



LES ILES LAVEZZI ET CAVALLO, DIFFICILE DE TROUVER PLUS BEAU !

Nous avons déjà traversé la Méditerranée, des rivages de la Provence vers la Corse, près d'une demi douzaine de fois mais à chaque nouvelle expérience, la magie fait son effet. Que ce soit avec le confortable Gruman AA5A Cheetah – peut être un peu sous motorisé mais tellement agréable, avec le PA 28 151 Warrior – plus puissant et plus sécurisant mais surtout avec notre nouvel oiseau béni des dieux et qui allie qualité d'espace vital et réserve de chevaux vapeur permettant l'emport de bagages, le PA 28 180, c'est toujours la grande Aventure avec un grand A.

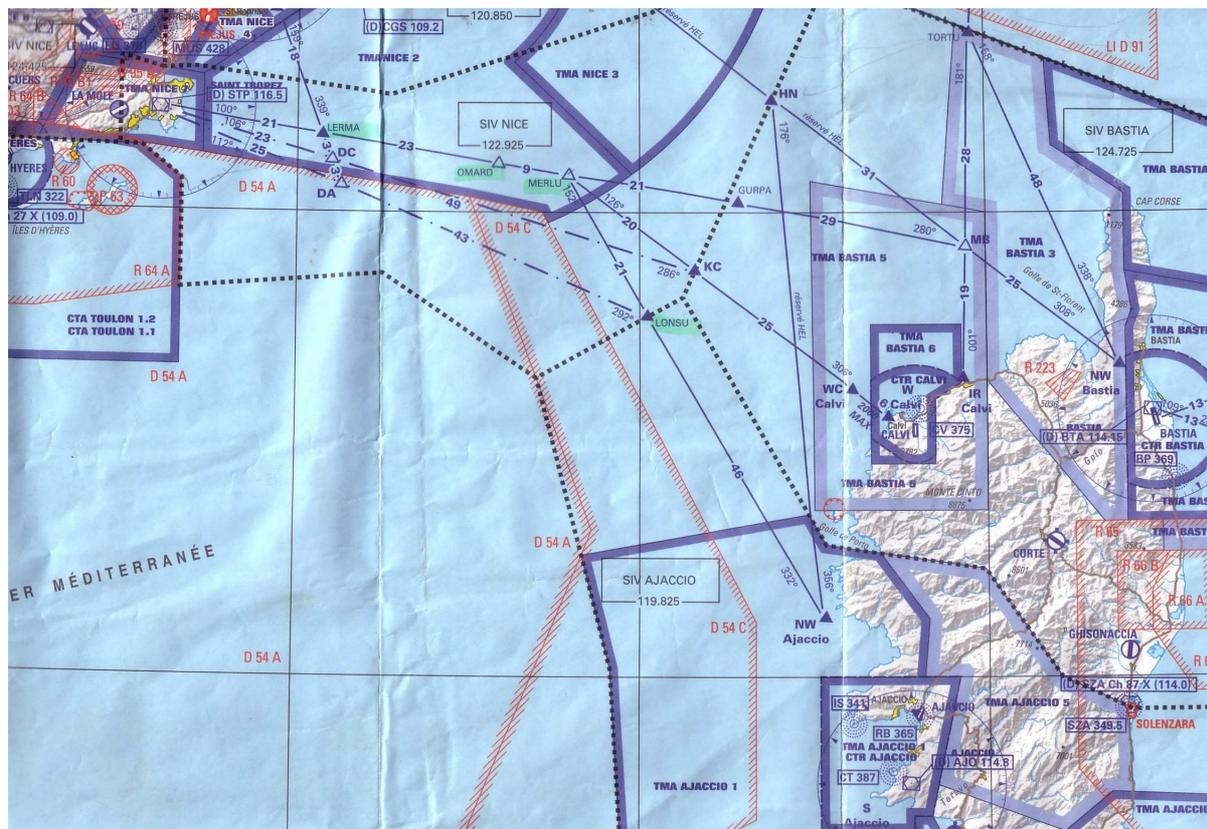
Le D-ELIN d'AVIATIK AEROPASSION MULHOUSE n'était jamais venu en Corse. Nous lui avons offert cette opportunité et il en a semblé comblé.

Pour nous, le vol vers l'île de Beauté reste l'un des plus beaux moments qu'il soit donné de vivre à un pilote privé. Tout d'abord la phase de préparation avec le recueil des infos météo qui, presque à chaque fois nous ont réservé des surprises en vol ou à l'arrivée : grands bleus éblouissants qui, au niveau 55, nous font naviguer dans un univers où l'horizon artificiel est notre meilleur ami ou ciels bâchés et d'une intensité lumineuse telle que les meilleures Ray Ban ne peuvent protéger nos rétines surmenées.

