

The Bullist Balade

Een Afrikaans avontuur

Wat gebeurt er als twee bushpiloten die uitgeput zijn door hun hyperactief professioneel leven en gedemoraliseerd door de ontwikkelingen op onze planeet? Ze dromen ervan weg te vliegen in een beschermende en geïsoleerde luchtbel, die door de wind naar het Afrikaanse luchtruim zou gestuwd worden!

Deze tocht werd door onze twee piloten *The Bullist Ballade* gedoopt!

Hieronder de belevenissen van deze avonturiers: Valérie Dereymaeker en Stefan Mommertz. Ze stegen op 7 januari 2025 op vanuit Antwerpen (EBAW) met de *taildragger*, Cessna 180 van Valérie (alias *Lady Bush Pilot*) richting Zuid!

Hier is hun verhaal...

Une aventure africaine

Que se passe-t-il lorsque deux *bush pilots* sont exténués par leur vie professionnelle hyper active et démoralisés par le profil que prend le monde d'ici-bas ? Ils rêvent de s'envoler dans une bulle protectrice et isolée, que le vent emporterait jusqu'en ciel africain !

Cette balade aérienne a été baptisée par nos deux pilotes *The Bullist Balade* !

Vous voici maintenant dans le secret de nos aventuriers : Valérie Dereymaeker et Stefan Mommertz. Ils décollèrent d'Anvers (EBAW) le 7 janvier 2025 avec le Cessna 180 *taildragger* de Valérie (alias *Lady Bush Pilot*) en direction du sud !

Et voici leur histoire...



Valerie Dereymaeker

Vertaling: Jean-Paul Buyse

Vanuit Antwerpen: richting Zuid!

Na een lange dag vliegen, waarbij we mist, lage stratus en buien vermijden terwijl we op zoek zijn naar de meest gunstige wind, landen we op 7 januari 2025 in Sabadell (LELL, Barcelone). De voldoening om Afrika te naderen compenseert enigszins de moeilijkheden ondervonden in Spanje, dat verre van mijn favoriete land is voor VFR-vluchten. Inderdaad, gezien Sabadell geen POE (*Port of Entry*) is, worden Stefan en ik genoodzaakt een extra tussenstop te maken op een luchthaven met douanefaciliteiten.

Bovendien vereist Spanje grondaanhandeling, waarvan de prijs van luchthaven tot luchthaven verschilt. We hebben de keuze tussen Valencia, Almeria of Granada. Valencia is exorbitant en we elimineren het ten gunste van Almeria, wat ons een snellere route geeft, gezien de vele verboden zones in het zuiden van het land. Spanje moedigt VFR-vluchten niet aan. Ondanks het afhandelingsbedrijf driemaal te hebben verwittigd dat onze tijd ter plaatse beperkt was, zijn we het slachtoffer van de totale incompetentie van dit "hulpbedrijf", waardoor we meer dan anderhalf uur op de grond verliezen.

In plaats van Ouarzazate (GMMZ) te bereiken, moeten we uitwijken naar Fez (GMMF) voor onze eerste Marokkaanse tussenstop, omdat nachtvluchten in VFR niet zijn toegestaan in Marokko.

Africa, I'm back!

De controleur van Fez vereert ons met een persoonlijk bezoek tijdens onze bevoorrading in de schemering. De lucht is fris, we zijn moe maar blij om op Afrikaanse bodem te zijn! Een korte nacht in een zeer rudimentair hotel in de buurt van de luchthaven is genoeg om onze batterijen op te laden en weer op te stijgen naar Ouarzazate!

Het eerste deel van de vlucht volgt de verplichte VFR-routes in Marokko en voert ons door de met sneeuw bedekte bergen naar Errachidia waarna we naar het westen draaien richting Ouarzazate in een brede zanderige vallei afgewisseld met groene oases, bedoeïenententen, hordes kamelen, geiten en schapen. We vliegen ook over enkele *ksars* (versterkte dorpen met Berberse architectuur) op zeer lage hoogte (zeer laag...!). De ontvangst door de controleur van Ouarzazate is joviaal en uiterst vriendelijk. Deze vlucht blijft voor altijd in ons geheugen gegrift!

