

MEMOIRES DU CONGO

DU RWANDA ET DU BURUNDI



N°68
MARS 2024

Pierre Ryckmans

résident en Urundi 1916-1928

21 juillet 1919 à Kitega

avec les princes Baranyanka, Nuduhumwe et Ntarugera

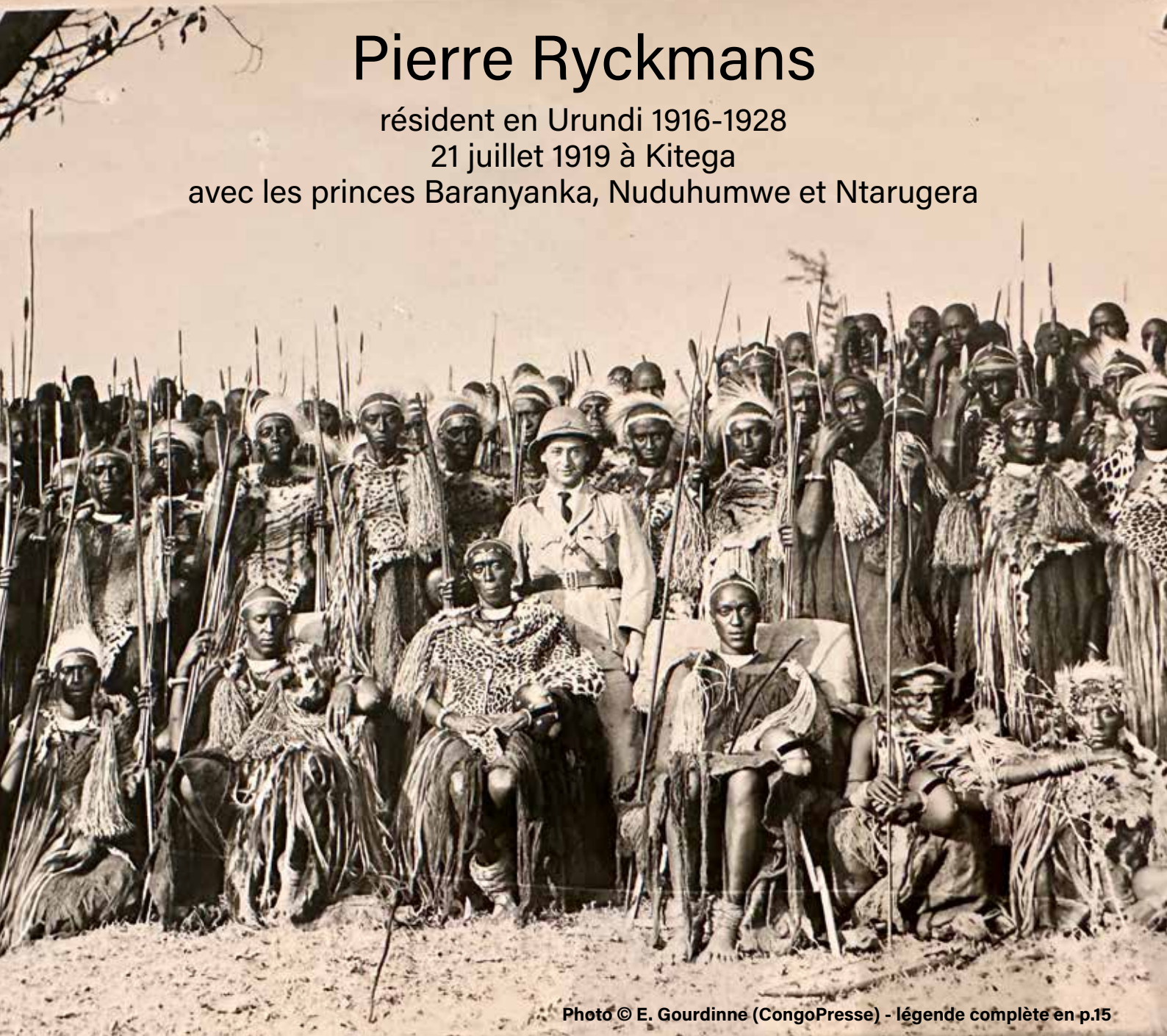


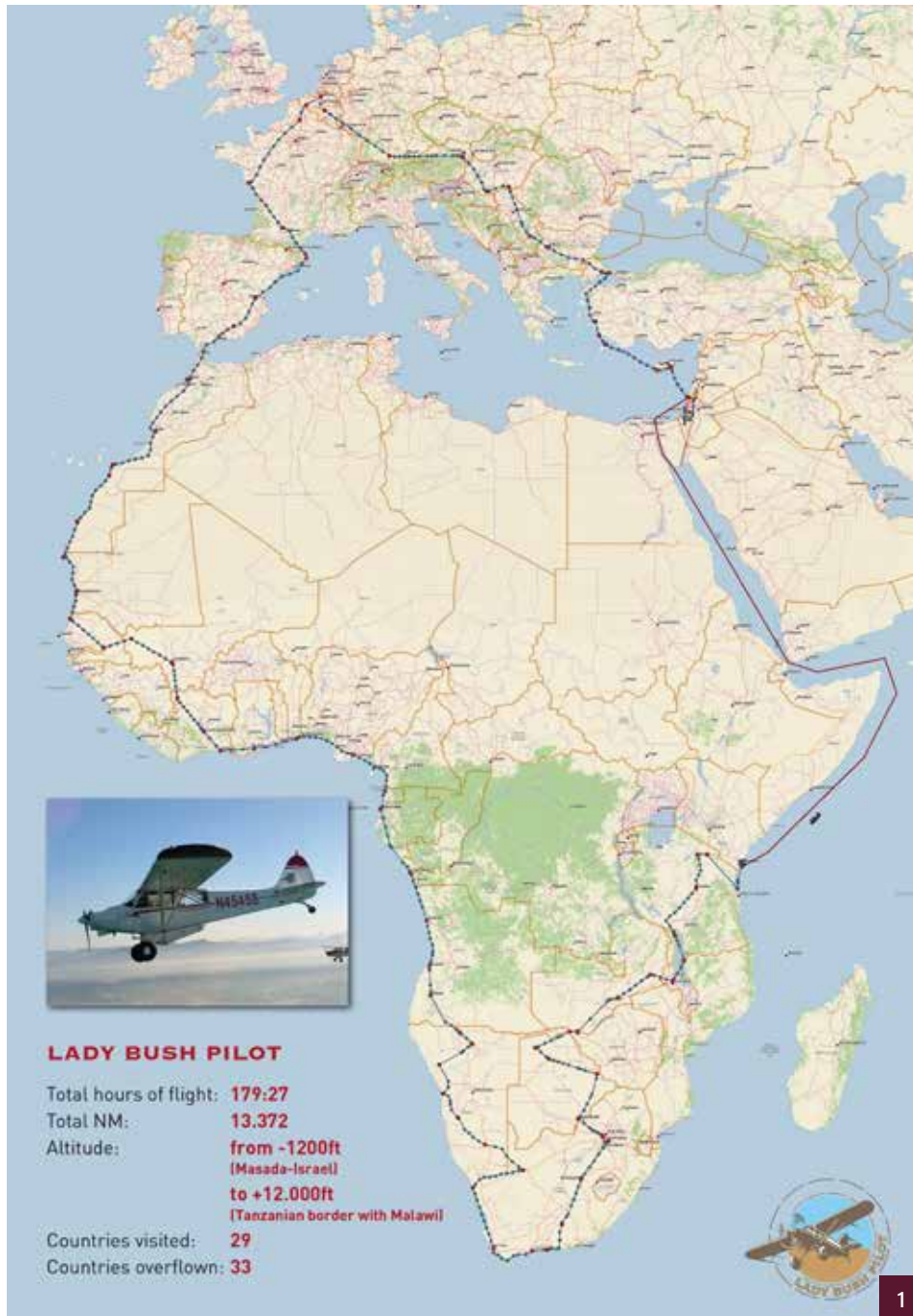
Photo © E. Gourdinne (CongoPresse) - légende complète en p.15



