

## MAURICE LEBOZEC UN PILOTE AMPHIBIE

**Comment mieux définir ce pilote qui est à la fois sur mer comme un poisson dans l'eau et dans les airs un pilote expérimenté depuis plus de 30 ans. Né à Lorient, descendant d'une famille de marins, il émigre en région parisienne pour son travail. Il y passe son brevet avion en 1965. Nous avons partagé quelques heures de passion amphibienne à bord de son Avid du même nom. Cet appareil conçu par Dean Wilson, le papa de l'Explorer de TF1 et de l'Avion de Canal +, lui a ouvert de nouveaux horizons en lui permettant de conjuguer plusieurs loisirs en même temps. Pour ce who's who, ce matin, je pars avec Maurice rendre visite en vol aux marins pêcheurs en procession.**

Alors pour varier les plaisirs, faisant du bateau en même temps que de l'avion, je me suis mis à l'hydravion et mieux à l'amphibie ! Selon mes critères, l'Amphibian de chez Avid Flyer était le seul qui possédait une coque permettant de se poser en mer dans des conditions de sécurité acceptable. Il existait, bien sûr, d'autres appareils qui sont, certes, de très bons avions mais dont la coque ne permet pas une défense suffisante face aux vagues, autrement dit : "danger d'enfouissement et risque de couler !" L'Amphibian n'est pas un appareil extraordinaire du point de vue aéronautique dans le sens où il pardonne beaucoup. Son pilotage est semblable à celui d'un Rallye. Sur le plan évolutif, il est mou. En revanche, c'est un excellent bateau et c'est la seule chose qui compte en mer où l'on se fout d'avoir un bon et bel avion ! D'ailleurs, je l'appelle mon bateau car il relève bien à la vague. Il n'embarque pratiquement pas, outre les embruns, comme à bord d'un bateau. Il lève très bien, là les marins comprendront !

Comme tu as pu le constater aujourd'hui, nous nous sommes posés avec des creux de 40 centimètres et cela s'est bien passé. Nous avons été certes bien éclaboussés mais c'est tolérable jusqu'à 60 centimètres de creux. Après, on ne voit plus rien devant et dans ces conditions il faut décoller aux fesses. Cela devient alors limite car nous sommes aveuglés par un pare-brise plein d'eau et même un chalutier n'est plus visible. Mais c'est faisable puisque je l'ai réalisé à plusieurs reprises.

**Il paraît qu'il arrive de pêcher à bord de ton avion ?**

Oui, je pêche à la traîne pour le maquereau par exemple. Je pose une ligne le long de la coque et une autre dans le hauban gauche. Ensuite cela se passe comme avec un bateau. Je pêche aussi au mouillage. J'ai, bien sûr, toujours une ancre à bord et je connais les bons trous...

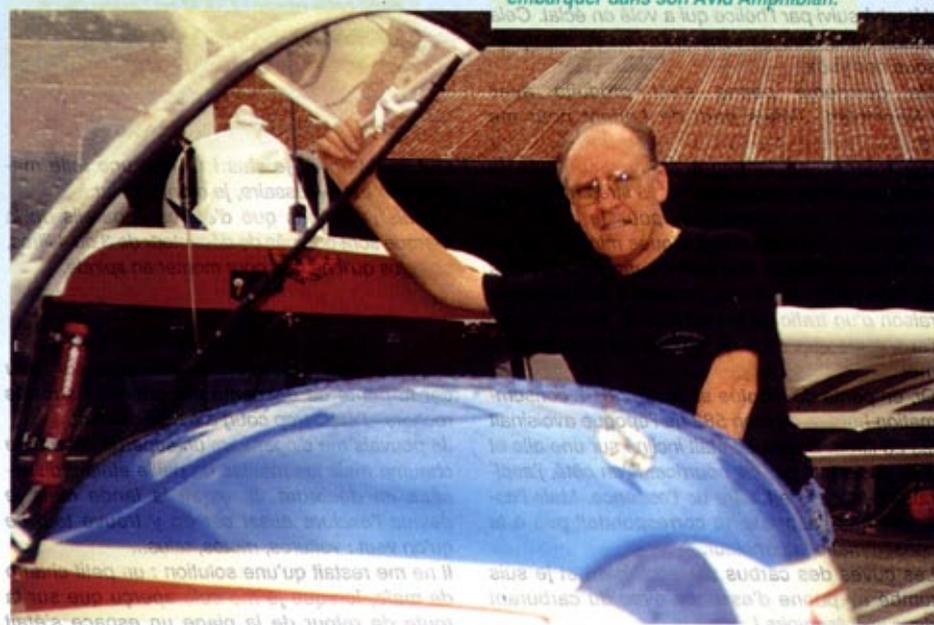
**Maurice Lebozec s'apprête à embarquer dans son Avid Amphibian.**

