

# Un tour d'Afrique en Piper Super Cub

Valérie Dereymaeker



Vertaling: Michel Top

## De ronde van Afrika in Piper Super Cub

**V**alérie Dereymaeker, Belgische, psychologe en lid van onze Vereniging, is in de ban van reizen en avontuur. In 2012, 46 jaar oud, leert ze vliegen. In 2015 koopt ze een Piper Super Cub en doorkruist sindsdien de wereld, de piloten noemen haar 'Lady Bush Pilot'.

In mei 2019 vloog ze alleen rond Afrika. Met de nodige humor doet deze bewonderenswaardige pilote hier het relaas van haar zwerftocht, die haar tot aan Kaap de Goede Hoop bracht. Ze vertelt over mechanische problemen, de soms verrassende meteo en haar talrijke ontmoetingen.

### Het project

Op een dag in een Israëliësch Luchtmacht museum ontdek ik een kaart binnenin een oud vliegtuig. Het is een kaart met de vliegroute die door Franse piloten werd gevolgd voor hun vlucht van Parijs naar Alexandrië in 1913-14. De tijd staat even stil, mijn adem ook... alsof ik mijn levenslot heb ontdekt. De droom om dezelfde route als deze avontuurlijke piloten over te doen, brengt mij in zodanige opwindning dat ik onmiddellijk begin met de voorbereiding van de reis richting Israël, het land waar mijn Piper Cub (1967) origineel vandaan komt. Op deze manier kan hij eens naar zijn land van oorsprong terugkeren, waar hij meer dan 30 jaar in het leger gediend heeft. Dat maakt mij overgelukkig, en toch...

Wanneer men zich zo dichtbij dat grote, zo attractieve en wilde continent bevindt, hoe kan men dan aan de verleiding weerstaan om het Afrikaanse vasteland te verkennen, het tot aan het meest zuidelijke punt te doorkruisen? Dat wordt dus het doel zijn van mijn avontuur... Kaap de Goede Hoop bereiken.

Gezien ik mij persoonlijk bezighoud met de volledige organisatie van de reis – overvluchten- en landingstoelatingen, Avgas, visums, douane – en omdat ik mijn werk heb in Brussel, heb ik de reis in zeven luiken verdeeld, die ik 'Flaps' noem.

**B**elge, diplômée en psychologie et membre de notre association, Valérie Dereymaeker est habitée par le goût du voyage et de l'aventure. Elle a commencé à voler en 2012, à 46 ans. Elle achète un Piper Super Cub en 2015 et depuis, elle sillonne le monde ; les pilotes l'appellent « Lady Bush Pilot ».

En mai 2019, elle a bouclé un tour d'Afrique en solo. Avec humour, cette étonnante pilote fait ici le récit de son périple qui l'amènera jusqu'au Cap de Bonne-Espérance. Elle nous parle des problèmes mécaniques rencontrés, de la météo parfois surprenante et de ses nombreuses rencontres.

### Le projet

Un jour, je découvre une carte affichée dans le fond d'un vieil avion dans un musée de l'Armée de l'air en Israël. Il s'agit d'une carte avec la route que les aviateurs militaires ont suivie de Paris à Alexandrie en 1913-14. Le temps s'arrête un bref instant, mon souffle aussi... comme si je venais de découvrir ma destinée ! Imaginer pouvoir refaire la route de ces aviateurs aventuriers me place dans un état d'excitation tel que j'entreprends immédiatement la préparation de ce voyage vers Israël. Le pays d'où est originaire mon Piper Super Cub (1967). Il pourrait retourner ainsi dans son pays d'origine où il a servi 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, tellement attirant, comment ne pas succomber à la tentation de rejoindre le continent africain, de le traverser jusqu'à la pointe sud ?

Ce sera donc cela l'objectif de mon aventure..., atteindre le Cap de Bonne Espérance.

Comme je me charge personnellement de toute l'organisation du voyage – permis de survol et d'atterrissage, Avgas, visas, douanes – et compte tenu que j'ai mon travail à Bruxelles, j'ai planifié ce voyage en sept volets que j'ai nommés « Flap ».



Flap 1: België > Israël,  
 Flap 2: Israël > Mombasa/Kenia,  
 Flap 3: Mombassa > Johannesburg/Zuid-Afrika,  
 Flap 4: Johannesburg > Ondangwa/Namibië,  
 Flap 5: Ondangwa > Bata/Equatoriaal-Guinea,  
 Flap 6: Bata > Grenada/Spanje,  
 Flap 7 Grenada > België.

Ben ik overmoedig? Moet ik opgeven? Hoe meer de vertrekdatum nadert, hoe meer ik aan mijn keuze twijfel. Bijkomend bezorgt de motor van mijn toestel mij kopzorgen... vermogensverlies bij het opstijgen.

