

Aviation et Pilote

DÉCEMBRE 2019

Namur,
aérodrome
modèle



Le plein
d'idées
pour Noël



EN VOL

Cirrus SR22T G6

Avec Charlotte Bellec, chez Aérolithe



AVIONIQUE



Garmin Autoland

FORMATION



ISAE-SUPAERO

VOYAGE



Tour d'Afrique en Cub



CARNET

Par Valérie DEREYMAEKER, photographies de l'auteur

Tour d'Afrique en Cub

VOYAGER DIFFÉREMMENT. Professionnelle de l'immobilier, Valérie Dereymaeker s'est passionnée pour l'aviation en toute liberté. Elle vient de s'offrir un tour d'Afrique aux commandes de son Piper Super Cub, sans aucune assistance et seule à bord, ce qui en a surpris plus d'un!

Lorsque j'ai découvert une carte, affichée dans le fond d'un vieil avion du musée de l'armée de l'air en Israël, le temps s'est arrêté, un bref instant, mon souffle aussi... comme si je venais de découvrir ma destinée... Retracer la route de ces aviateurs aventuriers, qui relient Paris à Alexandrie, en 1913-14, me plaça dans un état d'excitation tel que j'entrepris immédiatement la préparation de cette fabuleuse aventure!

Dix-huit mois plus tard, je décollais de Temploux (EBNM) vers Israël d'où est originaire mon Piper Super Cub (1967). Mon nouvel avion retournait dans son pays d'origine où il servit l'armée durant plus de 30 ans, cela suffisait à me combler, et pourtant...

Pourtant, lorsqu'on est si près de ce grand continent sauvage et tellement attirant, comment ne pas succomber à l'extrême tentation de le rejoindre et de le traverser jusqu'à la pointe sud de l'Afrique?

Bush Camp à Mopiri, Botswana.

Suis-je inconsciente? Devrais-je renoncer? Plus la date du départ approchait, plus je doutais de mes choix. D'autant plus que quelques problèmes de perte de puissance moteur au décollage m'inquiétaient.

Je décollai finalement début septembre 2017 de Belgique et les pertes de puissance, soi-disant résolues, réapparurent très vite me

plaçant dans une situation très inconfortable. On s'habitue très vite au risque pour finalement le banaliser... C'est là que réside selon moi le réel danger!

À Paphos, dernière étape avant de rejoindre Israël ma première destination phare, le décollage au-dessus de l'eau fut concluant: tremblement, bruit sourd et inhabituel...

Selfie au-dessus du lac Malawi.



Vol biblique

Vent arrière, étape de base, finale, j'atterris et mon moral tombe dans le fond de mes chaussettes. Je ne suis même pas encore en Israël, même pas encore en Afrique et mon voyage se termine déjà! Le sentiment d'échec qui m'envahit dut attendrir le personnel de l'aéroport qui en parla à un mécanicien de Lamaca: j'ai nommé Spiros! Spiros me fixa rendez-vous le lendemain matin auprès de mon avion. Ni une ni deux, il se mit en contact avec Patrick (moteuriste à Anvers) et de concert, suite à mes explications de mon ressenti en vol, le diagnostic était posé: le 3^e cylindre! Une pause de plusieurs semaines permit de finalement remplacer les 4 cylindres.

Et je décolle enfin de Lamaca vers Haïfa. Ce vol restera gravé dans ma mémoire à jamais... Les sommets enneigés du Liban, le vol «VFR on Top», l'accueil «Welcome to Israël, Madam» de la part du contrôleur de tel Aviv, l'approche à Haïfa.... Je pleurais d'émotion...

Mon fan-club israélien m'offrit la chance inouïe de voler en altitude négative. À Masada, au bord de la mer morte, mon altimètre indiquait -1 100 ft! Ce vol biblique en Terre Sainte me parut de bon augure.

Je n'ai pas reçu les autorisations souhaitées pour traverser l'Égypte et le Soudan. Mon petit avion n'a pas l'autonomie suffisante pour les longues étapes autorisées. Je me dis que c'était un juste retour des choses, mon avion ayant été armé pour surveiller la frontière égyptienne durant la guerre des 6 jours...