Les derniers moments avant de mettre la manette des gaz au tableau de bord se déroulent inmanquablement au Saint Tex, le sympathique restaurant de Cuers. Le plat du jour est toujours léger et excellent, le sourire du patron et l'entrain de son service participent à l'alchimie du vol. L'avitaillement et le dépôt du plan de vol réalisé dans l'algeco du pompiste que nous connaissons maintenant bien, au milieu de ses maquettes de Warbirds de la seconde guerre mondiale, sont également un beau moment.

Mais il en est aussi d'autres comme la rencontre avec le chef pilote de l'aéroclub du Var qui nous rappelle aussi que son expérience de pilote de l'Aéronavale l'oblige à emporter pour une telle traversée un canot de sauvetage gonflable – que nous n'avons pas.

Et puis, on embarque. On sait, par expérience que la remontée du Réal Collobrier lorsque la 11 est en service sera délicate quand la température est élevée et qu'il nous faudra serpenter à l'assaut des Maures pour gagner la crête où l'on sera, comme d'habitude, un peu chahuté.



Nous avons toujours un peu de mal à nous éloigner de Saint Tropez pour gagner le VOR éponyme qui marque le début de la grande traversée. Contacter Nice Info et activer le plan de vol puis plonger dans la grande bleue...

Lors des premières escapades vers l'île des rêves, les points de compte rendu que sont Omar et Merlu hantaient nos réflexions et nos logs de nav et puis, ils sont devenus comme de vieux amis que l'on se réjouit de retrouver. Perdus dans l'immensité, ces croisements de VOR qui nous faisaient un peu peur sont devenus, grâce aux GPS, des lieux de sérénité et Nice Info ne nous répond plus :

- Vous êtes à 5 nautiques au Sud de Merlu...

Une fois, en route vers Monastir, nous avons choisi de piquer sur Lonsu. La visibilité était détestable et la fatigue visuelle pour garder le cap réellement intense. Depuis, par superstition dérisoire, nous faisons systématiquement route vers Kilo Charlie car c'est plus confortable...

- India Novembre de Nice Info, vous passez Kilo Charlie, contactez Bastia Info sur 124,725.

Depuis quelques années nous savons qu'en approche de Whisky Charlie, on attend d'être dans la zone de Calvi pour informer Bastia de notre souhait de gagner Propriano par la côte en sachant qu'on restera avec eux jusqu'au Golfe de Porto. Et puis, ce sera la fantastique descente vers la Scandola, les aiguilles de Piana, la sublime baie d' Ajaccio et enfin Propriano mais, le propos de l'histoire d'aujourd'hui, c'est de **découvrir les Lavezzi !**

En 2013, il n'y a plus d'essence à Propriano ; les cuves ne sont plus aux normes et les pompes ont été démontées. Toute la nuit, dans nos petites tentes sous l'aile droite d'IN, nous avons été les témoins auditifs d'une belle battue de sangliers aux abords du terrain. Maintenant, il faut reprendre les choses en main et, après un bon bain dans l'eau tiède de la Méditerranée, sur une plage de plusieurs kilomètres où nous étions seuls, il faut reprendre les choses en main ! Seule manière de ravitailler notre félin, faire une escale à Figari, au milieu du trafic international. En été, cet aéroport est toujours écrasé de soleil. Qu'à cela ne tienne, il vaut mieux voyager les réservoirs pleins.



Le décollage de Figari, au milieu des gros porteurs de vacanciers et des jets privés immatriculés dans les paradis fiscaux, n'est que du bonheur lorsqu'on s'élance plein Sud ! La noria d'A 320 reprend le chemin du Nord mais nous, on va vers les frontières de la Sardaigne Italienne ! Lorsque la 23 est en service, ce qui est le cas aujourd'hui, on ne risque pas de rencontrer le mont Caldarelo dans l'axe car on infléchit la courbe de montée assez rapidement vers le point Sierra Alpha Fox d'où l'on aperçoit déjà la ville de Bonifacio. A partir de cet instant, on vole dans le bonheur !



Et puis on prend un cap 160 en laissant le sémaphore dans l'aile gauche en direction de la pointe de Pertusato. A cet instant, attention à ne pas survoler la ville en dessous de l'altitude autorisée car les marins veillent...et les amendes suivent...