### Het vertrek

Begin september 2017 stijg ik eindelijk op in Temploux (EBNM). Het vermogensverlies dat zagezgd opgelost is, steekt zeer vlug terug de kop op tijdens de eerste trajecten en plaatst me in een moeilijke situatie.

Bij het opstijgen in Paphos (Cyprus), laatste tussenlanding vóór Israël, mijn eerste hoofdbestemming, verplichten motortrillingen en een ongewoon dof geluid mij om terug te landen. "Downwind, base, final", ik land en de moed zakt in mijn schoenen. Ik ben nog niet eens in Israël, zelfs nog niet in Afrika en mijn reis eindigt reeds! Het gevoel van mislukking dat mij overweldigt, raakt ook het lucht-havenpersoneel. Er wordt een techniker uit Larnaca gecontacteerd en reeds de morgen nadien hebben we een afspraak bij het vliegtuig.

Flap 1 : Belgique > Israël,  
 Flap 2 : Israël > Mombasa/Kenia,  
 Flap 3 : Mombassa > Johannesburg/Afrique du Sud,  
 Flap 4 : Johannesburg > Ondangwa/ Namibie,  
 Flap 5 : Ondangwa > Bata/Guinée Equatoriale,  
 Flap 6 : Bata > Grenade/Espagne,  
 Flap 7 : Grenade > Belgique.

Suis-je inconsciente ? Devrais-je renoncer ? Plus la date du départ approche, plus je doute de mes choix. D'autant plus que le moteur de l'appareil me procure quelques soucis... des pertes de puissance au décollage.

### Le départ

Début septembre 2017, je décolle finalement de Temploux (EBNM). Les pertes de puissance, soi-disant résolues, réapparaissent très vite au cours des différents premiers trajets et me placent dans une situation délicate.

Au décollage à Paphos (Chypre), dernière escale avant de rejoindre Israël, ma première destination phare, des tremblements moteur, un bruit sourd inhabituel m'obligent à me reposer. 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 a attendri le personnel de l'aéroport. Un mécanicien de Larnaca est contacté et un rendez-vous

## Lady Bush Pilot

Gezien de onduidelijkheid van het probleem, neemt hij contact op met Patrick (motormonteur in Antwerpen) en na gezamenlijk overleg, gebaseerd op mijn gevoelservaringen in vlucht, wordt de diagnose gesteld: het is de derde cilinder! Het zal uiteindelijk meerdere weken duren om alle vier de cilinders te vervangen.

### Welcome to Israël Madam!

Uiteindelijk vertrek ik van Cyprus richting Haifa. Deze vlucht blijft voor altijd in mijn geheugen gegrift... De besneeuwde bergtoppen van Libanon, 'VFR on top' boven de wolken, de ontvangst, 'welcome to Israël madam' van de verkeersleider in Tel Aviv, de nadering naar Haifa... Ik ween van emotie... mijn Israëlische fanclub zorgt ervoor dat ik op negatieve hoogte kan vliegen. In Masada aan de boorden van de Dode Zee duidt mijn hoogtemeter -1.100ft aan! Deze Bijbelse vlucht in het Heilig Land lijkt mij een gunstig voorteken.

Ik heb de nodige toelatingen niet ontvangen om Egypte en Soedan te doorkruisen. Mijn toestel heeft onvoldoende autonomie voor de lange toegestane etappes. Ik overtuig me dat dit een daadwerkelijke revanche is op de feiten; mijn Piper werd tijdens de Zesdaagse oorlog gebruikt voor waarnemingen aan de Egyptische grens...

Het zij zo! Ik heb een plan B! Met de hulp van mijn fanclub wordt het vliegtuig ontmanteld en in een container richting Mombasa in Kenia gestuurd.

### Een les in geduld

Een nieuw type avontuur begint. De container zal midden in de Ramadan in Mombasa aankomen, de enige moslimstad in Kenya! Wat een geluk! Door de traagheid van de Keniaanse administratie en de afwezigheid van het douanepersoneel krijg ik de mogelijkheid om Rob, technisch ingenieur bij Boeing, bij te staan. Hij leert mij verrassende zaken.

Raymond, groot expert van de Piper Cub en restauratie van oude vliegtuigen, is aangekomen. We wachten op de container om het vliegtuig terug te monteren. Na twee weken, geeft Raymond alle montage-informatie aan Rob en vertrekt terug naar België. Hier zit ik dus, met een techniek van Boeing om mijn klein toestel te monteren!

### Are you the pilot?

Alles verloopt uitermate goed en daar is eindelijk de grote dag van mijn eerste opstijging in Afrika: Mombasa - Zanzibar. Ik ontdek de kleurschakeringen van de Indische Oceaan. Adembenemend! Alle facetten van blauw, groen en turkoois voor de zee en alle varianten van geelbruin, oker, goudkleurig voor de zanderige eilanden...

Na de landing in Zanzibar volg ik de richtlijnen van de marshalter tot aan de parking en zet de motor af. Ik open de cockpit terwijl een man naderbij komt. Zijn ogen vallen bijna uit hun kassen wanneer hij een vrouw aan het stuur ontdekt.