Are you a pilot?

Que cela ne tienne! J'ai un plan B! Grâce à mon fan-club de choc en Israël, nous avons démonté l'avion et mis en container pour l'envoyer à Mombasa au Kenya.

Un autre type d'aventure commença! Le container arriva en plein Ramadan à Mombasa, seule ville musulmane du Kenya! Quelle chance! La lenteur de l'administration kenyane ajoutée à l'absentéisme du personnel de dédouanement m'offrit le temps d'aider Rob, ingénieur mécanicien sur Boeing, qui m'apprit des choses surprenantes.



Le tour d'Afrique de Valérie, alias Lady Bush Pilot, en Piper Super Cub, c'est 179h27' de vol pour un total de 5429 Nm parcourus, 29 pays visités et 33 pays survolés.

Raymond, grand spécialiste des Piper Cub et de la restauration d'avions anciens, et moi attendions le container pour réassembler l'avion. Après deux semaines, Raymond fit un briefing à Rob et retourna à son travail en Belgique. Et me voici avec un mécanicien de Boeing pour réassembler mon petit coucou!

Tout se déroula extrêmement bien et voici enfin le grand jour du premier décollage africain: Mombasa – Zanzibar.

Le vol offrait des coloris de l'Océan indien à couper le souffle! Tous les dégradés des bleus, verts et turquoises pour la mer et toutes les variantes des beiges, ocres, dorés pour les îlots de sable...

Juste après avoir quitté la piste à Zanzibar, je suis les indications du «marshaller» jusqu'au parking et éteins mon moteur. Le monsieur vient près de la porte du cockpit que je viens d'ouvrir et ses yeux sortant

de ses orbites, il découvre... une femme aux commandes!

– *Are you a pilot?* me demande-t-il.

– Yes

– *Are you a pilot?* Me redemande-t-il.

J'ai eu envie de répondre: Non, je suis la passagère, je viens de pousser le pilote dans l'Océan mais n'étant pas certaine de son degré d'humour, je répondit simplement:

– Yes

– *Are you a pilot?* Me demande ce monsieur pour la troisième fois tellement sa surprise de voir une femme aux commandes d'un avion est grande.

– Yes...

– *Are you alone?*

– Yes

– *Are you alone?*

Là, j'ai pensé lui demander où je pourrais cacher quelqu'un dans mon tout petit avion? Mais la prudence me fit répondre sagement:

– Yes



– *Are you alone?* me demande-t-il pour la troisième fois et ceci commence à me rendre nerveuse... Il s'en va rejoindre ses collègues pour leur faire part de sa stupéfaction. Ils reviennent à deux et tournent autour de mon avion d'un oeil scrutateur... Ils découvrent mon logo Lady Bush Pilot.

– *Lady Bush, Lady Bush...* *George Bush?* Me demande toujours le premier compère!

Je reste sans voix...

Le collègue demande de voir ma licence. Je décide de lui montrer ma licence américaine plutôt que la licence belge car plus colorée et plus sérieuse... Au dos de cette licence se trouve en filigrane la photo des frères Wright dont l'un est très dégarni et l'autre porte une moustache. Le collègue prend ma licence, bien décidé à faire la lumière sur cette femme qui arrive seule à bord d'un avion sur leur île! Il tourne la carte et découvre les frères Wright et dit d'un air triomphant, certain d'avoir résolu son énigme et surtout d'avoir trouvé l'homme qui manquait dans mon cockpit:

– *Ah! it is you and your husband!*

J'aime l'Afrique!

Au Malawi, en provenance de Tanzanie, j'atterris à Karunga, petit aérodrome fantôme où j'ai fait livrer des bidons d'Avgas payés d'avance!

En atterrissant, je me demande si je vais trouver mon essence avec inquiétude. Un comité d'accueil souriant me souhaite la bienvenue et voici

mes réservoirs déjà remplis d'Avgas! Ces gens charmants me posent mille questions quand arrive un envoyé du contrôleur qui me demande de le suivre à la tour! D'expérience, je sais que ce n'est jamais bon d'être appelée à la tour, le contrôleur veut rarement vous féliciter! Grimant les marches, je me demande quelle attitude adopter, à quoi m'attendre et décide de rester calme avant tout et de prendre le temps de répondre posément!