**Ghislain Fournier**

**Pourquoi as-tu choisi de voler en Amphibian ?**

**Maurice Lebozec**

L'Amphibian est mon troisième avion ! Après avoir passé mon brevet de pilote privé avion en 1965, j'ai acheté un Emeraude avec lequel je me suis bien amusé avant de le crasher. Ensuite j'ai pris un Diamant, le grand frère triplace de l'Emeraude, que j'ai conservé pendant 17 ans. Mais cela devenait monotone, je me rendais toujours aux mêmes endroits : St-Valéry-en-Caux, Dieppe, Deauville, le Touquet, et s'il est vrai qu'en avion on se fait plaisir, il faut reconnaître que l'on ne s'amuse pas. Cela est beaucoup trop sérieux. J'ai alors effectué une longue période de recherches et d'enquêtes. Je tiens à préciser que je suis issu d'une famille de marins pêcheurs professionnels et suis un ancien chef de troupe dans les scouts marins où j'ai appris à manoeuvrer des petits voiliers jusqu'aux gros voire très gros bateaux et ceci jusque l'âge de 22 ans ! D'autre part, depuis 1965, je passe chaque année mes vacances en Bretagne.



# WHO'S WHO

## Tes déplacements en période estivale ne te posent plus de problèmes ?

Aucun ! Pendant les vacances, pour se rendre d'où je réside jusqu'à Quiberon, il faut 2 h 30 par la route et avec les bouchons, pour le retour, c'est pire. Ensuite 1 h 30 de bateau sont nécessaires pour aller sur l'île d'Ouate. En vol, en 35 minutes ma femme et moi sommes sur la plage à nous relaxer à côté de notre avion avec glacière et parasol. C'est le grand confort !

## Tu n'es pas trop dérangé par les curieux ?

Pour être honnête, je prends toujours une demi-heure pour leur expliquer ce que je fais et ce que représente ce type d'appareil. Je leur fais comprendre que l'entoilage est fragile et que je préfère qu'ils n'y touchent pas.

## As-tu connu des pannes moteur ?

J'en ai eu deux. Nous nous en sommes sortis à chaque fois indemnes, ma femme et moi.

Ma première panne a été mon plus gros malheur car j'ai pulvérisé mon Emeraude sur givrage du carburateur. Nous suivions un ciel de traîne dans la région de Poitiers et subissions donc un fort taux d'humidité. Après m'être aperçu que je givrais, j'ai mis le réchauffe-carbu et le bloc de glace s'est décroché en bouchant la tubulure d'admission. Je me suis posé dans un chaume mais n'ayant pas vu une petite rigole, une roue est passée mais pas l'autre. La jambe de train n'a pas joué son rôle de fusible provoquant ainsi l'arrachement du longeron puis le capot moteur s'est détaché suivi par l'hélice qui a volé en éclat. Cela partait dans tous les sens et l'avion se disloquait sous nos yeux.

Ma deuxième panne s'est produite avec l'Amphibian. J'étais parti de Lorient pour me rendre jusqu'à l'île de Sein avec un retour par Douarnenez en longeant à nouveau toute la Bretagne. Il me restait encore 15 litres d'essence lorsque je me suis posé, pour le plaisir, à Lonemer, qui est situé à quelques minutes de vol de la base militaire de Lorient Lann Bihoué. Lors de mon retour, je devais transiter à 800 pieds en raison d'un trafic dense ce jour-là. Pour monter, j'ai entamé une série de virages au-dessus de la mer.