- *Are you a pilot?* vraagt hij.
- *Yes...*
- *Are you a pilot?* vraagt hij nogmaals.

Ik heb zin om te antwoorden 'Nee, ik ben de passagier, ik heb zojuist de piloot in de oceaan geduwd'. Maar niet zeker van zijn gevoel voor humor antwoord ik eenvoudigweg:

- *Yes...*
- *Are you a pilot?* vraagt hij voor de derde keer, zodanig is hij

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 mes explications de mon ressenti en vol, le diagnostic est posé : c'est le troisième cylindre ! Une pause de plusieurs semaines va finalement permettre de remplacer les quatre cylindres.

### Welcome to Israël 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 », 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. À Masada, au bord de la Mer Morte, mon altimètre indique -1.100 ft ! 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 Piper ayant servi à 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 à Mombasa en plein Ramadan, 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, est arrivé sur place. Nous attendons 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 remonter 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 découvrir les 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...

Après avoir dégagé la piste à Zanzibar, je suis les indications du marshalter jusqu'au parking et coupe mon moteur. Un homme s'approche du cockpit que je viens d'ouvrir. Ses yeux sortent de ses orbites lorsqu'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 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 réponds simplement :

- *Yes...*



verrast om een vrouw aan het stuur van een vliegtuig te zien.

- Yes...
- *Are you alone?*
- Yes!
- Hij dringt aan: *are you alone?*

Ik dacht hem te vragen waar ik iemand verborgen zou kunnen hebben in mijn klein toestel? Maar de voorzichtigheid maant mij aan om braaf te antwoorden:

- Yes...
- *Are you alone?* vraagt hij voor de derde keer. Het begint mij nu echt op de zenuwen te werken!

Hij gaat zijn collega's vervoegen om hen zijn verbijstering mee te delen. Ze komen met twee terug en lopen rond mijn vliegtuig met een onderzoekend oog... Ze ontdekken mijn logo 'Lady Bush Pilot'.

- *Lady Bush, Lady Bush ... George Bush?* vraagt nogmaals de eerste helper!

Ik blijf sprakeloos...

- *Are you a pilot?* me redemande-t-il pour la troisième fois tant il est surpris de voir une femme aux commandes d'un avion.

- Yes...
- *Are you alone?*
- Yes !
- Il insiste : "*Are you alone?*"

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

- Yes.
- *Are you alone?* me redemande-t-il pour la troisième fois. Cela commence à m'énerver !

Il s'en va rejoindre ses collègues pour leur faire part de sa stupefaction. 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 !

## Lady Bush Pilot

Zijn collega vraagt om mijn licentie te zien. Ik besluit om hem mijn Amerikaanse licentie te tonen omdat die kleuriger en indrukwekkender is dan de Belgische... Op de achterzijde van deze licentie staat in watermerk een foto van de gebroeders Wright, waarvan één zeer kaal en de andere met een snor. De collega neemt de licentie, vastbesloten om klaarheid te brengen over de identiteit van deze vrouw die alleen, in een vliegtuig, op hun eiland aankomt! Hij draait de kaart om, ontdekt de gebroeders Wright en zegt triomfantelijk, overtuigd het raadsel te hebben opgelost en vooral de ontbrekende man in de cockpit gevonden te hebben:

- *Ha! It is you and your husband!*

Ik hou van Afrika!

### Do you believe in God?

In Malawi, op weg van Tanzania, land ik in Karonga, een klein spookvliegveld, waar ik mits voorafbetaling blikken Avgas heb laten leveren! Ik vraag mij ongerust af of ik mijn benzine wel zal vinden. Een glimlachend ontvangstcomité verwelkomt mij en in de kortste tijd wordt mijn tank met Avgas gevuld. Deze lieve mensen bestoken mij met duizend vragen, wanneer een afgevaardigde van de verkeersleider mij vraagt hem naar de toren te volgen. Uit ervaring weet ik dat het nooit een goed teken is om naar de toren te worden geroepen, de verkeersleider wil u zelden gelukwensen!

Terwijl ik de trappen oloop, vraag ik mij af welke houding aan te nemen... aan wat ik mij moet verwachten en besluit om vooral kalm te blijven en tijd te nemen om kalm op de vragen te antwoorden! Plots verschijnt de verkeersleider bovenaan de trap en vraagt mij: *Do you believe in God?...* Euh... waar zit hier de valstrik? Ik ben sprakeloos! Hij herhaalt de vraag. Ik slaag erin om te glimlachen en hem mijn verwondering uit te drukken; mijn hersenen zoeken intens naar de bedoeling, naar het goede antwoord... verloren moeite! Deze charmante heer overtuigt mij dat, indien ik bij hen ben geland, dit de wil van God was!