De volgende dag bij zonsopgang vertrekken we naar Tarfaya bij Kaap Juby. Kaap Juby was een belangrijke tussenstop voor de Aéropostale-lijnen. Antoine de Saint-Exupéry werd daar in 1927 benoemd tot manager van het vliegveld en schreef er "Courrier Sud". Kaap Juby stond toen onder Spaans bestuur. Saint-Ex onderhandelde over de vrijlating van piloten die gegijzeld werden door de opstandige Sahrawi-stammen.

D'Anvers : cap au sud !

Après une longue journée de vol, évitant le brouillard, les stratus bas et les averses tout en cherchant le vent le plus favorable, nous atterrissons à Sabadell (LELL, Barcelone) ce 7 janvier 2025. La satisfaction de nous approcher de l'Afrique compense légèrement les difficultés rencontrées en Espagne qui est loin d'être mon pays de prédilection pour des vols VFR. Effectivement, Sabadell n'étant pas un POE (*Port of Entry*), nous sommes contraints, Stefan et moi-même, de faire une escale supplémentaire dans un aéroport frontalier.

De plus, l'Espagne exige une assistance au sol dont le prix varie d'un aéroport à l'autre. Nous avons le choix entre Valence, Almería ou Grenade. Valence est exorbitant et nous l'éliminons au profit d'Almería qui nous permet une route plus rapide compte tenu des nombreuses zones restreintes dans tout le sud du pays. L'Espagne n'encourage pas les vols VFR. Malgré avoir averti à trois reprises la société de *handling* que notre temps au sol était compté, nous avons été victimes de la totale incompétence de cette société « d'assistance » qui nous a fait perdre plus d'une heure trente au sol.

Au lieu d'atteindre Ouarzazate (GMMZ), nous avons dû nous dérouter à Fez (GMMF) pour cette première escale marocaine, le vol VFR de nuit n'étant pas autorisé au Maroc.

Africa, I'm back!

Le contrôleur de Fez nous gratifie d'une visite personnelle lors de notre avitaillement dans la pénombre. L'air est frais, nous sommes fatigués mais heureux d'être sur le sol africain ! Une courte nuit dans un hôtel très rudimentaire proche de l'aéroport nous suffit à recharger les batteries et redécoller pour Ouarzazate !

La première partie du vol suivant les routes VFR obligatoires au Maroc nous mène à travers les montagnes enneigées jusqu'à Errachidia puis nous virons vers l'ouest en direction de Ouarzazate dans une large vallée sablonneuse ponctuée d'oasis verdoyantes, de tentes de bédouins, de hordes de dromadaires, de chèvres et moutons. Nous survolons également quelques *ksars* (villages fortifiés d'architecture berbère) à très basse altitude (très basse...!). L'accueil par le contrôleur de Ouarzazate est chaleureux et extrêmement cordial. Ce vol restera marqué dans nos mémoires à jamais !

Le lendemain au lever du soleil, nos décollons à destination de Tarfaya au Cap Juby. Le Cap Juby fût une escale de ravitaillement importante des lignes de l'Aéropostale. Antoine de Saint-Exupéry y a été nommé chef d'aérodrome en 1927 et y a écrit « Courrier Sud ». Le Cap Juby est alors sous l'administration espagnole. Saint-Ex y a négocié la libération de pilotes pris en otages par les tribus insoumises sahraouies.

07 – 29 Jan 2025
Antwerp–Senegal–Antwerp
63 flight hours for 6.000 NM

Antwerp–Senegal–Antwerp

63 flight hours for 6.000 NM



Tarfaya is vandaag een must voor elke vlieger die in de voetsporen wil treden van Jean Mermoz, Henri Guillaumet en Antoine de Saint-Exupéry... De zanderige landingsbaan, aan zee, is enkel toegestaan aan vliegtuigen met de gepaste vergunningen. Kaap Juby en alle bestemmingen ten zuiden van Agadir hebben speciale toestemming nodig om toegang te krijgen tot de Zuidelijke Provincies (Westelijke Sahara). Zodra deze toestemming is verkregen, moet door de gouverneur van de provincie een andere toelating worden toegekend om in Tarfaya te landen, waar telkens een comité wordt uitgestuurd om ons te verwelkomen. Dit is mijn derde landing in Tarfaya, maar een primeur voor mijn vriend Stefan die me vergezelt.