Do you believe in God?

Soudain apparaît le contrôleur au-dessus des marches me demandant:

– *Do you believe in God?*

Euh... où se cache le piège dans cette question? Je reste bouche bée! Il me répète sa question et je ne parviens qu'à sourire et lui faire part de mon étonnement, mon cerveau fonctionnant à vive allure cherchant le piège, la bonne réponse à donner... Peine perdue! Ce charmant monsieur m'a convaincue que si j'atterrissais chez eux, c'était la volonté de Dieu! Et nous avons tellement parlé et sympathisé que j'en ai oublié l'heure et me voici redécollant tardivement pour rejoindre Likoma Island. Mon ETA est 5 minutes après sunset... Pfff je n'aime pas ça, ici le soleil se couche très rapidement et la nuit noire ne bénéficie d'aucune lumière de villes avoisinantes. Je vole au-dessus du lac Malawi qui m'offre un spectacle splendide mais aussi un

Mer Morte, Israël.

vent de face! Le terrain à Likoma est une toute petite piste sans lumière au milieu des montagnes de l'île... J'hésite, je calcule mon arrivée qui ne s'améliore pas... Puis, je me rends compte que tout cela est la faute de Dieu! On a tellement parlé de lui qu'il m'a mise en retard! Il faudrait vraiment que ce vent de face cesse! Et à peine ai-je émis mon souhait que le vent change et voici mon ETA juste avant sunset! J'atterris dans la pénombre, sécurise mon avion et l'hôtel choisi m'a envoyé un taxi.

Celui-ci m'emmène dans une voiture d'un âge certain dans le noir complet, à travers une nature sauvage quittant les routes et chemins... Soudain, il s'arrête et m'annonce qu'on va continuer à pied! Il prend ma valise sur sa tête, mon sac sur son dos et me demande de le suivre, dévalant rapidement, dans le noir le plus complet des rochers peu accommodants. Et là, je me demande: ai-je bien fait de suivre ce bonhomme? Je suis quand même seule au centre de l'Afrique dans le noir le plus complet, loin de toute ville et habitation... Je sors de mon sac à main une lampe de poche qui me facilite la tâche et la présence de lumière me permet de relativiser la situation.

Après 20 minutes de marche difficile, nous arrivons sur une plage avec quelques cases africaines. Une table éclairée de bougies et quelques convives m'attendent pour le repas! Parmi eux: deux pilotes! J'ai le sentiment d'être à la bonne place, au bon moment, avec les bonnes personnes et ça, c'est vraiment top!

Escale à Port Harcourt, Nigeria.





Après trois jours de rêve sans électricité, je quitte Likoma, suivant les conseils de mes nouveaux amis pilotes en longeant la côte du Mozambique jusqu'à une péninsule puis vire vers l'ouest pour rejoindre Lilongwe.

Tout se déroule pour le mieux mais approchant Lilongwe, des nuages bas se développent et j'hésite quant à l'altitude à choisir... Je me rends compte que Lilongwe est une cuvette remplie de brouillard avec un grand ciel bleu autour. Je suis en étape de base sans aucun visuel sur la piste, au-dessous de moi : un brouillard dense.

Je suis en finale, toujours sans visuel de la piste, et le contrôleur m'autorise à l'atterrissage, je garde mon altitude et soudain, je découvre à travers une couche plus mince du brouillard les lumières de l'axe de piste ! Je rectifie ma position, attends encore un moment et trouve une densité nettement plus faible du brouillard, environ au centre de cette longue piste, c'est le moment ou jamais. Valérie ! Vas-y ! Je plonge, j'arrondis et kiss landing !

Le Botswana restera à jamais un pays de prédilection. La découverte du delta de l'Okavango, à basse altitude, émerveille quiconque le survole. J'atterris à Mopiri, une piste en terre appartenant au lodge du même nom au cœur du delta. Douglas, gestionnaire des lieux, me fit passer un séjour mémorable et principalement le dernier soir lorsqu'il aménagea un campement près de mon avion,

Côte du Bénin.

au cœur de la nature sauvage et du delta. Moi sous la tente, Douglas et mon guide sous les étoiles... Le sentiment de liberté est à son comble ! Après une nuit froide (4 degrés), peu avant l'aube, des gouttes de rosée tombent sur la toile de tente m'avertissant qu'il est l'heure de se lever.

