

info-pilote

Essai

Zenair CH 750
Les joies du STOL

Les belles histoires
de l'aviation

L'épopée de
l'Oiseau Canari
par Bernard Marck

Skycatcher

L'enquête vérité

Portrait

Margrit Budert-Waltz
La reine de l'Atlantique

Shopping

Un Noël aéro,
notre sélection cadeaux

Escale

Villeneuve-sur-Lot
Châteaux, bastides, voltige

Sécurité

L'enfoncement
à basse hauteur

Sports, records, premières,
innovations, surprises...

L'ANNÉE AÉRO

ils ont fait 2012

Kathel Boulanger,
vice-championne
d'Europe féminine
de voltige Unlimited

Equipe de France de voltige Advanced,
championne du monde.



Cubcrafters en vente en Europe.



Corvus Aircraft présente le Fusion.



24 h non-stop pour Solar Impulse.



Pipistrel dévoile
son Panthera.

5,60 €
DECEMBRE 2012
N°681

L'électrique en panne ?

Le Fly Nano reprend les essais en vol.

Dans le monde, il y a une quarantaine de pilotes convoyeurs réguliers (*ferry pilots*) comme Margrit (posant ici avec la photo de son père devant un TBM 850). La compétition existe entre certains d'entre eux, mais ils sont toujours solidaires en cas de besoin.

Margrit Budert-Waltz

Lady ferry

Véritable légende dans l'univers des « ferry pilots », Margrit convoie depuis trente-cinq ans des avions légers dans le monde entier. Juste avant de décoller pour sa 750^e traversée de l'Atlantique, elle a pris le temps de partager quelques souvenirs de ses 21 000 h_{dv} d'exception.



aéroport de Tarbes. « Comme vous êtes trop gentleman pour me demander mon âge, sachez que je suis née le 10 février 1957 en Allemagne », lâche-t-elle en riant avant que l'interview commence. Naturelle, souriante, son regard bleu perçant est franc. Pas de fausse assurance, cette femme a du caractère. Sa cuillère touille lentement un grand « café latte ». C'est comme ça qu'elle l'aime son café et depuis le temps qu'elle sillonne l'Atlantique Nord, tout le monde à l'escale sait comment le lui préparer. On la surnomme « Maga » en Islande, « Maggy » au Groenland et bien souvent les contrôleurs l'appellent directement par son prénom sur la fréquence.

« J'ai mes habitudes, vous savez, je côtoie ces gens plus souvent que ma propre famille. Il y a Robin et Brian à Glasgow, Chris, David ou Jens à Keflavik, Peter et Junia au Groenland, ça me fait penser qu'il faut que je souhaite un bon anniversaire à Eris, mon mécanicien basé à Sept-Îles, au Canada, il va avoir 81 ans demain. »

Pas besoin de la relancer, Margrit est bavarde et s'exprime dans un anglais américain parfait. Elle pourrait vous tenir éveillé pendant toute une traversée du Pacifique et peut-être plus loin encore. Cette femme doit avoir une vie intérieure riche, car passer plus de 21 000 h en l'air, seule, au-dessus d'un environnement hostile, dans un avion à chaque fois nouveau, quelle que soit la météo, doit sculpter un mental d'acier.

La grande évasion

Ses premiers pas dans l'aéronautique commencent alors qu'elle a 15 ans. Son père, ancien pilote de la Seconde Guerre mondiale, l'envoie à Bonn dans une pension catholique stricte. « C'était pour redresser mes résultats scolaires plutôt moyens. » Du coup elle passe ses journées à regarder par la fenêtre du pensionnat les planeurs voler de l'autre côté du Rhin, « ma seule façon de m'évader de cette prison », confie-t-elle d'un air espiègle. Son père accepte qu'elle prenne des cours de planeur le mercredi midi, pendant ses deux heures de permission hebdomadaire. L'année suivante, elle veut passer à l'avion, mais c'est cher. Son père lui propose un contrat : « Tu travailles toute l'année et si tes résultats sont bons, tu apprendras à voler pendant l'été. » C'est ainsi qu'un certain Erich Hartmann, dit « Bubi », devient son instructeur sur Cessna 150. « J'avais 17 ans et c'est plus tard que j'ai réalisé qu'il était le plus grand as de la Luftwaffe, l'homme aux 1 404 missions de combat, 350 avions abattus sans jamais avoir été descendu. Il était humble, discret et aimait les virages serrés », se souvient-elle. Brevetée pour son dix-huitième anniversaire, son père lui offre deux heures de vol par mois, Margrit travaille pour se payer les suivantes. Elle étudie à l'université la théologie et la météorologie, pour devenir prof, car à l'époque une femme pilote professionnelle, ça n'existe pas.

A 19 ans, elle est la plus jeune instructrice d'Allemagne, donne des cours le week-end et pour monter ses heures, emmène régulièrement ses amis au Luxembourg car les cigarettes y sont moins chères. Comme elle parle anglais, elle aide un de ses élèves à acheter un Rockwell Commander aux Etats-Unis.

« J'ai accepté de le rapatrier en vol, j'avais juste lu Ocean Flying de Louise Sacchi. J'étais jeune et inconsciente. Je suis blonde, vous savez (rires). J'ai fait toutes les erreurs du monde pour ma première traversée », avoue-t-elle. Six mois plus tard, quelqu'un la contacte : « Il paraît que vous avez déjà traversé l'Atlantique ? J'aurais un avion à aller chercher ». La voilà embarquée dans sa deuxième transat. Elle a 20 ans, elle passe son IFR et vit son rêve à fond.