De volgende dag vertrekken we vanuit Laayoune (GMLL) waar we de nacht doorbrachten, op weg naar Atar in Mauritanië (GQPA), momenteel een van mijn favoriete bestemmingen.

Prachtig Mauritanië en mooie ontdekkingen

Atar ligt 50 NM ten westen van het Oog van de Sahara (Richat Structuur). Ook bekend als het Oog van Afrika, is het een cirkelvormige structuur met een diameter van ongeveer 50 kilometer die zichtbaar is vanuit de ruimte. Deze unieke vorm is lang een wetenschappelijk raadsel gebleven. Maar ik heb het geluk te vliegen met een geoloog van vormig die me uitlegt dat het geen meteoriet is die op aarde is gevallen, noch een geërodeerde vulkaan, noch de overblijfselen van Atlantis, maar wel een stapel losse grond, gevormd tijdens de beweging van tektonische platen, die in de loop van millennia is geërodeerd, waardoor er vandaag een krater achterblijft met cirkelvormige ringen van verschillende kleuren, afhankelijk van de aard van de grond. Vorig jaar had ik al het genoegen om daar op zeer lage hoogte boven te vliegen onder het kritische oog van de lokale kamelen. We laten niet na om deze ervaring opnieuw te beleven.

Tarfaya est aujourd'hui un must pour tout aviateur désirant voler sur les traces de Jean Mermoz, Henri Guillaumet et Antoine de Saint-Exupéry... La piste de sable, en bord de mer, n'est pas une piste ouverte aux aéronefs sans avoir de multiples autorisations. Le Cap Juby ainsi que toutes les destinations au sud d'Agadir nécessitent une autorisation spéciale pour accéder aux Provinces du Sud (Sahara occidental). Une fois cette autorisation obtenue, une autre autorisation doit être délivrée par le gouverneur de la Province pour atterrir à Tarfaya où un comité d'accueil est toujours dépêché pour nous souhaiter la bienvenue. C'est mon troisième atterrissage à Tarfaya mais une première pour mon ami Stefan qui m'accompagne.

Le lendemain, nous décollons de Laayoune (GMLL) où nous avons passé la nuit, à destination de Atar en Mauritanie (GQPA) qui est l'une de mes destinations fétiches actuellement.

Splendide Mauritanie et belles découvertes

Atar se situe à 50 NM à l'ouest de l'œil du Sahara (Structure de Richat). Aussi appelée l'œil de l'Afrique, il s'agit d'une structure circulaire d'environ 50 kilomètres de diamètre visible depuis l'espace. Cette formation unique au monde est longtemps restée une énigme scientifique. Mais j'ai la chance de voler avec un géologue de formation qui m'explique qu'il ne s'agit pas d'une météorite tombée sur terre, ni d'un volcan érodé, ni des vestiges de l'Atlantide mais bien d'une « montagne » de sol meuble formée lors du mouvement des plaques tectoniques qui s'est érodée au fur et à mesure des millénaires laissant aujourd'hui un cratère avec des anneaux circulaires de coloris divers en fonction des caractéristiques du sol. L'an passé, j'ai déjà eu la joie d'y voler à très basse altitude sous l'œil scrutateur des dromadaires locaux ; nous ne manquons pas de réitérer l'expérience.



The Richat Structure seen from 5.500 Feet.



The eye.

De structuur van Richat ligt op een paar zeemijl van Chinguetti, een UNESCO-werelderfgoed, gesticht in de twaalfde eeuw, een belangrijk commercieel centrum tussen Noord- en Zwart Afrika en de zevende heilige stad van de Islam met een van zijn oudste moskeeën.

Chinguetti beschikt over een aarden "startbaan" op een paar kilometer van de stad, verloren in het midden van de Sahara, zonder enige infrastructuur, doorkruist door 4X4's en kamelen. Je kunt je voorstellen dat ik de kans niet laat liggen om daar mijn wielen neer te zetten!

La Structure de Richat est à quelques nautiques de Chinguetti, patrimoine mondial de l'Unesco, fondée au XII^{ème} siècle, important centre commercial entre l'Afrique du Nord et l'Afrique noire et la septième ville sainte de l'Islam avec l'une de ses plus anciennes mosquées.