### Sunset landing

We hebben gesympathiseerd en zoveel gebabbeld, dat ik de tijd uit het oog verlies. Hierdoor stijg ik te laat op richting Likoma Island. Mijn ETA is vijf minuten na 'sunset' voorzien... Pfff, daar hou ik niet van! De zon gaat zeer snel onder en de donkere nacht wordt nergens door een nabijgelegen stad verlicht. Ik vlieg over het Malawi meer dat mij een prachtig spektakel bezorgt, maar ook tegenwind! Het vliegveld van Likoma heeft een zeer korte landingsbaan, zonder verlichting, in het midden van de bergen van het eiland... Ik twijfel en her-bereken mijn aankomsttijd. Deze verbetert niet. Dan geef ik mij rekenschap dat dit de fout is van God! We hebben zoveel over Hem gesproken dat hij mij vertraging heeft doen oplopen! Die tegenwind moet absoluut stoppen. Ik heb nog maar net deze wens uitgesproken en plots verandert de wind en mijn ETA valt nu enkele minuten voor sunset!

Ik land in de invallende duisternis, beveilig mijn vliegtuig en verwoeg het gekozen hotel met een door hen gezonden taxi.

### Op de juiste plaats, op het juiste ogenblik, met de juiste personen

De wagen is een verouderd model. We rijden in de absolute duisternis door een wilde natuur en over verlaten banen en wegen...

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 le cockpit :

- *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 aérodrome fantôme où j'ai fait livrer des bidons d'Avgas payés d'avance ! Je me demande avec 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 !

Grimpant 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 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 donc tardivement pour rejoindre Likoma Island. Mon ETA 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 recalcule 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 rejoins l'hôtel choisi avec un taxi qu'ils m'ont envoyé.

### À la bonne place, au bon moment, avec les bonnes personnes !

Il s'agit d'une voiture d'un âge certain. Nous roulons dans le noir le plus complet, à travers une nature sauvage, quittant les

## Lady Bush Pilot

Plots stopt de bestuurder en zegt dat we te voet verder gaan! Hij plaatst mijn valies op zijn hoofd, mijn tas op zijn rug en vraagt om hem te volgen. Hij slalomt langs de weinig uitnodigende rotsen naar beneden. Ik vraag mij af of ik er goed aan doe om deze man te volgen? Ik ben tenslotte alleen in het centrum van Afrika, ver van een stad of enige bewoning... Ik haal een zaklamp uit mijn handtas en dat maakt het wat gemakkelijker. Door het licht kan ik de situatie wat relativeren.

Na een moeilijke wandeling van twintig minuten komen we aan een strand met enkele Afrikaanse hutten. Een tafel verlicht door kaarsen en enkele tafelgenoten wachten mij op voor de maaltijd! Onder hen: twee piloten! Ik heb het gevoel van op de juiste plaats te zitten, op het juiste ogenblik, met de juiste personen en dat is echt top!

### Kiss landing in de mist te Lilongwe

Na drie droomdagen, maar dan zonder elektriciteit, verlaat ik Likoma. Ik volg de raad van mijn nieuwe pilotenvrienden en vlieg langs de kust van Mozambique tot aan een schiereiland en draai dan richting west om Lilongwe te vervoegen. Alles verloopt goed, maar bij de nadering van Lilongwe ontstaat lage bewolking. Ik twijfel welke hoogte te nemen... Ik stel vast dat Lilongwe een kuip is, gevuld met mist, met daarrond een mooie blauwe hemel. Ik ben in "downwind" zonder enig visueel contact met de landingsbaan, met onder mij een dichte mist.

Ik ben in final, nog steeds zonder contact met de landingsbaan. De controleur geeft mij toelating om te landen, ik hou mijn hoogte wanneer ik plots door een dunner mistlaag de naderingslichten van de landingsbaan ontdek! Ik lijn mij op en wacht nog even. Ongeveer in het midden van de lange baan wordt de mist minder dicht. Het is nu of nooit Valérie! Vooruit! Ik duik, rond af en maak een 'kiss landing!'

### Alleen in de lucht, in de vroege ochtend

Botswana zal voor altijd een van mijn meest geliefde landen blijven. Ik ontdek de delta van Okavango op lage hoogte. Iedereen die hier overvliegt kan alleen maar begeistert zijn.

Ik land in Mopiri, een aarden baan die bij een lodge hoort met dezelfde naam, in het hart van de delta. Dankzij Douglas, de uitbater, breng ik een onvergetelijk verblijf door. Meer bepaald op de laatste avond wanneer hij bij mijn vliegtuig een kamp inricht, in het hart van de wilde deltanatuur. Ik in een tent, Douglas en mijn gids onder de sterren... Het gevoel van vrijheid op zijn hoogtepunt! Na een koude nacht (4 graden), kort voor dageraad, word ik gewekt door vallende dauwdruppels op het tentdoek.