Dans la brume matinale, nous ravivons le feu pour boire un thé chaud, je prépare mon avion, un peu de givrage carbu et me voici à nouveau dans les airs, totalement libre, sans contrôleur, sans plan de vol, seule dans le ciel en ce petit matin...

Extrême sud de l'Afrique

En Afrique du Sud, je décolle de Graaff Reinet direction plein sud pour rejoindre l'extrémité sud du continent, là tout en bas de la terre ! Le vol

est splendide m'offrant des paysages variés et magnifiques.

Je passe une chaîne de montagnes qui ne m'ont pas l'air si méchantes ni si hautes et pourtant tout le monde en parle comme étant redoutables.

Une fois franchies, avec à peine quelques turbulences, je me dis que toutes ces rumeurs sont fausses et que tout va bien ! Puis soudain, un vent fort, en rafales venant du nord me surprend. La chaleur de ce vent est incroyable ! En deux minutes, ma bouche ressemble à du papier de verre, comme si j'avais avalé du sable, mes lèvres sont tellement sèches que j'ai l'impression qu'elles se craquent déjà ! Il faisait frais ce matin et j'ai oublié de prendre de l'eau ! Même si j'en avais, les turbulences et les rafales ne me permettraient que difficilement de boire.

La mer approche et je décide de me placer au-dessus de l'eau pour bénéficier d'accalmies... Mais je me trompe ! Le vent est tellement fort, chaud, venant du nord, et les falaises de bord de mer provoquent des rabattants que tout empire ! Le vent m'éloigne même des côtes de manière inquiétante. Je décide de retourner au-dessus de la terre et trouve un petit terrain avec deux pistes en herbe à 10 nautiques vers l'est. J'y vais, tourne en rond mais impossible de trouver ce terrain, pas de piste en vue, pas de hangar, pas de manche à air... Rien ! Ma destination étant vers l'ouest, je décide de reprendre ma route et lentement, avec une vitesse sol de 47-50 kt, je longe la côte, secouée comme jamais et assoiffée telle une naufragée après la traversée du désert.

Les dunes rouges de Sossusvlei, Namibie.



J'arrive lentement à Pletenberg Bay qui n'est pas ma destination finale mais me semble un bon compromis pour ce matin! Je survole la piste, le vent est complètement de travers, la manche à air est horizontale avec rafales... La piste est en dur et je me prépare à un atterrissage difficile quand je découvre une bande de gazon digne d'un green de golf juste à gauche de la piste, je suis certaine que le sol y est plat et me tend les bras! C'est décidé, c'est là que je vais toucher!

J'y atterris et, soulagée, ne veux pas m'y attarder; remonte sur l'asphalte mais impossible d'avancer, le vent est trop fort et le nez de mon avion se tourne dans le vent, me faisant avancer difficilement. Je retourne sur l'herbe, atteins une plateforme, y sécurise mon avion et je téléphone à Billy, pilote qui m'attend à Mossel Bay! Je lui raconte mon aventure et il m'annonce qu'il vient me chercher! En attendant, cherche Stew, me dit-il!

Je demande au pompiste qui est Stew, je reçois son téléphone et l'appelle. 10 minutes plus tard, Stew arrive: *Si tu laisses ton avion là, demain matin il sera dans l'océan* me dit-il! *Viens, j'ai de la place dans mon hangar!* Stew est un pilote de Harvard skiant sur l'eau... Il m'explique que sa femme a déjà préparé une chambre pour moi! Euh... mille mercis mais Billy arrive de Mossel Bay (à 1 h 30 de route) pour que j'aille chez lui!

Les pilotes sud-africains sont les plus chaleureux au monde je pense. Billy arrive souriant et me voici prise totalement en charge par deux charmants pilotes, que je viens à peine de rencontrer! Billy me présente ses avions, et nous volons son Piper

Madame Moussou Camara, Commandant Aéroport St Louis, Sénégal.



en soirée, j'ai essayé de compter les baleines et leurs petits qui se reposent le long des côtes mais elles sont trop nombreuses!