Chinguetti bénéficie d'une piste en terre à quelques kilomètres de la ville, perdue au milieu du Sahara, sans aucune infrastructure, traversée par les 4X4 et les dromadaires. Vous imaginez bien que je ne vais pas rater l'occasion d'y poser mes roues !



Chinguetti.

Mijn wens: in november terugkeren naar Mauritanië en landen op alle verloren zandwegen van de Sahara... Dit nauwelijks uitgesproken, ontmoet ik de juiste mensen om me te helpen bij dit project! Ik hoop in november aanstaande! November is het windstille seizoen, een maand waarin men op zoek gaat naar verdwaalde kamelen omdat de wind hun sporen niet uitwist. Weinig wind geeft me een groter bereik en nauwkeuriger schattingen van de vliegtijd om me in deze geweldige woestijn te wagen!

Na drie dagen in Atar vertrekken we naar Senegal en onderweg vliegen we, opnieuw op lage hoogte, over prachtige gebieden verlicht door de stralen van de opkomende zon die worden weerkaatst, soms op de richels van de gouden duinen en soms door de groene oases. Deze adembenemende landschappen motiveren me des te meer om terug te komen om dit deel van de Sahara te overvliegen.

De beroemde tussenstop van Aéropostale: St Louis in Senegal!

Het overvliegen van het eiland St. Louis in Senegal is altijd een genot. Na de droogte van de woestijn biedt de weelderige vegetatie een verbluffend contrast, een lust voor het oog!

Mon souhait : revenir en novembre en Mauritanie et atterrir sur toutes les pistes perdues dans le Sahara... À peine chose exprimée, je rencontre les personnes adéquates pour m'aider à cette réalisation ! J'espère en novembre prochain ! Novembre est la saison sans vent, mois durant lequel on cherche les dromadaires perdus car le vent n'efface pas leurs traces. Peu de vent m'offre une plus grande autonomie et des estimations d'heures de vol plus précises pour m'aventurer dans ce grand désert !

Après trois jours à Atar, nous redécollons pour le Sénégal et en chemin, nous survolons, toujours à basse altitude, des régions splendides illuminées par les rayons du soleil levant qui se réfléchissent tantôt sur les crêtes des dunes mordorées tantôt sur les oasis verdoyantes. Ces paysages à couper le souffle me motivent d'autant plus à revenir voler dans cette zone du Sahara

La fameuse escale de l'Aéropostale : Saint Louis du Sénégal

Le survol de l'île de St Louis au Sénégal est toujours un ravissement. Après la sécheresse du désert, la végétation luxuriante offre un contraste étonnant, un réel bonheur pour

We worden begroet door mijn vriend Moussou Camara, commandant van de luchthaven van St. Louis (GOSS), die ik in 2019 ontmoette tijdens mijn solotour door Afrika in een Piper PA18. Dit is mijn vierde bezoek aan St. Louis, een stad die ik zeer waardeer vanwege haar geschiedenis die verband houdt met de luchtpost met onder andere de basis voor watervliegtuigen, waar Jean Mermoz landde.

les yeux ! Nous sommes accueillis par mon amie Moussou Camara, commandant de l'aéroport de St Louis (GOSS), que j'ai rencontrée en 2019 lors de mon tour d'Afrique solo en Piper PA18. C'est ma quatrième visite à St Louis, ville que j'apprécie beaucoup pour son histoire liée à l'Aéropostale avec entre autres l'hydrobase où atterrissait Jean Mermoz.



St Louis in Senegal. The vegetation, a huge contrast with the desert.

Het hoogtepunt van de reis: de *bush airstrips* van Senegal!

We stijgen op vanuit St. Louis en nemen de tijd om een paar foto's te maken van het eiland onder de stralen van de opkomende zon voordat we naar het oosten gaan naar Richard Toll (GOSR), onze eerste *bush airstrip* die in uitstekende staat blijkt te zijn. IK BEN IN DE WOLKEN! De ontdekking op lage hoogte van dit veelzijdige land, onderbroken door korte tussenstops op ongecontroleerde *bush strips*. *I LOOOOOVE IT!* Na Richard Toll vliegen we naar Podor (GOSP) aan de oevers van de Senegal-rivier! De MAX!

