

JO Taveirne
Lucie Fransen
Flight Design CTSW OO-F86
27 september 2016



Raid Latécoère-Aéropostale Afrique 2016

Het samensmelten van twee passies, vliegen en Afrika, Senegal.

Bij een speurtocht op internet ontdekte ik vorig jaar de Raid Latécoère 2015. Ik volgde hun avontuur dag op dag en mijn interesse groeide. Op 5 december 2015 gaan mijn echtgenote en ik naar de voorstelling van de Raid 2016 in Parijs. Onze interesse is aangewakkerd en enthousiast overwegen we een actieve deelname. Op 9 februari 2016 schrijven we ons in en beginnen de vele, vele voorbereidingen.

De nodige documenten voor personen en toestel worden verzameld, gebundeld en ingediend. Ik doe een eerste schuchtere poging om de verschillende etappes uit te zetten op Skydemon op mijn iPad en de verschillende mogelijkheden te bekijken. Het wordt een boeiende trip met soms lange navigaties maar over gebieden die ons doen dromen.

Begin juni krijgen we van de organisatie een brochure J-100, nog honderd dagen te gaan. De voorbereiding kan nu echt beginnen. Via een link op Google-drive worden beetje bij beetje de exacte navigaties doorgegeven en door ons bekeken en geanalyseerd. Ons enthousiasme stijgt en we kijken er echt naar uit om deze Raid mee te maken. Het is de verwezenlijking van een 'once in a lifetime' droom.

Begin juli krijg ik de eerste reactie terug op onze inschrijving. Voor Spanje is een medische Klasse 4



voor ULM niet geldig en moet ik minimum een medische Klasse 2 halen. Ik regel dit en stuur dit ogenblikkelijk door. Voor Mauritanië moet elk toestel uitgerust zijn met een ELT of PLB die uitzendt op 406 Mhz. Mijn ELT aan boord zendt nog uit op de noodfrequentie 121,5 MHz en ik moet dus op zoek gaan naar een oplossing. Na enig zoekwerk beslis ik een PLB (Personal Locator Baken) te kopen en te registreren op mijn toestel. In Frankrijk

vond ik de beste deal voor aankoop bij de zeilers. Oké, deze horde is genomen.

Senegal en Mauritanië willen dat de toestellen expliciet verzekerd zijn voor hun land. De verzekering werkt mee en voor een kleine bijpremie wordt ook mijn omnium uitgebreid voor het traject en de duur van de Raid. Opnieuw een horde genomen.

Op 5 juli 2016 wordt door ons de overvlieg toelating voor Spanje ingediend aan de organisatie.

Op 24 juli 2016 krijgen we een nieuwe brochure J-60 met bijgewerkte details van hotels, shuttles, restaurants, algemene documentatie, en informatie over medisch en andere benodigdheden. En tegelijk moet ik dringend een lijst indienen met de benodigde benzine voor de verschillende vluchten. Gelukkig heb ik deze al klaargemaakt via mijn voorbereide werk met de vluchtplannen. De organisatie zal dan zorgen voor de nodige hoeveelheden benzine ter plaatse.

100LL is overal beschikbaar, benzine SP98 zal door de piloten van de ULMs zelf met jerrycans moeten gehaald worden buiten de vliegvelden. De organisatie belooft ons om ons hierbij te helpen. Dag na dag worden de verschillende etappes op Google-Drive gezet. GPX bestanden die we kunnen downloaden in Skydemon of in Air Nav Pro waarin ze zijn gemaakt. Ook de kaartjes van de verschillende luchthavens komen online.

We bereiden ons verder voor met enkele check vluchten in België en in Frankrijk en maken een update van onze Garmin 496 GPS. Uiteraard maken we ook afspraken voor een totaal onderhoud van het toestel net voor vertrek. We bestellen nieuwe banden voor het toestel en kopen reserve binnenbanden. En om het binnenin ook comfortabel te maken, installeer ik bekerhouders binnen handbereik. We doen uiteindelijk een proeflading met de nodige bagage en zien dat alles netjes kan gestockeerd worden. Ja, we zijn er helemaal klaar voor.

Op 11 september 2016 krijgen we een laatste brochure ~~J-30~~-J-15, de 15 dagen voor het vertrek informatiebrochure. Dit bestaat uit 34 bladzijden uitleg en details, vertrekchecklijsten en algemene accommodatie informatie. We hebben een afspraak op de tarmac van Toulouse Francazal op vrijdag 23 september 2016 ten laatste om 13u00. De spanning en het enthousiasme stijgt. Het gaat eindelijk allemaal gebeuren!

Op 14 september 2016 ontvangen we de overvliegvergunning voor Mauritanië.

Op 16 september 2016 ontvangen we de overvliegvergunning voor Marokko.

Omwille van de nooit echt te voorziene weersomstandigheden besluiten mijn vrouw en ik om rustig en ontspannen onze trip aan te vatten. We zullen vertrekken op woensdag 21 september en eerst als tussenstip naar Blois in Frankrijk vliegen. Dit is ongeveer halweg. De weersvoorspelling is goed en dus gaan we gepakt en gezakt naar EBZU, Zuienkerke voor ons vertrek. Het vluchtplan voor Blois wordt ingediend voor ETD om 09:00 utc. Enkele bevriende piloten komen ons uitwuiwen en vliegen mee tot aan de grens om ons een behouden vlucht en avontuur toe te wensen.