Les bandes de dauphins m'émeuvent beaucoup, toute cette nature sauvage à portée de main, quelle découverte!

Le lendemain, nous voici partis avec le Piper de Billy jusqu'à Pletenberg Bay où nous attendent Stew et son ami. Nous décollons à 3 avions, mes nouveaux amis me font un brin de conduite... Stew nous offre un show d'acrobaties puis s'en retourne vers sa base tandis que Billy et moi-même poursuivons dans notre avion respectif. Nous atterrissons à Mossel Bay et le soir, nous faisons un autre petit vol pour compter les baleines avec son Archer.

Le lendemain, Billy m'escorte avec son Piper jusqu'à Stellebosch (près de Cape Town) et nous passons sous l'extrême pointe sud du continent africain! Ça y est! J'y suis! Au bout du monde!

À Stellebosch, Billy a averti tout le monde de mon arrivée et un comité

d'accueil très enthousiaste m'attend: l'un m'offre une place dans son hangar; l'autre me demande ma route et me réserve du fuel à ma prochaine escale, un autre me propose un logement, et enfin Judith me guide tout l'après-midi à travers les vignobles et les différents quartiers de Stellebosch.

Comme vous pouvez le constater, mes problèmes moteur ont bien disparu, mon avion ronronne tel un chat au coin du feu.

En quittant Mombasa, mon but était de rejoindre Johannesburg mais bien vite, je savais qu'il était hors de question d'en rester là, je remonterai la côte ouest!

Mis à part le vent de Pletenberg Bay, la météo m'a été globalement favorable. Je décolle toujours au lever du soleil afin de terminer mon vol dans la matinée. Une fois mon avion sécurisé, le plein effectué, le plan de vol envoyé pour le lendemain, la météo prise et les taxes payées, j'ai l'après-midi pour préparer les étapes suivantes (principalement lors de mon retour par la côte ouest qui m'impose au moins un passage de frontière par jour et donc beaucoup de travail administratif) ou pour visiter, faire un safari (principalement à l'est et au sud de l'Afrique) et faire de belles rencontres.

Organisation et météo

Comme je me suis personnellement chargée de toute l'organisation du voyage: permis de survol et d'atterrissage, Avgas, visas (pour les pays de la côte ouest), préoccupations douanières lorsque je n'entrais ou ne sortais pas par un aéroport douanier, et dans la mesure où j'ai un business à Bruxelles à faire tourner, j'ai effec-

A gauche, Ngoro Ngoro Crater, Tanzanie.

A droite, Delta de l'Okavango, Botswana.



tué ce voyage en 7 volets que j'ai nommés « Flap ».

– Flap 1 : Belgique > Israël;

– Flap 2 : Israël > Mombasa/Kenya en container.

– Flap 3 : Mombasa > Johannesburg/Afrique du Sud

– Flap 4 : Johannesburg > Ondangwa/Namibie

– Flap 5 : Ondangwa > Bata/Guinée Equatoriale

– Flap 6 : Bata > Grenade/Espagne

– Flap 7 : Grenade > Belgique

J'avoue avoir été impressionnée par la météo de la côte ouest. En Angola, à Luanda, l'aéroport peut changer de CAVOK à Overcast et vice versa en 20 minutes, c'est très impressionnant.

Tout le long de la côte ouest, il y a des nuages bas en permanence sauf un couloir de 10 nautiques le long de la côte : 5 nautiques du côté mer et 5 nautiques du côté terre.

Le Golfe de Guinée influencé par le FIT (front intertropical) avec des vents du nord chargés de poussière et les alizés du sud chargés d'humidité n'offre que très rarement une bonne visibilité. Voler VFR avec une visibilité de 2000 mètres à l'arrivée dans un aéroport inconnu... ça ne m'enchantait pas et j'ai pris le temps de rentrer en Belgique pour me faire aider et apprendre la météo locale.