Daarna brengt een langere etappe ons naar het oosten van Senegal, naar Bakel (GOTB) in het midden van de Sahel. Daar doet een oude vervallen terminal me dromen, ik kan me al voorstellen dat ik de plaats overneem, de terminal restaureer, ik plaats er mijn kantoor, de wachtkamer voor passagiers, de opslagruimte voor materieel, olie, benzine, een schuilplaats waar het vliegtuig kan worden geparkeerd... en er aan lucht taxi, medische evacuatie doen...

We tanken Avgas, vullen mijn jerrycans en vertrekken naar Simenti (GOTS). Simenti is een landingstrip in een Unesco erfgoed natuurgebied. En het is ook het 300^{ste} vliegveld waar ik ben geland sinds ik in 2011 begon te vliegen. Totaal aantal landingen overdag: 1.496. We zijn van plan om daar drie dagen te verblijven in een prachtige lodge gebouwd door een Belg !

L'apogée du voyage : les *bush airstrips* du Sénégal !

Nous décollons de St Louis et prenons le temps de prendre quelques clichés de l'île sous les rayons du soleil levant avant de prendre une direction est vers Richard Toll (GOSR), notre premier *bush airstrip* qui s'avère être en excellent état. JE SUIS AUX ANGES ! La découverte de ce pays aux multiples facettes à basse altitude, ponctuée de courtes escales sur des pistes de brousse non contrôlées, J'ADOOOOORE !

Après Richard Toll, nous volons vers et atterrissons à Podor (GOSP) en bordure du fleuve Sénégal ! Le PIED !

Ensuite, une étape plus longue nous mène à l'est du Sénégal, à Bakel (GOTB) en plein Sahel. Là, un ancien terminal décrépi me fait rêver, je m'imagine déjà reprendre les lieux en mains, restaurer le terminal, j'y place déjà mon bureau, la salle d'attente des passagers, le local de stockage du matériel, huile, essence, un abri où garer l'avion, faire du taxi aérien, de l'évacuation sanitaire...

Nous ravitaillons grâce à mes jerrycans d'Avgas et repartons pour Simenti (GOTS). Simenti est une piste dans une réserve naturelle patrimoine de l'Unesco. Et c'est aussi le 300^{ème} aéroport sur lequel j'atterris depuis que j'ai commencé à voler en 2011. Total des atterrissages de jour : 1.496. Nous prévoyons d'y rester trois jours dans un beau lodge créé par un Belge !



Refuelling in Bakel.

Ik had vooraf een bewaker gevraagd voor mijn vliegtuig, zowel bij dag als bij nacht; er werd mij een prijs van 20.000 FCFA per dag aangekondigd (ongeveer 30 euro). Na landing, worden we opgewacht door twee jonge mannen in uniform die ons meedelen dat het 200.000 FCFA (ongeveer 300 euro!) zou kosten voor de drie dagen, onmiddellijk te betalen. Na lange discussies geef ik ze 20.000 FCFA zodat ze de benzinetank van hun motorfiets kunnen vullen voor de trajecten.

Uiteindelijk worden we opgehaald door de chauffeur van de lodge!

En een ander avontuur begint!

Voordat we vertrekken, hebben we de banden van mijn vliegtuig beveiligd met stekelige struiken om te voorkomen dat hyena's in de verleiding zouden komen om ze als kauwgom te beschouwen... Ik ben uitgerust met lange leren handschoenen, praktisch voor dit doel. Blij met mijn dag, zitten we in een 4X4 op weg naar de lodge. Een ware safaritocht; we zien antilopen, turquoise vogels, wrattenzwijnen, mangoesten, nog meer antilopen... Het is gewoon fantastisch.

Plotseling, midden in deze dichtbegroeide brousse, passeren we een ander voertuig; de chauffeurs stoppen en discussiëren. We zijn in het middelpunt van de belangstelling van de kolonel, de parkconservator (maar niemand heeft

J'ai demandé au préalable un garde pour mon avion jour et nuit ; on m'a annoncé un prix de 20.000 FCFA par jour (soit environ 30 euros). À l'atterrissage, nous sommes attendus par deux jeunes hommes en uniforme qui nous annoncent que nous devons payer 200.000 FCFA (environ 300 euros !) pour les trois jours et payer immédiatement. Après de longues discussions, je leur donne 20.000 FCFA afin qu'ils puissent alimenter leur moto pour les trajets.