In de ochtendmist poken we het vuur wat op voor een warme thee. Ik maak mijn vliegtuig klaar, wat carburator ijsaanzetting en ik ben terug in de lucht, volledig vrij, zonder verkeersleiding, zonder vluchtplan, alleen in de lucht in deze vroege ochtend...

### Moeilijke wind

In Zuid-Afrika stijg ik op van Graaf Reinet, richting zuid naar het uiteinde van het continent, daar helemaal onderaan onze planeet! Het is een sublieme vlucht met afwisselende, schitterende landschappen. Ik kom voorbij een bergketen die mij niet moeilijk noch hoog lijkt, maar waarvan iedereen toch zegt dat ze te vrezend is.

routes et chemins... Soudain, le chauffeur arrête le véhicule et m'annonce que nous allons continuer à pied ! Il pose ma valise sur la tête, mon sac sur son dos et m'invite à le suivre. Il dévale rapidement dans le noir 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 et habitation... Je sors de mon sac à main une lampe de poche qui me facilite la tâche. La présence de cette lumière me permet de relativiser la situation.

Après vingt minutes de cette 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 dans le brouillard à Lilongwe

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 en 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 la 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 ou 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 le delta de l'Okavango, à basse altitude. Quiconque le survole, ne peut être qu'émerveillé.

J'atterris à Mopiri, une piste en terre appartenant au lodge du même nom, au 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 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 que c'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 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...

### Vent contraire

En Afrique du Sud, je décolle de Graaff Reinet, direction plein sud pour rejoindre l'extrémité 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

## Lady Bush Pilot

Ik overschrijd de bergen met amper enige turbulentie. Ik bedenk dat al die geruchten overdreven, alles gaat vlot... tot ik plots verast wordt door sterke windstoten uit het noorden. De warmte van deze wind is ongelooflijk! Binnen de twee minuten lijkt mijn mond wel schuurpapier, precies alsof ik zand heb ingeslikt. Mijn lippen zijn zo droog, dat ik de indruk heb dat ze zullen barsten! Het was fris deze morgen en ik ben vergeten water mee te nemen. Maar zelfs indien ik water had, zou ik er door de turbulentie en windstoten moeilijk kunnen van drinken.

De zee nadert en ik beslis om vlak boven het water te dalen om van de kalmte te profiteren... maar ik vergis mij! De kliffen aan de kust veroorzaken nog grotere neerwaartse windstoten! De wind duwt me zelfs onrustwekkend weg van de kust. Ik beslis om terug te keren over land. Op de kaart staat op tien mijl naar het oosten een klein vliegveld met twee landingsbanen in gras. Ik vlieg er naartoe, draai rond maar kan het terrein niet vinden. Geen landingsbaan te zien, geen loods, geen windzak... NIETS! Vermits mijn bestemming westelijk ligt, besluit ik om mijn weg te hernemen. Langzaam, met een grondsnelheid van 47-50 kts, evenwijdig met de kust, geschud zoals nooit tevoren en dorstig als iemand die gestrand is in de woestijn.

### De Zuid-Afrikaanse piloten zijn de hartelijkste van de wereld

Ik kom aan in Plettenberg Bay. Hoewel niet mijn bestemming, lijkt het een goed compromis voor deze morgen! Wanneer ik de landingsbaan overvlieg zit de wind volledig dwars, de windzak staat horizontaal met windstoten... Het is een verharde baan en ik bereid me voor op een moeilijke landing wanneer ik links net naast de baan een groene strook ontdek, een golfgreen waardig. Ik ben ervan overtuigd dat de grond vlak is en op mij wacht! Het is beslist, daar land ik!

Ik land en wil opgelucht het asfalt oprijden. Onmogelijk om vooruit te komen, de wind is te hard en de neus van mijn vliegtuig zet zich in de wind. Ik draai op het gras en bereik een platform waar ik mijn vliegtuig beveilig. Ik telefoneer naar Billy, de piloot die mij in Mossel Bay opwacht! Ik vertel hem mijn avontuur en hij zegt dat hij mij komt ophalen. 'In afwachting, zoek Stew' zegt hij!

Ik vraag aan de pompbediende wie Stew is en krijg zijn telefoonnummer. Ik bel hem.

Tien minuten later is Stew bij mij: "Als je je vliegtuig daar laat staan, ligt het morgen in de oceaan" zegt hij! "Kom, ik heb plaats in mijn loods". Stew is een piloot die aan waterski doet... met een Harvard<sup>1</sup> Hij legt mij uit dat zijn vrouw al een kamer voor mij heeft klaargemaakt. "Euh... duizend keer dank, maar Billy komt van Mossel Bay (op anderhalf uur rijden) om mij op te halen"!

De Zuid-Afrikaanse piloten zijn de hartelijkste van de wereld...

### Overvlucht van de zuidelijke punt van Afrika

Billy komt aan en ik word volledig op touw genomen door twee charmante piloten die ik nog maar net heb ontmoet! Billy toont mij zijn vliegtuigen en in de avonduren vliegen wij met Piper. Ik heb geprobeerd de walvissen en hun kleintjes te tellen die langs de kust rusten, maar ze waren te talrijk! De groepen dolfinen zijn ontroerend... Deze wilde natuur helemaal binnen handbereik, wat een ontdekking!