LE TOUR D'AFRIQUE EN SUPER CUB DE LADY BUSH PILOT

PAR VALÉRIE DEREYMAEKER

Belge, diplômée en psychologie et active dans le secteur de l'immobilier, Valérie Dereymaeker est plus connue dans le monde de l'aviation sous le nom de Lady Bush Pilot. Elle est habitée par le goût du voyage et de l'aventure. Elle a commencé à voler en 2012 à 46 ans. Elle a acheté un Piper Super Cub en 2015 et un Cessna 180 en 2021. En mai 2019, elle a bouclé, en solo, un tour d'Afrique en Piper Super Cub, fabuleux périple qu'elle nous narre aujourd'hui.



Lorsque je découvre cette carte affichée dans le fond d'un vieil avion du musée de l'Armée de l'air en Israël, le temps s'arrête, 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 met dans un état d'excitation tel que j'entreprends immédiatement la préparation de cette fabuleuse aventure !

Dix-huit mois plus tard, je décolle de Temploux (EBNM) vers Israël d'où provient mon Piper Super Cub (1967). Mon avion retourne dans son pays d'origine où il servit l'armée durant plus de 30 ans, cela suffit 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 ?

DES CYLINDRES À PLAT !

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 de Belgique début septembre 2017 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 !

Au décollage à Paphos (Chypre), dernière étape avant de rejoindre Israël, ma première destination phare, des tremblements moteurs et un bruit sourd inhabituel m'obligent à me poser à nouveau.

Vent-arrière - étape de base - finale, j'atterris et le moral me tombe au fond des chaussettes. Je ne suis même pas encore en Israël, pas même encore en

Afrique, que mon voyage se termine déjà ! Le sentiment d'échec qui m'envahit attendrit le personnel de l'aéroport. Un mécanicien de Larnaka est contacté et un rendez-vous est fixé le lendemain matin auprès de l'avion.

Ni une ni deux, il se met en contact avec Patrick (motoriste à Anvers) et de concert, suite à l'exposé de mon ressenti en vol, le diagnostic est posé : le troisième cylindre ! Une pause de plusieurs semaines permet de finalement remplacer les quatre cylindres.

WELCOME TO ISRAEL, MADAM !

Je décolle enfin de Chypre vers Haïfa. Ce vol restera gravé à jamais dans ma mémoire... Les sommets enneigés du Liban, le vol « VFR on Top » (conditions de vol à vue au-dessus d'une couche de nuages), l'accueil « Welcome to Israël, Madam » de la part du contrôleur de Tel Aviv, l'approche à Haïfa... Je pleure d'émotion...

Mon fan club israélien m'offre la chance inouïe de voler en altitude négative. A Masada, au bord de la mer Morte, mon altimètre indique -1100ft ! Ce vol biblique, en Terre Sainte, me paraît de bon augure.

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

Qu'à cela ne tienne ! J'ai un plan B ! Avec l'aide de mon fan club de choc, l'avion est démonté et mis dans un container à destination de Mombasa au Kenya.

L'ÉCOLE DE LA PATIENCE

Un autre type d'aventure commence ! Le container va arriver en plein Ramadan à Mombasa, seule ville musulmane du Kenya ! Quelle chance ! La lenteur de l'administration kenyane et l'absentéisme du personnel de douane me permettent d'aider Rob, ingénieur mécanicien sur Boeing. Il m'apprend des choses surprenantes.

Raymond, grand spécialiste des Piper Cub et de la restauration d'avions anciens, arrive sur place. Nous attendons



2

le container pour réassembler l'avion. Après deux semaines, Raymond donne toutes les informations d'assemblage de l'appareil à Rob et repart en Belgique. Me voici donc avec un mécanicien de Boeing pour réassembler mon petit coucou !

ARE YOU THE PILOT ?

Tout se déroule extrêmement bien et voici enfin le grand jour du premier décollage en Afrique : Mombasa - Zanzibar. Je découvre les coloris de l'Océan Indien. A couper le souffle ! Tous les dégradés de bleus, verts et turquoises pour la mer et toutes les variantes de beiges, ocres, dorés pour les îlots de sable...