Na een prima vlucht van 2u20 landen we in LFOQ, Blois. We pakken ons toestel in voor de



overnachting en gaan met een Taxi naar het centrum van Blois waar we een hotelletje hebben gereserveerd. We maken nog een fijne wandeling langs de Loire en vinden een leuk restaurantje voor een lekkere dinertje om dan nadien rustig af te zakken naar onze kamer en uit te rusten voor de vlucht van de volgende dag.

De volgende dag zijn we om 09u00 klaar om door te vliegen naar Toulouse. We hadden volgetankt na de landing en hoefden dus enkel te wachten op het opentrekken van de sluier wolken.

Na een rustige en mooie vlucht over het Franse landschap landen we na 3u13 vluchttijd in Toulouse. De nadering rond LFBF is heel strikt gereguleerd over 2 'reporting points' omdat de grote



luchthaven van Toulouse er bijna vlak naast ligt. Francazal zelf is een zeer grote oude militaire luchthaven. De landing is dan ook soepel en gezwind. We taxiën naar het verzamelpunt en merken dat we de 4^{de} zijn van het totaal aantal van 26 deelnemende vliegtuigjes aan de raid. We laten ons vliegtuig direct voltanken waardoor we helemaal klaar zijn voor de grote trek; het avontuur waar we al zolang naar uitkeken. We sluiten het vliegtuig af en gaan op zoek naar de organisatie die zich heeft geïnstalleerd in de oude mess van de officieren. Daar krijgen we onze t-shirts, een pet, een sweater, een piloten overall, een sjaaltje, een picknick voor onderweg (blikvoeding), een medisch koffertje en twee stickers om op het vliegtuig te kleven. Ach, opnieuw een pak extra kilo's erbij. We zoeken ons hotel en gaan rusten na het diner.



Vrijdag 23 september – de dag voor vertrek - gaan we al vroeg terug naar het vliegveld omdat er een aantal festiviteiten gepland zijn en de eerste kennismaking mogelijk is met de deelnemers. Bij aankomst krijgen we onverwacht te horen dat een aantal documenten niet in orde zijn voor Spanje. Mijn verzekering vermeldt 'meerdere piloten' en geen expliciete namen en de vennootschap eigenaar van mijn vliegtuig heeft geen schriftelijke

toestemming gegeven dat ik over Spanje mag vliegen. Beide zaken weten we te regelen en nog voor de middag hebben we de juiste documenten. Er is echter een derde twistpunt en dat lijkt iets moeilijker te regelen. De inschrijving en het luchtwaardigheidsbewijs van een ULM toestel mag van Spanje niet ouder zijn dan 2 jaar. Het onze is van 2008. Na verschillende telefoontjes kom ik in contact met de verantwoordelijke voor ULM's binnen het DGLV (Directoriaal Generaal van de luchtvaart - België). Hij belooft me om direct na de middag het nodige te doen wat ook gebeurt. Er wordt een email gestuurd in het Frans en het Engels met de bevestiging dat mijn toestel reglementair is ingeschreven en nog steeds over een geldig luchtwaardigheidsbewijs beschikt in België. Oef, alles wordt direct



overgemaakt aan de Spaanse autoriteiten.

Om 15u30 is er een generale briefing voor de eerste etappe Toulouse-Castellon van morgen. Jammer dat de beamer het niet doet en de micro het laat afweten want alles in het snel gesproken Frans volgen is niet altijd even makkelijk. De namiddag wordt afgesloten met de ontvangst van de Peters en Meters die de verschillende toestellen bezoeken en signeren. Om 19u begint een grote receptie met heel veel genodigden. Wij muizen er na de ceremonie van onder en gaan rusten voor de start van morgen.

Zaterdag 24 september ontbijten we heel vroeg om 6u30 omdat we om 8u00 moeten klaar staan op het vliegveld voor een laatste briefing. Hier horen we al van een andere ULM deelnemer dat er problemen zijn voor 5 van de 7 ULM's.

Op het vliegveld bij de briefing krijgen we koudweg de mededeling dat we niet mogen vertrekken omwille van de Spaanse autoriteiten. We staan versteld, paf, worden boos, zijn ontgoocheld, maar kunnen geen kant uit. We worden gevraagd onze track GPS terug in te leveren en te kijken waar we naartoe kunnen want ook de niet deelnemers moeten de tarmac om 11u verlaten.