Cinq minutes de vol radieux suffisent pour atteindre les Lavezzi paradis quasi tropical évoquant les rochers des Seychelles. Les touristes estivants ne s'y sont pas trompés car les anses sont sur occupées par des embarcations de toutes tailles et de toutes natures. Les images se passent de tout commentaires mais au-delà de la beauté des lieux c'est aussi une tranche d'histoire qui habite ce chaos rocheux – pointe extrême Sud du territoire métropolitain : le naufrage de la Sémillante.



Le 27 mars 1854, la France, sous le gouvernement de Napoléon III, s'associe à l'Empire Britannique de la reine Victoria pour déclarer la guerre à la Russie et, par là même au Tsar Nicolas I. Ce dernier a décidé d'annexer la Crimée et Sébastopol pour ériger un rempart destiné à protéger les Chrétiens orthodoxes des invasions musulmanes. Tiens c'est amusant de constater que l'actualité des lieux refait surface avec d'autres motivations... C'est ainsi que commence la guerre de Crimée.



Dès le début de l'année 1854, la Marine est mobilisée pour acheminer tous les régiments qui seront affectés sur ce théâtre d'opérations. La frégate Sémillante quitte le port de Toulon sur ordre le 14 février 1855 malgré un baromètre défavorable (730 mm Hg). Elle est commandée par le capitaine Jugan.

C'est un trois mats à coque en bois fort bien armé de 60 canons. Sa mise en service remonte au 16 février 1841 : elle embarque 393 soldats, 293 hommes d'équipage, 16 passagers ainsi que du matériel.