Après avoir dégagé la piste à Zanzibar, je suis les indications du « marshaller » jusqu'au parking et coupe mon moteur. Un homme s'approche du cockpit que je viens d'ouvrir. Ses yeux lui sortent des orbites lorsqu'il découvre... une femme aux commandes !

→ *Are you a pilot?* me demande-t-il.

→ Yes...

Question qu'il me repose trois fois. J'ai 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 me contente d'acquiescer.

→ *Are you alone ?* Il cherche désespérément l'homme qui manque dans le tableau...

Cette fois encore il répète trois fois sa question.

Là, je pense lui demander où je pourrais cacher quelqu'un dans mon tout



3

petit avion ? Mais la prudence me fait répondre sagement

→ Yes.

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 œil 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 à 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 s'exclame d'un air triomphant, certain d'avoir résolu son énigme et surtout d'avoir trouvé l'homme qui manquait dans mon cockpit : ▶



inquiétude si je vais trouver mon essence. 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 !

Soudain le contrôleur apparaît au sommet des marches et me demande : « Do you believe in God ? » « euh » où se cache le piège ? Je reste bouche bée ! Il me répète la question. Je ne parviens qu'à sourire et à lui faire part de mon étonnement ; mon cerveau fonctionne 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 !

SUNSET LANDING

Nous avons sympathisé et tellement parlé que j'en oublie l'heure. Me voici redécollant tardivement pour rejoindre Likoma Island. Mon ETA (Estimated Time of Arrival) est cinq minutes après « sunset »... Pfff, je n'aime pas ça !

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 vent de face! Le terrain à Likoma est une toute petite piste sans lumière au milieu des montagnes de l'île... J'hésite, je recalculer mon heure d'arrivée. Cela ne s'améliore pas. Puis, je me rends compte que tout cela est la faute de Dieu ! Nous avons tellement parlé de lui qu'il m'a mise en retard! Il faudrait vraiment que ce vent de face cesse ! J'ai à peine émis ce souhait que le vent change et voici mon ETA quelques minutes avant le « sunset » !

J'atterris dans la pénombre, sécurise mon avion et je rejoins l'hôtel choisi à bord du taxi envoyé pour m'accueillir.

A LA BONNE PLACE, AU BON MOMENT, AVEC LES BONNES PERSONNES !

Il s'agit d'une voiture d'un âge certain. Quittant les routes et chemins, nous roulons dans le noir complet, à travers une nature sauvage... Soudain, le chauffeur arrête le véhicule et m'annonce que nous allons continuer à pied ! Il pose ma valise sur sa tête, mon sac sur son dos et m'invite à le suivre. Il dévale rapidement, dans l'obscurité profonde, 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, loin de toute ville ou habitation... Je sors de mon sac à main une lampe de poche qui me facilite la tâche. La présence de

→ *Ha! it is you and your husband!*

J'aime l'Afrique !

DO YOU BELIEVE IN GOD?

Au Malawi, en provenance de la Tanzanie, j'atterris à Karonga, petit aéroport fantôme où j'ai fait livrer des bidons d'Avgas (essence pour avion) payés d'avance ! Je me demande avec

cette lumière me permet de relativiser la situation.

Après vingt 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 !

KISS LANDING À LILONGWE DANS LE BROUILLARD

Après avoir passé trois jours de rêve sans électricité, je quitte Likoma. Je suis les conseils de mes nouveaux amis pilotes. Je longe la côte du Mozambique jusqu'à une péninsule, puis vire vers l'est pour rejoindre Lilongwe. Tout se déroule pour le mieux mais à l'approche de Lilongwe, des nuages bas se développent. 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 tout autour. Je suis en étape de base, sans aucun contact visuel avec la piste. Au-dessous de moi, un brouillard dense...

Je suis en finale, toujours sans contact avec la piste. Le contrôleur m'autorise à atterrir. Je garde mon altitude et, soudain, je découvre, à travers une couche plus mince du brouillard, les lumières de l'axe de piste ! Je me réaligne, attends encore un moment. Plus ou moins au centre de cette longue piste, le brouillard se fait moins dense. C'est le moment où jamais, Valérie ! Vas-y ! Je plonge, j'arrondis et kiss landing !