Ondanks de ontgoocheling, het hoofd koel houden, bekijken we welke opties er zijn, want er rest ons echt niet veel tijd om te beslissen waar we dan wel zomaar heen kunnen vliegen. Er zijn met de andere piloten nog geen echte vriendschappen gesloten want de tijd ervoor was tekort, waardoor het een beetje ieder voor zich is. Eerst moeten we de meteo voor vandaag en morgen controleren want we hadden niet meer richting noord geïnformeerd. Op basis daarvan beslissen we naar de Atlantische oceaan te vliegen en zo langs de Atlantische kust naar huis af te druipen. We hebben er niet veel zin in want de ontgoocheling is nog te groot, maar we moeten voortmaken. We kiezen vrij

lukraak om te landen op l'île d'Oléron LFDP en te vliegen via Biarritz en dienen snel een vliegplan in via Skydemon.

De 'Patrouille de France' en nog enkele andere Jets en speciale vliegtuigen komen overgevlogen om ons uit te wuiven, maar wij hebben er geen oog en interesse meer voor. We worden nog opgetrommeld voor de groepsfoto met de piloten van de 'Patrouille de France' en moeten dan taxiënd achteraan aansluiten voor onmiddellijk vertrek. Dit is een hectische radioperiode. Immers, 26 toestellen op de taxiway die om de minuut vertrekken en eenmaal in de lucht hun reportingpunten doorgeven en dit allemaal via de radio gecontroleerd is een hele toer. Ondertussen wensen ook enkele aankomende vliegtuigjes te landen, maar is dit onmogelijk en moeten deze uitwijken naar andere oorden. Je zou voor minder het noorden erbij verliezen.

Wij verlaten de tarmac om 11u25, met in ons hart een intens verdriet over de gebroken droom vol emoties en verwachtingen die we maanden hebben opgebouwd. We vliegen westwaarts langs de Pyreneeën richting Biarritz en horen via de radio nog de deelnemers van de raid zich richting Spanje navigeren. Het is stil. Lucie en ik houden onze gedachten in voor elkaar. We vliegen op automatische piloot en hebben weinig aandacht voor de omgeving onder ons. We laten Biarritz links liggen en volgen de kustlijn naar het noorden. Na 3u30 vliegen landen we op LFDP, Saint-Pierre-d'Oléron. Een vrij groot veld met een gras piste als landingsbaan, midden op het eiland. Er staan enkel toestellen op de bezoekersparking en we plaatsen het onze erbij. We maken alles klaar voor de overnachting en gaan op zoek naar een taxi. Een heel vriendelijke man rijdt met ons rond tot we een hotel gevonden hebben die nog een plekje vrij heeft voor de nacht. 's Avonds gaan we op zoek in de vissershaven om er iets lekkers te eten maar het is een stille maaltijd. Ons ongeloof omdat we niet over Spanje mochten vliegen blijft knagen. We noteren wel dat het eilandje een mooie bestemming is om ooit eens terug te komen.

Wanneer we wakker worden regent het. Het is zwaar bewolkt. Toch kondigt de meteo aan dat het moet opklaren tegen 12 u. We besluiten een taxi te vragen en om 13u richting Granville-Mont Saint Michel LFRF te vliegen. We kunnen nog bijtanken met de hulp van de vlieginstructrice ter plaatse en om 12:57 zijn we in de lucht. Opnieuw volgen we de kustlijn tot Saint Nazaire Montoir om dan Bretagne te dwarsen tot onder de Mont Saint Michel. Het vliegveld met een mooie asfalt piste van bijna 1000 m, is dan, iets er voorbij, makkelijk te vinden. Het is zondag en er is heel wat activiteit. In de club worden we geholpen om een taxi te vinden die ons naar ons hotel in de haven van Granville brengt die we de avond ervoor via internet hadden kunnen vastleggen. We hebben beiden niet veel zin om nog veel te bezoeken en drinken simpelweg een glas op het terras van het hotel, eten er en bereiden de vlucht voor naar huis.

We zijn opnieuw vroeg wakker en het weer lijkt droog met heel wat wolken. Bij nazicht van de meteo blijkt dat we best zo vroeg mogelijk vertrekken. Dus ontbijten we snel en roepen een taxi op om ons naar het veld te brengen. Ik heb net benzine genoeg met een uur en een half reserve om thuis te geraken maar vinden dit iets te weinig. Er is echter niemand op het veld aanwezig en maken

ons klaar om te vertrekken en een tanktussenstop te nemen in Abbeville. Net op het moment dat we de motor willen starten komt een piloot op het veld. Na een kort gesprek en een telefoontje wil hij ons helpen om wat bij te tanken. Met meer dan voldoende benzine verlaten we Granville om 10:50. We volgen opnieuw de kustlijn op 3500ft, we mogen overal door wat handig is. Iets voor Le Touquet dalen de wolken en trekken ze toe en ben ik genoodzaakt te dalen naar 2000ft. Voor de Cote Opale krijgen we een korte regenvlaag over ons die niet te ontwijken is. Ter hoogte van Gravelines zoeken we contact met Brussels info en horen we dat alle militaire zones actief zijn. We schakelen over naar Oostende info die ons toelating geeft om de kustlijn te volgen op 2500ft tot Zuienkerke in zicht ligt.

Om 13u30 landen we veilig op onze thuishaven en worden we verwelkomd door de pleinoverste Dirk. We hebben een 'Tour de France' gemaakt, en dat was mooi... maar het was niet onze droom...