Or, en pente de montée et en virage, la consommation horaire de mon 582 de l'époque avoisinait les 28 litres. L'appareil était incliné sur une aile et il ne possédait pas de nourrice. D'un côté, j'aspirais de l'air et de l'autre de l'essence. Mais l'essence que j'aspirais ne correspondait pas à la consommation du moteur.

Les cuves des carbus s'asséchèrent et je suis tombé en panne d'essence avec du carburant dans les réservoirs !



Toute la magie de l'amphibie est contenue dans cette image : L'ULM ou l'avion de ce type peut être roulé au sec sur la grève en pleine ville.

## Tu as pu résoudre ce problème ?

Oui, maintenant je sais ! Quand une telle manœuvre est nécessaire, je monte à plat. Depuis j'ai appris que d'autres appareils de la marque sont équipés de décanteur de 3 ou 4 litres, soit plus qu'il ne faut pour monter en spirale.

## Tu as donc amerri ?

Non, il m'était impossible de me poser sur l'eau car la pente de descente me ramenait sur des rochers. J'étais trop court à cause du vent.

Je pouvais me diriger vers un superbe champ de chaume mais les meules de paille étaient disposées en désordre. Il restait la lande mais je devais l'exclure aussi car on y trouve tout ce qu'on veut : voitures, motos, talus...

Il ne me restait qu'une solution : un petit champ de maïs, lorsque je me suis aperçu que sur la route de retour de la plage un espace s'était

formé entre deux paquets de voitures. Pleins volets, le manche en avant, on ne s'occupe plus du badin, on fonce !

Mon objectif était de me faire voir afin de faire stopper la série de voitures qui allait dans le même sens que moi. Effet réussi, puisque lorsque la première voiture m'a vu passer devant son capot elle a immédiatement pilé. Il m'a fallu ensuite passer par dessus un cycliste se trouvant sur la route. Ce dernier était d'ailleurs tout excité et content d'avoir vu un avion lui passer à quelques centimètres au-dessus de la tête. Ensuite j'ai passé le bout d'aile par dessus le rail de sécurité tout en m'assurant que les voitures qui me faisaient face avaient, elles aussi, stoppé. Au même instant, je compris que je n'avais pas la distance suffisante pour arrêter l'appareil train sorti et c'est sur le ventre que je me suis posé. En 49 mètres, j'étais immobilisé ! Ce qui est très sécurisant ! Je n'ai pratiquement pas eu de dégâts, juste la quille rabotée sur 60 centimètres de long et 4 centimètres de large. Un peu de tisseur de verre et de résine et c'était reparti ! Cela m'a valu la une en couleur pleine page de tous les quotidiens locaux : Ouest-France, le Télé-



gramme de Brest, la Liberté du Morbihan, la totale quoi !

**Il suffit de déplier une carte OACI pour comprendre que cette zone est très complexe. Comment as-tu fait pour l'intégrer dans un espace aussi militairement sensible ?**

Il faut savoir que l'aéronavale est avant tout composée de marins. Il y a des aviateurs, certes, mais ce sont d'abord des gens de la mer. Donc, je pense que la pratique de l'hydravion sur la base militaire de Lorient Lann Bihoué est permise car les militaires font l'effort de gérer cette particularité par rapport aux vols terrestres. Il est quand même exceptionnel que l'aéronavale m'ait donné la possibilité de créer une hydrosurface à 3 km à vol d'oiseau du centre de piste ! Sur l'eau je suis toujours en contact avec la base ! Une autre autorisation m'a été accordée sur l'île de Croix.

La marine m'accorde une liberté et une souplesse d'utilisation exceptionnelles grâce à la particularité de mon appareil.

**Ton comportement et la rigueur de ton langage radio y est sans doute pour beaucoup ?**

Il est vrai que l'aéronavale ne trafique pas comme dans le civil. Ce qui m'est d'ailleurs reproché par le civil ! Cela tient à quelques détails comme lorsque l'on s'apprête à quitter la fréquence radio, on ne dit pas : "au parking, je quitte, au revoir" mais "dans les cales, je quitte, au revoir".

