de Mount Washington Regional. Donc, tu comprends qu'il faut faire vite si on veut l'accueillir à sa descente du train.
- Ok, laisse-moi dix minutes et je te rejoins en bas. En attendant, peux-tu appeler un taxi pour La Guardia ?
- Ça sera fait, et en plus, l'administration t'a réservé un petit jet pour le vol jusqu'à Portland; puis un Cessna pour le vol dans les Adirondack. Les cartes du chemin de fer seront dans l'avion.
- Parfait, à tantôt.

Plan de vol

Cette aventure vous propose un vol optionnel pour amener Jack Crakker de New York à Portland. Mais les défis sont présents dans un vol de Portland à Whitefield avec des atterrissages à Eastern Slope Regl., Twin Mountain et Mount Washington Regl.

Il vous faudra suivre une voie ferrée à travers la neige qui tombe intensément et qui réduit la visibilité. Le moment le plus dangereux arrivera lorsque les montagnes émergeront devant votre avion à la dernière minute en vous laissant à peine le temps de prendre de l'altitude. Est-ce que vous pourrez suivre la voie ferrée et arrivez à destination à temps ?

Ajustement de la météo (configurer dans météo avancée)

- Clouds (nuages) :
 - o Cumulus
 - o Broken 7/8
 - o Tops 10918
 - o Base 4921
 - o Precipitation = snow et very heavy (neige extrêmement dense)

- Wind (vent) :
 - o Altitude = 3231
 - o Speed = 4
 - o Direction = 257

- Température :
 - o Altitude = 0
 - o Température = 28 F
 - o Dew point (rosée) = 12 F
 - o Pressure = 29.92

- Visibilité = 10 miles pour un grand défi et 20 miles pour un défi moyen.

Vol de New-York (KLG) à Portland (Maine) (KPWM)

8h15 : Départ en taxi du Waldorf Astoria pour l'aéroport de La Guardia

8h30 : Arrivée à La Guardia et préparation du vol.

8h45 : Au stationnement No. 4, au commande de l'avion et prêt à partir.

10h00 : Arrivée à Portland Intl.

Departure : 13 février 2004 - 16:07 PM
[KLG] La Guardia (United States) [RW22]
 ATIS-ASOS-AWOS: 125.95 Unicom: 122.95 Clearance D.: 121.87 Ground: 121.70
 Tower: 118.70 Approach: 118.00 Departure: 120.40

Destination : 13 février 2004 - 17:02 PM
[KPWM] Portland Intl Jetport (United States) [RW29]
 ATIS-ASOS-AWOS: 119.05 Unicom: 120.90 Unicom: 122.95 Clearance D.: 123.97
 Ground: 121.90 Tower: 120.90 Approach: 119.75

| Flight Number | Aircraft ID | Aircraft | Cruise Altitude | Speed (Knot) | Fuel on Board | Fuel by Hour |
|---------------|-------------|----------|-----------------|--------------|---------------|--------------|
| | | | 19000 | 280 | | |

| T. ID | From | Freq. | Alt. | HDG | Distance | Time |
|-----------|---|--------|-------|-----------------|-----------------------|---------------|
| APT KLG | La Guardia VOR - LGA --> | 113.10 | 22 | F: 233° T: 053° | 32.14 Nm (32.14 Nm) | 00:06 (00:06) |
| INT SANTT | (48nm de VOR-HFD) | | 13846 | F: 248° T: 068° | 26.46 Nm (58.60 Nm) | 00:05 (00:12) |
| INT PACER | (21nm de VOR-HFD) | | 19000 | F: 249° T: 069° | 21.38 Nm (79.98 Nm) | 00:04 (00:17) |
| VOR HFD | Hartford VOR-DME | 114.90 | 19000 | F: 253° T: 073° | 36.69 Nm (116.67 Nm) | 00:07 (00:24) |
| VOR PUT | Putnam VOR-DME | 117.40 | 19000 | F: 226° T: 046° | 103.57 Nm (220.23 Nm) | 00:22 (00:47) |
| VOR ENE | Kennebunk VORTAC | 117.10 | 15194 | F: 254° T: 074° | 13.97 Nm (234.20 Nm) | 00:02 (00:50) |
| INT SCARS | | | 9577 | F: 265° T: 085° | 13.40 Nm (247.60 Nm) | 00:02 (00:53) |
| INT SAPPE | (Dépasser ~30 sec., cap 112°, virage droite à 292°, puis capter le ILS pour piste 29) | 109.90 | 2000 | F: 113° T: 293° | 5.94 Nm (253.54 Nm) | 00:01 (00:54) |
| INT PEATT | | | 1700 | F: 112° T: 292° | 4.39 Nm (257.93 Nm) | 00:00 (00:55) |
| APT KPWM | Portland Intl Jetport | | 74 | | Total : 258.92 Nm | Total : 00:55 |

| [KPWM] Portland Intl Jetport (United States) | | | Airport Altitude : 74Ft | | |
|--|-----------|----------|-------------------------|---------|-----------------------|
| Num. | HD | Size | V.Appr. | Surface | ILS Frequency |
| 11 29 | 112°/292° | 6778x150 | No | Asphalt | 11(109.90) 29(109.90) |
| 18 36 | 180°/000° | 5001x150 | VASI | Asphalt | |

Vol de Portland (Maine) (KPWM) à Eastern Slope Regl. (KIZG)

10h30 : Au stationnement No. 1, au commande du Cessna et prêt à partir.