SEULE DANS LE CIEL EN CE PETIT MATIN

Le Botswana restera à jamais un pays de prédilection. Je découvre, à basse altitude, le delta de l'Okavango. Quiconque le survole ne peut être qu'émerveillé. J'atterris à Mopiri, une piste en terre appartenant au lodge du même nom, en plein cœur du delta.

Grâce à Douglas, le gestionnaire des lieux, je passe un séjour mémorable. Plus spécialement le dernier soir lorsqu'il aménage un campement près de mon avion, au cœur de la nature sau-



vage 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 du réveil.

Dans la brume matinale, nous ravivons le feu pour boire un thé chaud. Je prépare mon avion, un peu de givrage carbu¹ et me voici à nouveau dans les airs, totalement libre, sans contrôleur, sans plan de vol, seule dans le ciel en ce petit matin...

VENT CONTRAIRE

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'a pas l'air si méchante ni si haute et pourtant tout le monde en parle comme étant redoutable. Les montagnes sont franchies, avec à peine quelques turbulences. Je me dis que toutes ces rumeurs sont exagérées et que tout baigne, lorsque soudain, un vent fort, en rafales venant du nord, me surprend. La chaleur de ce vent est incroyable ! En deux minutes, ma bouche n'est plus que papier de verre, comme si j'avais avalé du sable. Mes lèvres sont tellement sèches que j'ai l'impression qu'elles se craquellent déjà ! Il faisait frais ce matin et j'ai oublié

de prendre de l'eau ! Mais, même si j'en avais, les turbulences et les rafales me permettraient difficilement de boire.

La mer approche et je décide de descendre au raz de l'eau pour bénéficier d'accalmies... Mais je me trompe ! Les falaises de bord de mer provoquent des rabattants encore pires ! Le vent m'éloigne même des côtes de manière inquiétante. Je décide de retourner au-dessus des terres. Sur la carte, j'ai un petit terrain avec deux pistes en herbe, à dix nautiques, vers l'est. Je m'y rends, 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. Lentement, avec une vitesse sol de 47-50 kts², je longe la côte, secouée comme jamais et assoiffée telle une naufragée après la traversée du désert.

LES PILOTES SUD-AFRICAINS SONT LES PLUS CHALEUREUX AU MONDE

J'arrive lentement à Plettenberg Bay. Ce n'est pas ma destination mais cela 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 ►

1. Le givrage dans le carburateur se rencontre lorsque l'humidité de l'air se refroidit dans le carburateur et se transforme en glace.

2. Knots ou nœuds marins/aériens ; 1kt = 1,852 km/h

qu'il me tend les bras ! C'est décidé, c'est là que je vais toucher !

J'y atterris et, soulagée, je veux remonter sur l'asphalte. Impossible d'avancer, le vent est trop fort et le nez de mon avion se tourne dans le vent. Je retourne sur l'herbe, atteins une plateforme, y sécurise mon avion. Je téléphone à Billy, le 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. Dix minutes plus tard, Stew est à mes côtés : « 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 heure 30 à de route) pour que j'aille chez lui ! ».

Les pilotes sud-africains sont les plus chaleureux au monde...

SURVOL DE LA POINTE SUD DE L'AFRIQUE

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 en Piper 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 repartons avec le Piper de Billy jusqu'à Plettenberg Bay où nous attendent Stew et son ami. Nous décollons à trois, mes nouveaux amis me faisant 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 la route. Nous atterrissons à Mossel Bay. Le soir, nous faisons un autre petit vol avec son Archer, question de compter les baleines...



9

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

A Stellenbosch, Billy a averti ses amis de mon arrivée. 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 troisième me propose un logement. Et Judith me guide tout l'après-midi à travers les vignobles et les différents quartiers de Stellenbosch.

DEBRIEFING

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 et d'en rester là. Mais bien vite, j'ai décidé de remonter la côte ouest !

Mis à part le vent de Plettenberg 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. Ce sera surtout nécessaire en longeant la côte ouest avec, au moins, un passage de

frontière par jour et donc beaucoup de travail administratif. J'ai été heureuse de participer à quelques safaris (principalement à l'est et au sud de l'Afrique). J'ai fait d'admirables rencontres !