L'utilisation du GPS est d'un grand secours lorsque l'on vous demande votre estimation et votre position. Ce genre de précision rassure le contrôleur qui peut vous situer en toute confiance. Puisque nous parlons d'autorisation, précisons que le préfet maritime est très favorable au développement des hydravions et fait le maximum pour les faire reconnaître auprès des autres administrations. Lors d'éventuels désaccords avec ces dernières, c'est le préfet maritime qui décide en dernier ressort. Il est le grand patron.

Des administrations peuvent, comme cela est déjà arrivé, refuser un amerrissage. Si le préfet maritime estime que le motif invoqué pour le refuser n'est pas justifié, il passe outre. Cela a été le cas pour 3 de mes hydrosurfaces. Par contre, il est regrettable que des personnes ouvrent des hydrosurfaces qui ne sont ensuite jamais utilisées. Ce sont souvent des gens qui voudraient pratiquer l'hydravion mais qui n'ont pas d'appareils ou alors ils en ouvrent en pensant qu'elles serviront bien à d'autres. Mais comme ce sont les seuls à en connaître l'existence, personne n'y pense. Ainsi, un gros travail administratif a été réalisé pour des hydrosurfaces bidons qu'aucun ouvrage ne répertorie.

**Combien as-tu d'hydrosurfaces ?**

Sept sur la Bretagne sud.

**Quelle est la définition d'une hydrosurface ou hydrosurface ?**

Il s'agit d'une zone nominative sur laquelle un hydravion peut se poser. C'est un point géographique en forme de cercle - puisque le vent tour-

ne - de 500 à 600 mètres de diamètre, ce qui est largement suffisant. J'envisage d'ouvrir 4 à 5 nouvelles hydrosurfaces. Lorsque je crée une hydrosurface, je ne choisis pas l'endroit par hasard. Il doit se situer pas trop loin des rochers pour éviter de nager trop longtemps en cas de pépin. Mais je fais surtout attention à ce que l'hydrosurface soit visible d'un poste de secours ou de surveillance CRS des plages et cela pour plusieurs raisons ! Premièrement, si des personnes venaient à se plaindre en m'accusant d'avoir survolé la plage, j'aurais des témoins pour affirmer le contraire. Deuxièmement parce qu'il s'agit d'un sport à risque et en cas d'accident il est important de savoir qu'il y a quelqu'un de compétent pour venir me secourir.

**Le reste de l'année, tu es basé à la Ferté-Alais ?**

Oui, je redeviens terrestre. Mais je lance un appel aux personnes qui possèderaient un plan d'eau en région parisienne ou proche et qui désireraient créer une hydrosurface. Qu'ils n'hésitent pas à me contacter !

**Quel est ton plus beau souvenir ?**

Mon dernier vol ! Tu ne penses pas que ce que nous avons vécu ce matin était formidable ! Dis-toi bien qu'à chaque fois la mer est différente et qu'à chaque fois il faut faire face à de nouvelles conditions de vol. C'est sans cesse une nouvelle aventure et de nouvelles sensations. Se mélanger aux bateaux en procession puis remonter le port pour sortir sur la plage et repartir en saluant du bout des ailes ceux que nous venons de quitter, c'est ce que nous venons de vivre et ce dernier vol reste pour l'instant mon plus beau souvenir !

**As-tu une blague ou une anecdote marrante à nous raconter ?**

Un jour, alors que j'étais en train de prendre de la vitesse pour décoller d'une hydrosurface, je suis passé à côté d'un pêcheur assis sur une barque qui me paraissait très agité pour quelqu'un qui m'aurait fait un simple signe de salut. Il faisait des bonds et remuait ses bras frénétiquement. J'ai réduit les gaz et suis allé à sa rencontre. Grande fut ma surprise lorsqu'il me signala que derrière l'avion, ce que je traînais, rebondissait très haut sur l'eau. Après analyse et avec son aide, lui dans sa barque et moi dans mon bateau, nous avons décroché un casier qui s'était pris dans ma roulette de queue ! Cela aurait pu mal finir au moment de la rotation. Ce pêcheur a, à coup sûr, sauvé mon appareil ! Une autre fois, j'ai vu arriver sur moi un bateau de sauvetage avec 5 hommes à bord, ils venaient me secourir croyant avoir aperçu un trimaran ayant démâté ! ■ ■ ■