Le plus court chemin en vol à vue (VFR), c'est de suivre la voie ferrée jusqu'à Eastern Slope Regl. Près de Fryeburg.

N.B.1 Il est important d'ajuster l'heure de Fligt simulator à 10h30

N.B. 2 Comme la neige est très dense, vous pouvez ajuster votre vitesse entre 90 et 95 kt pour avoir une meilleure visibilité.

N.B. 3 Pour suivre la voie ferrée, il est conseillé de survoler le sol de 200 à 300 pieds.

Indication pour le vol à vue :

- Départ piste 29.
- En quittant la piste, tourner vers le nord pour suivre l'autoroute 95 pendant moins de 2 miles ou 1 minute.
- Interceptor la voie ferrée et la suivre en direction nord-ouest.
- Environ 4 minutes plus tard, vous croiserez la route 202.
- Environ 4 minutes plus tard, vous frôlerez le sud du lac Sebago, et 1 minute après, vous passerez par-dessus un viaduc.
- Environ 10 minutes après le viaduc, vous passerez par dessus une butte, puis couperez la route 113 et passerez par-dessus la rivière Saco que vous suivez depuis une dizaine de miles. La voie ferrée suit aussi la route 113 jusqu'à l'aéroport Eastern Slope Regl.
- Environ 7 minutes après être passé par dessus la rivière Saco, vous arriverez à l'aéroport Eastern Slope Regl.

11h00 : Atterrir à l'aéroport Eastern Slope Regl. (KIZG)

- élévation 452'
- piste 32

Aller jusqu'au terminal. Arrêter votre avion.

À Fryeburg, vous apprendrez qu'il y a de fortes chances pour que Debbie Evans soit sur le train no. 3877 qui est parti de Fryeburg à 10h30 et qui doit arriver à Whitefield à 11h45. Dépêchez-vous !

Vol de Eastern Slope Regl. (KIZG) à Twin Mountain (8B2)

- Décoller de Eastern Slope Regl. et intercepter la voie ferrée à environ 1 minute de la piste 32.
- Vous êtes maintenant dans le New Hampshire, vous suivez aussi la route 302 et la rivière Caso vers l'ouest.
- À environ 5 minutes de l'aéroport, vous passerez par dessus la rivière Caso.
- Toujours en suivant la voie ferrée et la route 302, vous aurez une direction nord-ouest pour environ 10 miles.
- Les 10 prochains miles se feront plutôt vers l'ouest et vous amèneront un peu plus loin que Bartlett.
- Les 20 prochains miles se feront surtout en direction nord-ouest et vous feront passer à travers le Crawford Notch State park.
- La région commence à être montagneuse.
- À environ 16 minutes de votre départ (Eastern Slope Regl.), surveillez les montagnes et soyez prêt à monter à 2200'; puis, 2 minutes plus tard à 4800'.
- Aussitôt que vous passerez le sommet de 4600', commencez à descendre à 2200'.
- 3 ou 4 minutes après avoir amorcé votre descente, vous couperez la route 302, puis la rivière Caso.
- Après avoir traversé la rivière Caso, tournez sur un cap de 270 degré pour vous enligner sur la piste de l'aéroport Twin Mountain.

11h30 : Faire un Poser/Décoller ou un survol de l'aéroport de Twin Mountain (8B2) pour vous rendre compte qu'il n'y a pas d'activité autour de la piste; ce qui vous assure que Debbie Evans descendra du train à Whitefield.

- élévation 1459'
- piste 27

Vol de Twin Mountain (8B2) à Mount Washington Regl. (KIHE)

- En repartant de Twin Mountain, faire un virage coordonné vers la gauche (3/4 de cercle) pour revenir vers le nord et intercepter la route 3.
- Ensuite, intercepter la voie ferrée qui coupe la route 3 de gauche à droite en oblique.
- Suivre la voie ferrée pour environ 8 minutes jusqu'à l'aéroport Mount Washington Regl.
- Quand vous voyez l'aéroport, traversez-le au centre de la piste, puis faire un virage vers la gauche de 270 degré pour vous placer dans un circuit pour la piste 28.

11h40 : Atterrir à l'aéroport Mount Washington Regl.

- élévation 1072'
- piste 28

Circuler jusqu'au terminal.

S'il est moins de 11h45, vous pourrez certainement rejoindre Debbie Evans avant qu'elle ne reparte pour la Californie. Sinon, vous devrez assumer la responsabilité du retard de plusieurs jours dans la cascade du tunnel Lincoln.

Le lendemain, vous pouvez refaire le voyage vers Portland par beau temps pour rapporter le Cessna. Puis, si cela vous tente, ramener Debbie Evans jusqu'à La Guardia à New York.

Bon voyage et bonne chance !

Pour le plaisir de voler et d'imaginer...

Yves – AVQ08