J'avoue avoir été impressionnée par la météo de la côte ouest. En Angola, à Luanda, l'aéroport peut changer de CA-VOK (ceiling & visibility ok) à Overcast et vice versa en vingt minutes, c'est très impressionnant.

REMONTÉE PAR LA CÔTE OUEST

Tout le long de la côte ouest, des nuages bas couvrent en permanence la mer et le relief, à l'exception d'un couloir étroit de 10 nautiques de large qui permet le vol à vue: cinq nautiques de part et d'autre de la côte...

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 VFR³ avec une visibilité d'à peine deux kilomètres à l'arrivée, dans un aéroport inconnu... ça ne m'enchantait guère 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, météorologue-guide du Solar Impulse ! Quel soulagement ! Luc me donnait

l'heure idéale du décollage, l'altitude pour bénéficier des meilleurs vents, les nuages que j'allais rencontrer sur ma route. Bref, un renfort réel qui m'a permis de mieux dormir !

Au Mali, la brume sèche n'est pas visible sur les programmes prévisionnels et la visibilité est très réduite (3000-4000 mètres) mais je m'y suis vite habituée. Ce ciel 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 vers le bas, elle est acceptable.

Le vol le plus délicat de ce voyage sera incontestablement le trajet 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 (900ft), volant pour la première et unique fois au Mogas (essence de voiture). J'ai bien préparé mon vol : ne pas descendre sous 80kt de Ground Speed (GS), RPM 2.250 au plus économique. Durant la première heure, je bénéficie d'un vent arrière très favorable et durant trois heures, je vole à une GS minimum de 80 kt. Ensuite, les nuages bas descendent de plus en plus, je remonte à 3000 ft. Tout se ferme progressivement sous moi. J'approche de ma destination, à la recherche d'un petit trou... Ah, le voilà ! Sans hésitation, je plonge et me revoici à 800 ft, sous la couche, pour mon approche.

WELL DONE, MADAM !

Durant toute la durée du voyage, lorsque les contrôleurs entendent une femme à la radio annoncer 1 POB (Person On Board), sans exception, ils m'ont demandé de répéter ou de confirmer le nombre de personnes à bord ! Le contrôleur de Zanzibar, le copain de nos deux compères du début de ce récit, me l'a demandé cinq fois ! Il détient le record !

Un des contrôleurs au Nigeria, m'a donné priorité sur d'autres avions et m'a téléphoné ensuite pour s'assurer de ma bonne arrivée à Cotonou.

Le contrôleur de Bamako, une fois la piste dégagée, m'a lui aussi demandé de confirmer que j'étais bien seule à bord et a ajouté : « Well done, Madam ! ».



10

Le contrôleur de Dakar craignant que je m'ennuie seule à bord, m'a fait un brin de causette en français... !

CE QUI M'A 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 : l'omniprésence des Chinois ! Ils s'emparent de tout, polluent toute l'Afrique et partent, la laissant exsangue.

LES AUTRES AVENTURES

2021-2022 : De Belgique jusqu'au Congo (RDC) et ses pays voisins aller-retour en Cessna 180 accompagnée de mon filleul (23 ans).

2023 : Anvers – Dakar sur les traces de l'Aéropostale. Prochainement : Tour du monde en Cessna 180, SOLO !

Mon livre sera bientôt publié en anglais : « Taking Off » et se trouvera sur Amazon.us ■

Website : www.ladybushpilot.com

LÉGENDES PHOTOS

1. Le voyage et ses caractéristiques
2. Masada airfield - Israël - élévation : -1200ft
3. La pilote dans le cockpit
4. Forteresse de Masada et Mer Morte au loin - Israël
5. Vol à la pointe sud du continent africain
6. Dans la tour de contrôle de Karonga (Malawi)
7. Refueling à Karonga (Malawi)
8. Vol escorté par mes amis sud-africains
9. Dans le delta de l'Okavango (Botswana)
10. Mopiri Lodge - Delta de l'Okavango (Botswana)