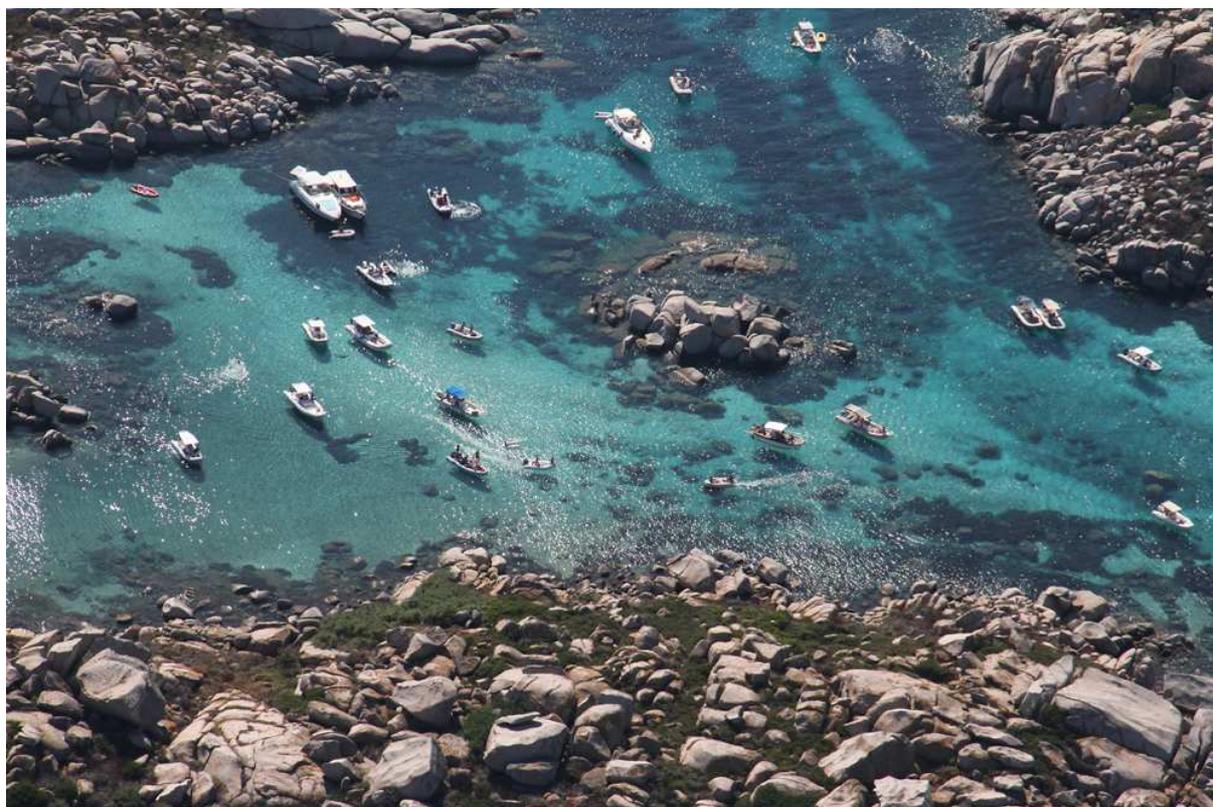
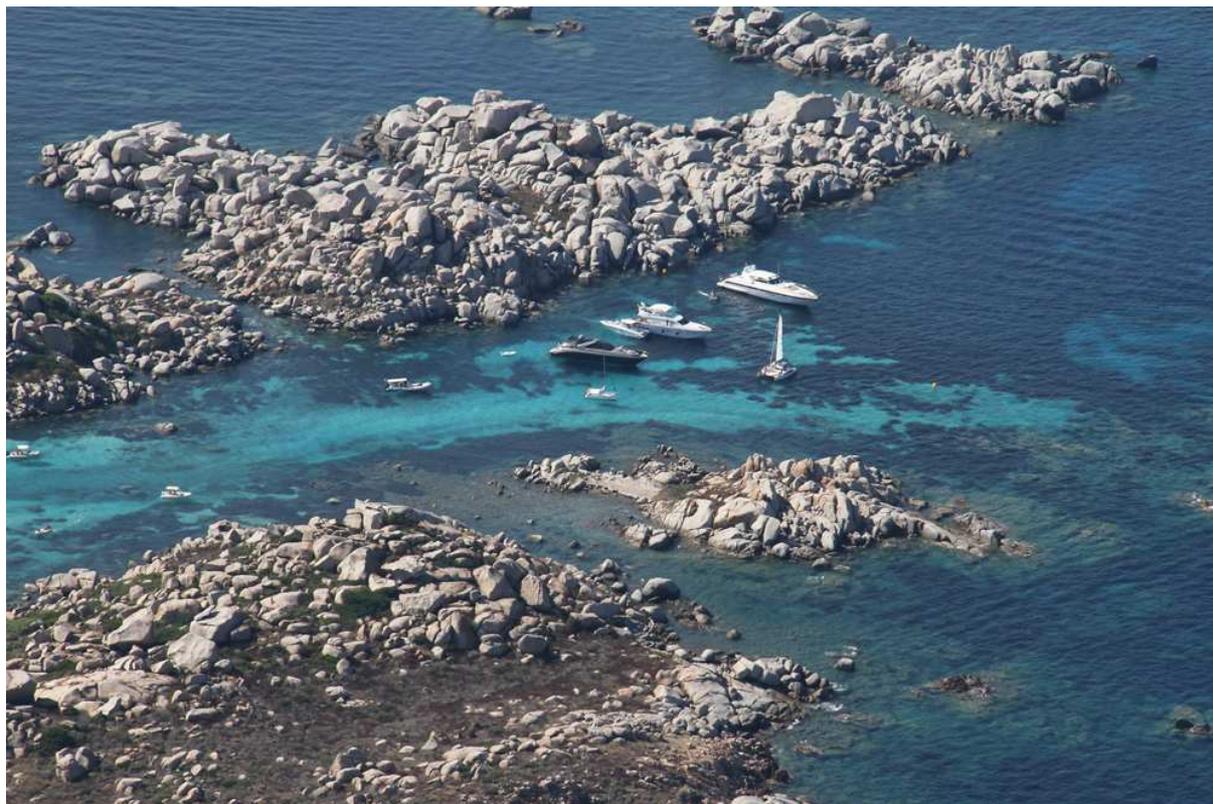


Au large de la Corse, la pression barométrique chute encore et le vaisseau se retrouve vite dans la tempête. Dans l'espoir de trouver un abri des vents furieux à l'Est de la grande île, le capitaine engage son bateau dans les bouches de Bonifacio entre la Corse et la



Sardaigne. Mais la nuit tombe vite en hiver et le vent change pour venir du Sud Ouest. Le combat est acharné pour maintenir le cap entre les deux îles. Face à la violence des éléments et à celle des courants, la Sémillante se retrouve dans l'impossibilité de tenter toute manœuvre de survie. A terre, à Bonifacio, la plupart des toits sont emportés, les arbres arrachés et une maison s'est même écroulée entraînant dans la mort tous ses occupants.