Enfin, le chauffeur du lodge vient nous chercher !

Et une autre aventure commence !

Avant de quitter, nous avons bien sécurisé les pneus de mon avion avec des buissons piquants afin d'éviter que les hyènes ne soient tentées de venir les mâchouiller... Je suis équipée de longs gants en cuir, pratiques à cet effet. Heureuse de ma journée, nous voici dans un 4X4 en route vers le lodge en plein safari ; nous découvrons des antilopes, des oiseaux turquoise, des phacochères, des mangoustes, encore des antilopes... c'est juste fabuleux.

Soudain, au milieu de cette brousse dense, nous croisons un autre véhicule et les chauffeurs s'arrêtent et discutent. Et nous voici le centre d'intérêt du colonel, conservateur du parc (mais personne ne nous l'a présenté et aucun signe distinctif ne nous permet d'imaginer son rang !). Il me demande si j'ai payé ma taxe d'entrée du parc, si j'avais une

hem aan ons voorgesteld en geen enkel kenteken stelt ons in staat om zijn rang te herkennen). Hij vraagt me of ik mijn taks voor het park heb betaald, of ik een vergunning heb... Dit is de druppel die de emmer doet overlopen! Ja, ik heb vanuit België contact gehad met Sergeant Daouda die op de hoogte is van mijn komst, ja ik heb toestemming van het ANACIM (*Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie*) om in Simenti te landen, ja er zijn twee jongeren van uw team die mij opwachten op het vliegveld en me een fortuin vroegen om het vliegtuig te bewaken. Dus ja, ik ben in orde! En meestal wordt de toegang voor een park in de lodge betaald! Ik weet dat ik deze belastingen moet betalen!

En hier doe ik HET ding wat je in Afrika niet moet doen: boos worden op een man in uniform! Ik het kleine blanke meisje! Mijn schuld! De zaken escaleren snel en mijn irritatie jegens de kolonel wordt in Dakar, vervormd tot het overvliegen van een verboden zone! Daar ben ik het er niet mee eens! Ik heb geen luchtvaartovertredding begaan! Ik heb zelfs de toren in Dakar vanuit Bakel gebeld om mijn geschatte starttijd vanaf Bakel en mijn geschatte tijd van landing in Simenti door te geven! De Belgische ambassadeur in Dakar wil me niet helpen en geeft mij het gevoel haar in verlegenheid te brengen, zogezegd door over een verboden gebied te vliegen! Ik heb haar al mijn machtigingen meegedeeld. Men beweert dat die misschien vervalst zouden zijn!

Grote teleurstelling wegens het gebrek aan steun van de Belgische ambassade in Senegal, maar ik kreeg zeer waardevolle hulp van de Senegalese ambassadeur in België, een vriend uit St. Louis. Die heeft de kolonel drie keer gebeld! Mijn vriendin Alice, uit Tambacounda, eigenares van verschillende hotels en vriendin van de kolonel, belde hem ook vele malen om namens mij te bemiddelen. Mijn vriendin

autorisation... et là, la goutte déborde du vase ! Oui, je suis en contact avec le sergent Daouda depuis la Belgique qui est au courant de mon arrivée, oui j'ai une autorisation de l'ANACIM (*Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie*) pour atterrir à Simenti, oui il y a deux jeunes de votre équipe qui m'attendaient à l'aérodrome et m'ont demandé une fortune pour garder l'avion, donc oui je suis en ordre ! Et habituellement, les taxes d'entrée dans un parc se paient au lodge ! Je suis au courant que je dois payer ces taxes !

Et là, je fais LA chose à ne pas faire en Afrique : s'énervé sur un homme en uniforme ! Moi la petite blanche ! *Mea culpa* ! Les choses s'enveniment vite et mon énervement contre le colonel se transforme, à Dakar, en un survol de zone interdite ! Là, je ne suis plus d'accord ! Je n'ai commis aucune infraction aéronautique ! J'ai même téléphoné à la tour de Dakar depuis Bakel pour donner mon heure estimée de décollage de Bakel et mon heure estimée d'atterrissage à Simenti ! L'ambassadrice de Belgique à Dakar ne veut pas m'aider et me culpabilise de la mettre dans l'embarras suite au survol d'une zone interdite ! J'ai pourtant communiqué toutes mes autorisations ; il semblerait qu'elles soient peut-être fausses !