J'ai ensuite bénéficié de l'aide extrêmement précieuse de Luc, météorologiste ayant guidé Solar Impulse! Quel soulagement! Luc me donnait l'heure idéale de mon décollage, mon altitude pour bénéficier du meilleur vent, les nuages que j'allais rencontrer sur ma route, bref, un réel soulagement qui m'a permis de mieux dormir!

Au Mali, la brume sèche n'est pas visible sur les programmes prévisionnels et la visibilité était très réduite (3 000-4000mètres) mais je m'y suis vite habituée. Cet air sec encombré de sable et de poussière offre l'avantage d'un air calme non perturbé. La visibilité devant l'avion est extrêmement limitée mais sur les côtés et verticalement, la visibilité est acceptable.

Le vol le plus délicat de ce voyage fut entre Pointe Noire (Congo Brazzaville) et Libreville (Gabon) : 4 heures 42 de vol, sans terrain de diversion, au-dessus d'une forêt équatoriale dense, sous un plafond bas



(900 ft), volant pour la première et unique fois au MOGAS. J'avais bien préparé mon vol: Ne pas descendre sous 80 kt de GS, RPM 2250 au plus économique.

Durant la première heure, j'ai bénéficié d'un vent de dos très favorable et durant 3 heures, je volai à une GS minimum de 80 kt. Ensuite, les nuages bas descendant de plus en plus bas, je montai sur la première couche à 3000 ft jusqu'à ce que tout se ferme sous moi...

Approchant de ma destination, à l'affût d'un petit trou... Ha le voilà! Sans hésitation, je plonge et me revoici à 800 ft sous la couche pour mon approche.

Seule à bord en Afrique

Durant toute la durée de ce voyage, chaque vol permit de surprendre un contrôleur en entendant une femme à la radio annonçant 1 POB (Person On Board), TOUS les contrôleurs sans exception, m'ont demandé de répéter ou de confirmer le nombre de personnes à bord. Celui de Zanzibar, le copain de nos deux compères du début de ce récit, me l'a demandé 5 fois! Il détient le record! Un des contrôleurs au Nigeria, me donna priorité sur d'autres avions et me téléphona pour s'assurer de ma bonne arrivée à Cotonou.

Le contrôleur de Bamako, une fois la piste dégagée, me demanda une fois de plus si j'étais seule à bord et me félicita: « Well done Madam! ».

Le contrôleur de Dakar, qui n'avait pas beaucoup de trafic, s'inquiéta que je m'ennuie seule à bord et entama un brin de causette en français pour me faire passer le temps!

Les choses qui m'ont le plus impressionnée en Afrique?

- L'honnêteté des gens. On m'avait prédit les pires déboires. J'allais me faire arnaquer, voler, et pire encore. J'ai fait de très belles rencontres et je ne me suis jamais sentie en insécurité. J'ai reçu l'aide de bon nombre de personnes spontanément. Il est vrai que j'étais extrêmement bien préparée, ce qui a beaucoup aidé!

- La vie et l'eau. La vie est partout, la nature survolée offre des coloris incroyables avec des forêts luxuriantes et denses, des déserts et soudain: un lac! L'eau est partout, la rosée du matin, les chutes, les lacs, les rivières. L'Afrique déborde de vie: celle de la nature qui prend parfois possession de beaucoup d'espace, celle des humains: plein d'enfants partout, les projets des gens qui se lèvent à l'aube (comme moi) et m'ont fait part de leurs rêves, de leurs business, de leurs projets de vie...

- Lorsqu'on me demandait chaque jour d'où je venais et que je répondais de Belgique, la réaction était soit: le football et ils m'énuméraient tous les footballeurs belges; soit les voitures et les pièces détachées qu'ils souhaitaient que je leur envoie.

- Enfin, un point nettement moins réjouissant: la présence des chinois partout! ils prennent tout, polluent toute l'Afrique et partent la laissant exsangue.

Mon prochain voyage? En mai 2020, avec mon ami Peter et son Bonanza: « Round the world » depuis Dublin – Russie – Kazakhstan – Ouzbékistan – Mongolie – Japon – Russie – Détroit de Bering – Alaska – USA...

Souhaitez-vous en savoir plus ou me contacter? www.ladybushpilot.com... ✈

Arrivée à Anvers, Belgique, le 11 mai 2019.