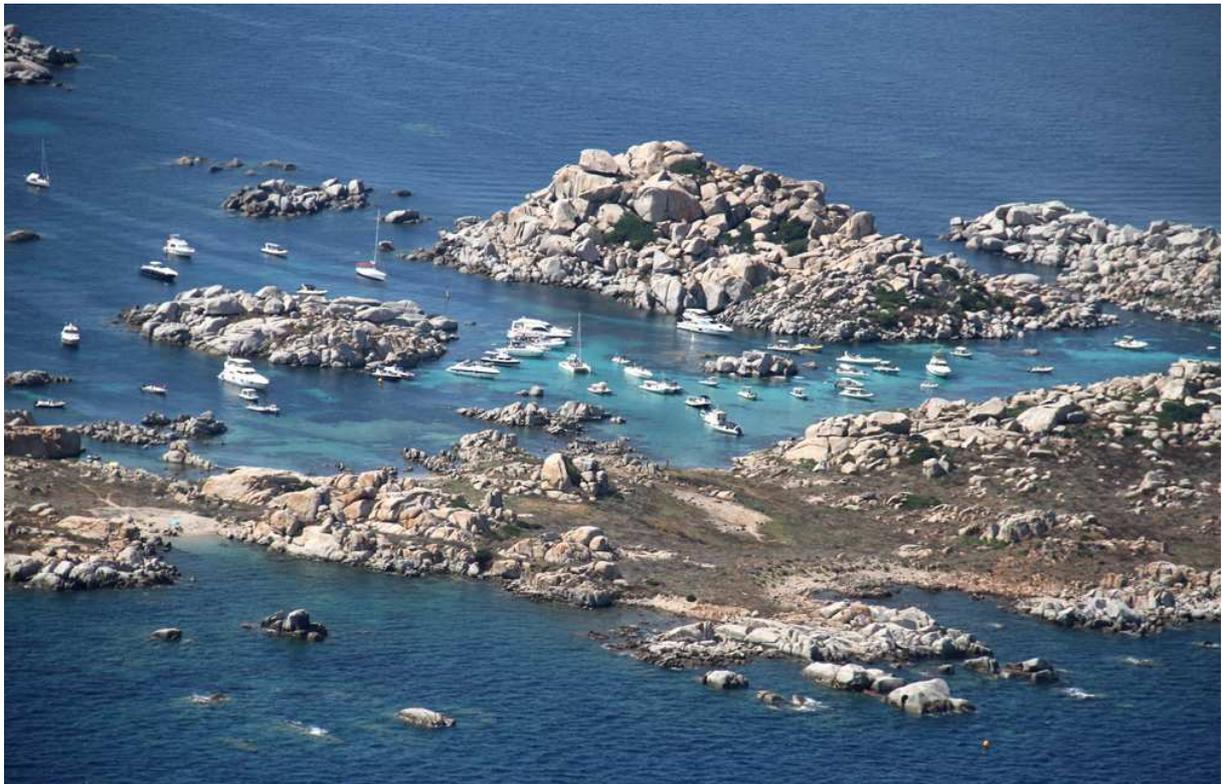
L'ouragan déferle sans discontinuer durant toute la journée du 15 et la nuit qui suit.



La Sémillante, désemparée, se bat dans le goulet en furie avant de disparaître. Personne ne saura jamais à quel moment cela s'est produit car le bâtiment s'est littéralement volatilisé, broyé par une tempête exceptionnelle. On ne retrouvera rien sinon de menus débris portés parfois très loin des îlots des Lavezzi.



Aucun homme parmi l'équipage ou les soldats ne survivra au désastre. Cette effroyable catastrophe fera 702 morts dont on découvrira la plupart des dépouilles mutilées sur les grèves et les plages. Le plus surprenant fut que seul le cadavre du capitaine et celui de l'aumônier purent être identifiés parmi les 560 corps repêchés et inhumés dans les deux cimetières des Lavezzi grâce à une épaulette de vareuse et une difformité du pied qu'avait Jurgan et par les attributs sacerdotaux et une paire de bas que portait le prélat.



Les autres militaires ne furent jamais retrouvés, la mer les garda pour elle.

C'est l'histoire du petit cimetière que l'on distingue bien depuis les airs et de la colonne pyramidale laquelle peut aussi servir d'amer qui m'a poussé à redécouvrir cette histoire bouleversante.



Il n'existe pas de réglementation de survol particulier pour cette zone mais l'attention doit être soutenue pour ne pas écorner la réserve de la Magdalena située juste au Sud et dont le survol est totalement prohibé.

Deux ou trois 360° seront nécessaires pour bien s'imprégner des lieux. C'est trop beau !



Et puis on remonte vers le Nord car à quelques encablures se trouve l'île « sulfureuse » des milliardaires de Cavallo. Ici, la surface est plus grande et l'on y a même aménagé une piste d'atterrissage privée aujourd'hui désaffectée. Les villas luxueuses se regroupent le long de la côte non loin de petites plages de sable blanc.



On admire sans jalouser mais on ne fait que passer pour regagner notre nid de Propriano car sur Solenzara un orage se prépare et notre vol vers Corte pourrait se transformer en catastrophe sémillante.

Safety First !