1. K Een video met het team van Stew is beschikbaar op  
<<https://www.youtube.com/watch?v=ROKv87GjDWU>>

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 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 craquellent 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 descendre au raz de l'eau pour bénéficier d'accalmies... Mais je me trompe ! Les falaises de bord de mer provoquent des rabattants et tout empire ! Le vent m'éloigne même des côtes de manière inquiétante. Je décide de retourner au-dessus de la terre. 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 kts, 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 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 qu'il me tend les bras ! C'est décidé, c'est là que je vais toucher !

J'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, atteint une plateforme et 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 numéro de téléphone et l'appelle.

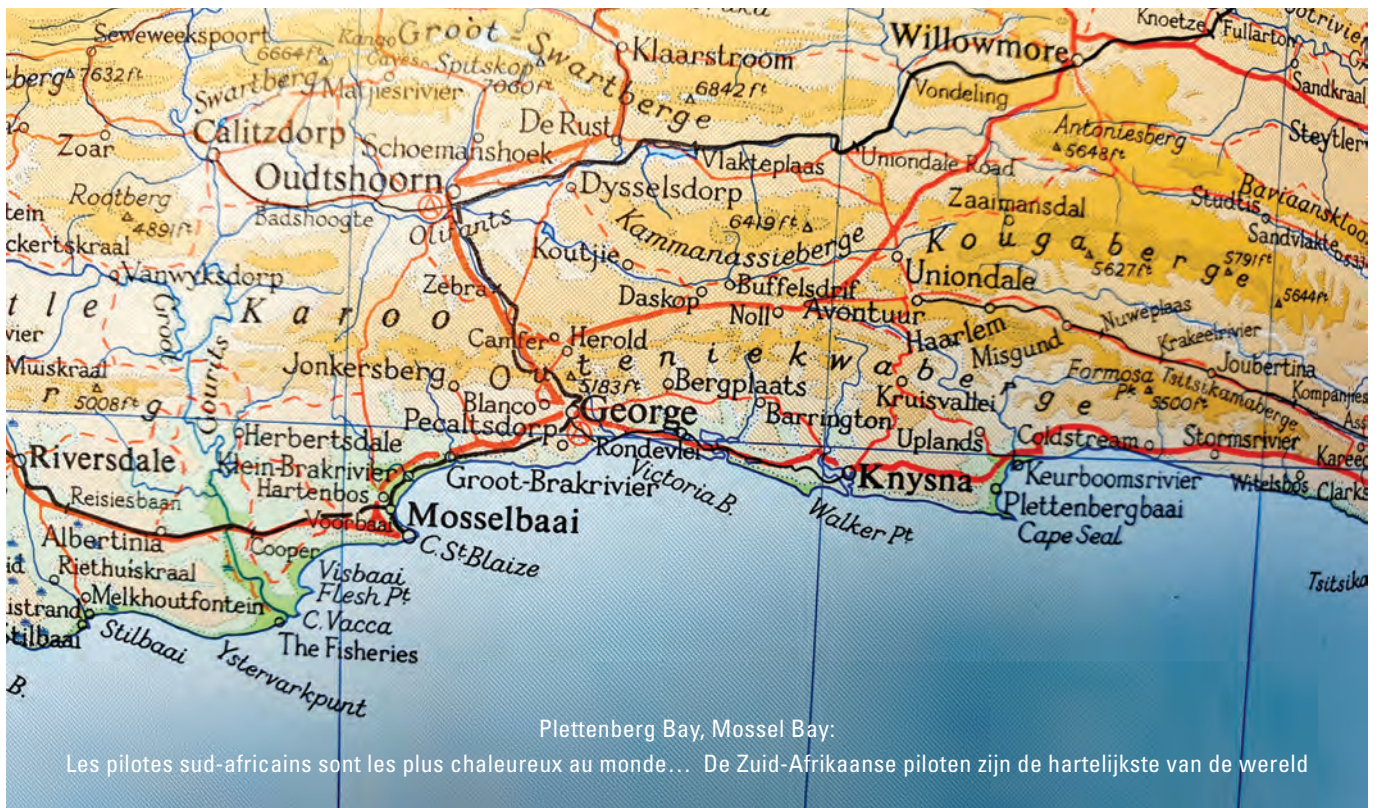
Dix minutes plus tard, Stew est à mes côtés : « *Si tu laisses ton avion là, demain matin il sera dans l'océan* » me dit-il ! « *Viens, j'ai de la place dans mon hangar !* » Stew est un pilote de Harvard skiant sur l'eau<sup>1</sup>... Il m'explique que sa femme a déjà préparé une chambre pour moi ! « *Euh... mille mercis, mais Billy arrive de Mossel Bay (à 1h30 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 es-

1. Une vidéo avec l'équipe de Stew est disponible sur  
<<https://www.youtube.com/watch?v=ROKv87GjDWU>>



s' Anderendaags vliegen we met de Piper van Billy terug naar Plettenberg Bay waar Stew en zijn vriend mij opwachten. We stijgen op met drie waarbij mijn nieuwe vrienden mij begeleiden... Stew geeft ons een acrobatische show en keert daarna terug naar zijn basis terwijl Billy en ik onze weg vervolgen. We landen in Mossel Bay. s' Avonds doen we nog een kleine vlucht met zijn Archer, enkel om de walvissen te tellen...