Grosse déception de la part de l'ambassade de Belgique au Sénégal, mais j'ai reçu une aide très précieuse de l'ambassadeur du Sénégal en Belgique, un ami originaire de St Louis, qui a téléphoné trois fois au Colonel ! Mon amie Alice, de Tambacounda, propriétaire de plusieurs hôtels et amie du Colonel l'a appelé aussi à de nombreuses reprises afin d'intercéder en ma faveur. Mon amie Moussou ainsi que les autorités aéronautiques sénégalaises ont fait preuve de ma bonne foi et ont tout fait pour m'aider.



Simenti. Best friends
after paying 20.000 FCFA.

Moussou en de Senegalese luchtvaartautoriteiten toonden mijn goede trouw aan en deden er alles aan om me te helpen.

Uiteindelijk mogen we Simenti pas verlaten nadat we 800.000 FCFA (ongeveer 1.220 euro) hebben betaald aan de kolonel die zichzelf nu als mijn vriend beschouwt! De volgende keer zal ik op mijn tong bijten voordat ik iets zeg! Maar nu heb ik zoveel vrienden in Senegal dat de deuren wagenwijd voor me openstaan! Zelfs de directeur-generaal van de luchthavens van Senegal nodigde me uit om hem in zijn kantoren te ontmoeten om me te helpen met mijn toekomstige projecten... Verlost van ons cash geld, nemen we de weg terug.

Terug naar het noorden

Sinds de inflatie accepteert Marokko enkel contant geld om Avgas te betalen. Wegens geldgebrek moeten we vindingrijk zijn om op tijd terug te komen. Aangezien ik drie vaten Avgas kocht in St Louis, en omdat de Avgas in Dakhla (GMMH) het dubbele van de prijs kost, vullen we er onze jerrycans voor onze bevoorrading in Dakhla. Dit is een door de wind gestriemd schiereiland, een tempel voor surfers van alle niveaus. En de wind is er! Mijn landing is door de zijdelingse windstoten niet buitengewoon, maar na een zeer lange dag vliegen ben ik blij dat ik mijn wielen kan op de grond zetten. We ledigen onze jerrycans met moeite, want het waait hard. En voor één keer besluiten we de tanks niet helemaal te vullen! Wat een vergissing! In Afrika vul ik altijd alle tanks voor elke vlucht, omdat de uitwijkvliegvelden niet altijd op de vliegroute liggen.

De volgende ochtend, bij zonsopgang, vertrekken we met een tegenwind die ons niet bevalt. Beschermde door de kleine klif die de hele zuidelijke Marokkaanse kust omgrenst, vliegen we rakelings over de golven, waardoor we een paar knopen winnen op onze grondsnelheid. We ontwijken vluchten meeuwen en

Finalmente, nous n'avons pas été autorisés à quitter Simenti avant d'avoir payé 800.000 FCFA (environ 1.220 euros) au Colonel qui se considère maintenant comme mon ami ! La prochaine fois, je mordrai sur ma langue avant de parler ! Mais maintenant, j'ai tellement d'amis au Sénégal que les portes m'y sont grandes ouvertes ! Même le directeur général des aéroports du Sénégal m'a invitée à le rencontrer dans ses bureaux afin de m'aider dans mes futurs projets... Lestés de notre cash, nous reprenons la route du retour.

Remontée vers le nord

Depuis l'inflation, le Maroc n'accepte que du cash pour payer l'Avgas. Il nous faut faire preuve d'ingéniosité afin de rentrer en temps et heure voulus. Comme j'ai acheté 3 fûts d'Avgas à St Louis, et comme l'Avgas est le double du prix à Dakhla (GMMH), nous remplissons nos jerricans pour notre ravitaillement de Dakhla. Dakhla est une péninsule brassée par les vents, temple des surfeurs en tout genre. Et le vent est bien au rendez-vous ! Mon atterrissage avec des rafales de vent latéral n'est pas extraordinaire mais après une très longue journée de vol, je suis contente de poser mes roues. Nous vidons nos jerricans difficilement tant le vent est fort. Et pour une fois, nous décidons de ne pas remplir les réservoirs complètement ! Quelle erreur ! J'ai coutume, en Afrique, de toujours remplir tous les réservoirs pour chaque vol, les destinations de déroutement n'étant pas toujours sur la route.