Les convoyeurs n'attendent pas

En 1979, en vacances aux Etats-Unis avec une copine, Margrit passe devant l'usine Mooney et s'arrête. « Je suis allée voir à tout hasard si on pouvait visiter l'entreprise ». Alors qu'on lui fait faire le tour des locaux, son guide reçoit un appel téléphonique : le ferry pilot maison vient de se crasher dans l'Atlantique. « Je cherche quelqu'un pour convoier un Mooney en Europe, ça vous tente ? », ironise le guide. Pas de soucis, répond Margrit, je l'ai déjà fait deux fois ! Deux jours plus tard elle décolle pour l'Europe aux commandes d'un Mooney. « J'étais au bon endroit au

bon moment. » Mission accomplie, d'autres commandes affluent. « C'est ainsi que je suis devenue ferry pilot pour Mooney. La cadence s'est accélérée et je livrai environ un avion par semaine des Etats-Unis vers l'Europe ou parfois dans l'autre sens. » Suisse, France, Suède, Australie, Danemark, Afrique, Japon... Les voyages se succèdent. Margrit bat même le record de distance en monomoteur en ralliant d'une traite Goose Bay à Dusseldorf. Dans les années 1980, elle convoie plus de 45 avions par an. « Je vivais à fond, j'avais une 900 Kawasaki, je conduisais une Porsche. J'ai même été miss météo pendant quelques mois pour une télévision allemande. » Parmi ses convoyages les plus rock'n'roll, il faut citer un Californie-Hawaï en Cessna 172, qui a duré 21 h 30. « J'avais 800 litres à bord et à la moindre erreur de cap, j'étais bonne pour la patouille. » Parmi les faits d'armes, il y a aussi une traversée de l'Atlantique Sud en Super Cub, les atterrissages au Groenland avec 70 kt de vent, le camion de pompiers protégeant l'avion pour lui permettre de tourner sur le taxiway... A bord, pendant ses longues heures de convoyage, Margrit s'occupe. Elle aime lire, faire ses listes de course, ou parler avec les contrôleurs... Des frayeurs ? Margrit en a connues quelques-unes. 1983 est une année sombre pour l'intrépide Allemande, elle échappe trois fois à un accident grave.

« Quand on est jeune on a des problèmes d'ego. Vous avez 2000 hdv, vous vous croyez fort, vous pensez que vous pouvez piloter n'importe quel avion dans n'importe quelle météo, ça devient même un challenge. Sauf qu'un jour la nature vous rappelle à l'ordre. Cette année-là, j'ai eu une panne électrique totale, de nuit, dans une météo infernale en Bonanza. Je n'avais plus qu'une radio portable et un transpondeur. Le contrôleur me guidait comme il pouvait. J'étais à 4000 ft quand je suis passée sous une averse de pluie verglaçante. J'ai déclaré l'emergency. L'avion se chargeait de plus en plus. Je suis arrivée plein gaz à 500 m de la piste et l'avion avait du mal à tenir le palier. Je me suis dit, si je sors le train, je décroche, mais si je ne sors pas le train ils vont penser que la blonde l'a oubliée. Je l'ai sorti juste au-dessus de la piste. L'avion s'est enfoncé instantanément. Le train est passé à travers les ailes. Les secours ont retrouvé des blocs de glace gros comme des téléphones sur la piste. Avec une précision technique parfaite, elle vous explique comment elle a plié les ailes d'un Mooney après un loop involontaire suite à une panne de pompe à vide, ou encore son « Mayday ! » en Cessna 421 près de l'Islande. Dans le mauvais temps, avec sa fille de sept mois à bord, elle perd un moteur, se fait escorter par deux chasseurs jusqu'à la piste et perd le deuxième moteur en finale... »

Travail d'équipe

Margrit parle souvent de David, son mari. Ils se sont rencontrés à l'aéroport de Scraton. Lui attendait son avion, elle convoyait un Mooney. « Il était immatriculé SE-IEI, se souvient-elle. On est devenus amis. Je lui ai clairement dit que je ne me marierai jamais avec quelqu'un qui n'est pas dans l'aéronautique. David a suivi des cours de pilotage et le jour où il a eu son brevet, il a tendu sa licence à Margrit en disant : « Et maintenant tu veux bien m'épouser ? » Depuis trente-trois ans, ils ne se sont plus quittés et travaillent même ensemble. Lui prépare les voyages de sa femme, réserve ses hôtels, gère son planning et la paperasse, elle pilote. En 1983 ils ont créé Trans Aero International, une entreprise de ferry flights. Depuis 1991, Margrit convoie des TBM pour le compte de la Socata sur tout le globe. Une entreprise à laquelle elle est très attachée. « Le TBM est une machine incroyable. Pour mes 50 ans, je me suis offert un cadeau, je ne convoie désormais plus que des avions à turbine. » Si les TBM de Daher-Socata prennent le plus clair de son temps, elle convoie aussi des Cessna Caravan, Beech 90, Cheyenne, Conquest, Metroliner, Merlin ou même des Mustang. Une litanie d'avions qui peuple ses carnets de vol. Juste avant de fermer la porte de l'avion pour sa 730^e traversée de l'Atlantique, Margrit sort de sa mallette de pilote un énorme classeur Jeppesen avec les terrains du monde entier, elle en extrait une vieille photo en noir et blanc glissée entre deux approches : son père. « C'est mon porte-bonheur. Dans mon métier, il ne suffit pas d'être bon, il faut aussi avoir de la chance. » ●

Texte et photo : Jean-Marie Urtacher