De dag nadien begeleidt Billy mij tot aan Stellenbosch (bij Kaapstad) en komen we voorbij de zuidelijkste punt van het Afrikaanse continent. Ik ben er... aan het eind van de wereld!

Billy heeft zijn vrienden in Stellenbosch verwittigd van mijn aankomst. Een enthousiast ontvangstcomité wacht mij op: de ene biedt mij een plaats aan in zijn loods, de andere vraagt naar mijn route en reserveert brandstof op mijn volgende halte, een derde stelt mij huisvesting voor. En Judith gidst mij de ganse namiddag door de wijngaarden en verschillende regio's van Stellenbosch.

## Débriefing

Zoals u kunt vaststellen zijn mijn motorproblemen verdwenen; mijn vliegtuig spint als een kat in de hoek bij het vuur. Toen ik Mombassa verliet, was het mijn doel om Johannesburg te bereiken en het daarbij te houden. Maar al snel heb ik besloten om terug te keren via de westelijke kust.

Afgezien van de wind in Plettenberg Bay, is de meteo gunstig geweest. Ik stijg telkens op bij zonsopgang zodat ik tegen de middag mijn vlucht kan beëindigen. Eens mijn vliegtuig beveiligd, volgetankt, het vluchtplan verzonden voor s' anderdaags, de meteo gecontroleerd en de taksen betaald, heb ik de namiddag om de volgende etappes voor te bereiden. Dit zal vooral noodzakelijk zijn wanneer ik de Westkust volg, waarbij minstens één grens per dag wordt overschreden en dus veel administratief werk. Ik zal ook de gelegenheid hebben om deel te nemen aan safari's (vooral in het oosten en zuiden van Afrika) met aangename ontmoetingen.

sayé 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...

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 ! J'y suis ! Au bout du monde !

À 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.

## Débriefing

Comme vous pouvez le constater, mes problèmes de 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 frontière par jour et donc beaucoup de travail administratif. J'aurai aussi l'occasion de participer à des



## Lady Bush Pilot

Ik moet toegeven dat ik onder de indruk ben van de meteo aan de Westkust. In Luanda in Angola kan het vliegveld binnen de twintig minuten veranderen van Cavok tot Overcast en omgekeerd. Zeer indrukwekkend.

### Terugkeer langs de Westkust

Lage wolken bedekken aanhoudend de zee en het reliëf langs de ganse Westkust, met uitzondering van een smalle doorgang van 10 zeemijl breed waar ik op zicht kan vliegen: vijf zeemijl aan weerszijden van de kust...

De Golf van Guinea, beïnvloed door de FIT (intercontinentaal tropisch front), met wind uit het noorden vol stof en de vochtige pas-saatwind uit het zuiden, heeft zelden een goede zichtbaarheid. VFR vliegen met slechts 2 km zicht bij aankomst in een onbekende luchthaven bekoort mij weinig en dus heb ik de tijd genomen om terug te keren naar België, mij te laten helpen en de lokale meteo te leren.

Ik heb ook kunnen genieten van de uiterst waardevolle hulp van Luc, meteoroloog die de Solar Impulse begeleidt! Wat een opluchting! Luc gaf mij het ideale uur om op te stijgen, de hoogte om van de beste winden te profiteren, de wolken die ik onderweg zou tegenkomen, kortom een echte opluchting waardoor ik beter kon slapen!

In Mali, is de droge nevel niet zichtbaar op de voorspellingsprogramma's en is de zichtbaarheid zeer beperkt (3.000 - 4.000 meter), maar ik ben er vlug aan gewend. Deze lucht zit overvol zand en stof maar heeft het voordeel van een kalme niet turbulente lucht. De voorwaartse zichtbaarheid is uiterst beperkt, maar aanvaardbaar opzij en naar beneden.

De lastigste vlucht van deze reis zal ontegensprekelijk het traject tussen Pointe Noir (Congo Brazzaville) en Libreville (Gabon) zijn: een vlucht van 4h42, zonder uitwijkterrein, boven een dicht tropisch woud, onder een lage wolkenbasis (900ft), voor de eerste en enige keer vliegend op *Mogas*. Ik had mijn vlucht grondig voorbereid: grondsnelheid (GS) niet lager dan 80 kts, en RPM 2.250, het meest economische. Het eerste uur heb ik van een voordelige rugwind kunnen genieten en gedurende drie uur aan een GS van minimum 80 kts gevlogen. Nadien, door de steeds lagere bewolking, ben ik naar 3.000 ft geklommen. Alles zit potdicht onder mij. Bij het naderen van mijn bestemming zoek ik naar een kleine opening... Ah, daar is het! Zonder te twijfelen duik ik en bevind mij onder de wolken op 800ft voor mijn nadering.