Le lendemain matin, à l'aube, nous décollons avec un vent de face qui ne nous plaît pas. Protégés par la petite falaise bordant toute la côte sud marocaine, nous volons au ras des flots, gagnant ainsi quelques nœuds sur notre vitesse sol. Évitant les bancs de mouettes, nous saluons les pêcheurs dans leur barque qui nous regardent d'un air étonné. Plus loin, nous remontons sur la surface terrestre afin de prendre un raccourci vers Laayoune (GMLL).



The Bullist Balade

begroeten de vissers in hun bootjes die ons met een verbaasde blik aanstaren. Verderop klimmen we naar het vasteland om een kortere route naar Laayoune (GMML) te nemen.

Plots doorkruist een weg de woestijn van oost naar west, zonder een levende ziel. Mijn copiloot stelt voor op deze weg te landen om brandstof bij te tanken zodat we onze bestemming veilig kunnen bereiken. Normaal gesproken zou ik zonder aarzelen bevestigend hebben geantwoord, maar... een klein innerlijk stemmetje houdt me tegen... Ik controleer het brandstofpeil... Nee, ik heb er alle vertrouwen in, we hebben genoeg brandstof om op onze bestemming te komen. Dus vervolgen we onze route op lage hoogte boven de woestijn met een zuinig motortoerental.

Eindelijk is GMML in zicht, zijwind maar stabiel, ik land zonder enig probleem, taxi naar de parkeerplaats. Slechts een paar minuten na de landing merken we dat de rechter band helemaal plat is! We gaan op zoek naar een auto om de band op te pompen met behulp van mijn pomp. Eens dit gebeurd is, gaan we aan de slag met de administratieve formaliteiten. Terug aan het vliegtuig moeten we de feiten onder ogen zien, onze band is opnieuw lek en moet hersteld worden! Maar geen aangepast gereedschap op deze luchthaven! Een van mijn vroegere contacten brengt me een autokrik "made in China"... Uiteindelijk vallen we per geluk op een VN-monteur, die ons al zijn kennis aanbiedt. Met behulp van oude banden en een heftoestel dat we van de cateringservice hebben geleend, slagen we erin het wiel te verwijderen. Stel je voor dat ik had ingestemd om op de weg in het midden van de woestijn te landen! De volgende ochtend hebben we de binnenband laten repareren en hebben we het wiel weer in elkaar gezet, nog steeds met de hulp van deze vriendelijke monteur. Eindelijk weer in de lucht: richting Antwerpen!

Gesterkt door dit nieuwe avontuur, ben ik klaar om in november terug te keren!

Soudain, une route traverse le désert d'est en ouest, sans âme qui vive. Mon copilote me suggère de nous poser sur cette route afin de faire le complément de carburant pour nous assurer la destination. En temps normal, j'aurais répondu affirmativement sans hésitation et là... une petite voix intérieure me freine... Je contrôle les indications des jauges... non, j'ai confiance, on a assez de fuel pour arriver à destination. Nous poursuivons donc notre route à basse altitude dans le désert avec un régime moteur économique.

Enfin, voici GMML en vue, vent de travers mais stable, je me pose sans problème, taxi jusqu'au parking. À peine quelques minutes après cet atterrissage, nous constatons que la roue droite est totalement à plat ! On cherche une voiture afin de regonfler le pneu à l'aide de mon gonfleur. Une fois chose faite, on s'attelle aux formalités administratives. De retour à l'avion, on doit se rendre à l'évidence, notre pneu est plat et doit être crevé ! Mais pas d'élévateur dans cet aéroport ! Un de mes anciens contacts m'apporte un cric de voiture « made in China »... Finalement, nous tombons par chance sur un mécanicien U.N. qui nous offre tout son savoir-faire et, à l'aide de vieux pneus et d'un élévateur emprunté au service catering, nous parvenons à enlever la roue. Imaginez si j'avais accepté de me poser sur la route au milieu du désert ! Le lendemain matin, on fait réparer la chambre à air et on remonte la roue toujours avec l'aide de ce brave mécanicien et nous voilà à nouveau dans les airs jusqu'à destination : Anvers !

Riche de cette nouvelle aventure, je suis prête à y retourner en novembre prochain !