### Well done Madam!

Gedurende de ganse reis, wanneer de verkeersleiders over de radio een vrouw horen aankondigen "One POB" (Person On Board), vroegen ze mij zonder uitzondering het aantal personen aan boord te herhalen of te bevestigen. De verkeersleider in Zanzibar, de vriend van onze twee makkers in het begin van dit verhaal, heeft het mij zelfs vijf keer gevraagd. Hij is de recordhouder!

Eén van de verkeersleiders in Nigeria heeft mij voorrang gegeven op andere vliegtuigen en mij nadien getelefoneerd om zeker te zijn dat ik goed was aangekomen in Cotonou.

Op het ogenblik dat ik de landingsbaan verlaten had in Bamako, vroeg de verkeersleider mij nogmaals te bevestigen dat ik wel alleen aan boord was en voegde eraan toe: 'Well done Madam!'.

safaris (principalement à l'est et au sud de l'Afrique) et faire de belles rencontres.

J'avoue avoir été fort impressionnée par la météo de la côte ouest. En Angola, à Luanda, l'aéroport peut changer de Cavok 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 étroit couloir 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 VFR avec une visibilité d'à peine 2 km à l'arrivée, dans un aéroport inconnu..., cela 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 aussi bénéficié de l'aide extrêmement précieuse de Luc, météorologiste ayant guidé 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 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 (3.000-4.000 mètres), 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 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 h 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 les 80 kts de Ground Speed (GS), RPM 2.250, au plus économique. Durant la première heure, j'ai bénéficié d'un vent arrière très favorable et durant trois heures, j'ai volé à une GS minimum de 80 kts. Ensuite, les nuages bas descendant de plus en plus bas, je suis remontée à 3.000 ft. Tout s'est progressivement fermé 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!'.

## Lady Bush Pilot

De verkeersleider in Dakar was bang dat ik mij zou vervelen aan boord en heeft met mij een babbeltje gedaan in het Frans!

### Wat heeft het meest indruk gemaakt in Afrika

- De eerlijkheid van de mensen. Men had mij de ergste tegenslagen voorspeld. Ik zou worden opgelicht, beroofd, of nog erger. Ik heb prachtige ontmoetingen gehad en heb mij nooit onveilig gevoeld. Ik heb spontaan hulp gekregen van een groot aantal mensen. Het is juist dat ik uitzonderlijk goed was voorbereid, wat veel geholpen heeft!
- Het leven en het water. Het leven is overal, de overvlogen natuur biedt ongelooflijke kleurschakeringen met weelderige en dichte wouden, woestijnen en plots: een meer. Het water is overal, de morgendauw, de watervallen, de meren, rivieren. Afrika loopt over van leven: de natuur die soms zeer veel ruimte inneemt, de mensen: overal kinderen, de plannen van de mensen die bij het dageraad opstaan (zoals ik) en mij deelachtig maken van hun dromen, hun zaken, hun levensprojecten...
- Wanneer men mij vroeg vanwaar ik kwam en België antwoordde, was de reactie ofwel het voetbal en somden ze alle Belgische voetballers op, ofwel de auto's en wisselstukken die ze vroegen om op te sturen.
- Tenslotte ook een minder vrolijk punt: de aanwezigheid alom van Chinezen! Zij palmen alles in, vervuilen gans Afrika, vertrekken en laten het leeggeplunderd achter!

Valérie heeft de ambitie om een solo wereldreis te maken in 2021 met een Cessna 180. Haar reis gaat via Spanje naar Senegal, Cap Verde, Brazilië, Caraïben, Verenigde Staten, Canada, Alaska, Siberië, Polen en terug naar Antwerpen. De afstand van het volledig traject bedraagt 22.000 NM. We houden u op de hoogte van haar ervaringen

Le contrôleur de Dakar craignant que je ne 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 businesses, de leurs projets de vie...
- Lorsque l'on me demandait 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 en la laissant exsangue.

Valérie à l'ambition de faire en solo un tour du monde en Cessna 180 au cours de l'année 2021. Son voyage l'amènera via l'Espagne, au Sénégal, au Cap Vert, au Brésil, ensuite les Caraïbes, les Etats-Unis, le Canada, l'Alaska, la Sibérie, la Mongolie, l'Ouzbékistan, la Russie, la Pologne, et retour à Anvers. Au total, Valérie couvrira 22.000 NM. Nous vous tiendrons au courant de cet ambitieux périple.



(© Rate One)