

Pratique Choisir son matériel pour partir au long cours

bateaux

Les nouveautés du 21^e siècle

**Construction. Confort.
Équipement.** Tout ce qu'on
aime, tout ce qui change...



Près de 3 m de large pour le nouveau Sun
Odyssey 26 ! Chiffre record qui donne un confort
jamais atteint dans un voilier de cette taille.

N° 488 - Janvier 1999 - 28F

M 1200 - 488 - 28,00 F



200 BEF - 9,50 CHF - 900 ESP - 10.500 TRL - 8,75 CAD - 1100 PTE

Face à face
Dehler 29
contre
Dufour 284
2 bateaux
pour gagner



Deux mois
dans la jungle
Une aventure sur
les côtes de
Nouvelle-Guinée

Dalmatie Le pays des

Entre la ville historique de Dubrovnik et l'étonnante île du nord, Krk, la côte croate, traditionnellement dénommée Dalmatie, compte 1 086 îles et îlots. Déserts arides, villages de pêcheurs assoupis ou souvenirs de cités prestigieuses, il y en a pour tous les goûts.

A

textes et photos
DAMIEN BABINET



cartes
RICHARD FLORENTIN

un jet de pierre de l'Italie, la côte dalmate est fascinante. Ses centaines d'îles, disséminées sur 400 km de côte, composent un concentré de culture méditerranéenne. Champs d'oliviers tombant dans la mer, troupeaux de chèvres agrippés à flanc de montagne, vieilles façades de maisons patriciennes aux couleurs délavées qui se mêlent à des murs de pierres sèches... le tout se reflétant dans une eau dont l'intensité du bleu est inégalable. La Méditerranée telle qu'on l'a rêvée, et même plus belle encore.

Mystérieuse aussi parce que, dans ce décor attendu, on est toujours surpris par des saveurs orientales. On situe la porte de l'Orient en Turquie, mais une croisière dans les îles dalmates remet en cause cette idée reçue. L'Orient commence bien là, dans ces détails



La première baie au sud-est de Zirje illustre bien la physionomie de la côte dalmate. Collines arides où poussent quelques bosquets d'oliviers, et villages de pêcheurs.

d'architecture, dans la forme des bonnets des vieux marins. Cette richesse naturelle et cul-

tuelle s'offre à nous avec d'autant plus de générosité qu'elle semble figée dans son état d'après-guerre. Bien sûr, ici et là, une tuile trop bien polie, un mur blanc planté au cordeau et, surtout, des antennes paraboliques nous ramènent à notre époque mais, globalement, ce pays est extrêmement bien

En Dalmatie, les distances d'une île à l'autre sont réduites. Du nord-est au sud-ouest du plan d'eau choisi, 63 milles séparent les Kornati de Hvar, et des centaines d'escales.

	Trogir	Hvar	Zlarin	Kaprije	Zirje	Kornat
Rogoznica	14 M	33 M	14 M	18 M	15 M	20 M
Trogir	-	29 M	30 M	31 M	22 M	49 M
Hvar	29 M	-	41 M	47 M	43 M	63 M
Zlarin	30 M	41 M	-	7,5 M	8 M	26 M
Kaprije	31 M	47 M	7,5 M	-	5 M	19 M
Zirje	22 M	43 M	8 M	5 M	-	22 M
Kornat	49 M	63 M	26 M	19 M	22 M	-

Distances en milles nautiques

mille et une îles



préservé. Le temps s'est arrêté. Bien que la côte croate soit éminemment maritime, une croisière dans ces îles relève plus de la promenade. Farniente intense et visites touristiques plutôt que navigation pure et dure, où seuls compteraient les virements de bord réussis dans la brise. A l'image de la terre qui se marie si bien avec la mer, une croisière sur ces côtes combine harmonieusement les plaisirs de la croisière et ceux de la découverte à terre. Et si vous profitez de ce décor exceptionnel et de ces eaux abritées pour initier vos amis ou vos compagnes pas encore amarinnées à la vie sur un voilier ? La Dalmatie est le cadre idéal pour cela. ■





Vers le nord ou le sud ? Le choix impossible

Rogoznica présente deux avantages pour les plaisanciers français. D'une part, cette base est située à proximité de l'aéroport de Split, où atterrissent des vols directs depuis Paris, d'autre part, une base de location Sunsail s'est installée dans la marina flambant neuve. Certes, il y a bien d'autres ports de départ, comme Pula, au nord, ou Zadar, devant les îles Kornati, mais, à Rogoznica, on se trouve au centre de la côte dalmate, avec la possibilité de faire une route vers les îles du nord, et notamment les fameuses Kornati, ou vers le sud et rejoindre Dubrovnik. Chacune de ces orientations représente une bonne semaine de croisière. L'idéal est de prévoir deux semaines, ce qui laisse le temps de visiter les différents archipels.

Poussières d'îles des Kornati

Vers le nord, tout d'abord, Zirje et les îles Kornati offrent un caractère désertique très impressionnant. Les îles sont pelées, arides. Sur certaines, vues de la mer, on a la sensation que rien ne pousse et, pourtant, en s'approchant, on découvre, dans le flanc d'une



Au pied de Trogir, les quais de pierre réservent quelques places aux yachts.



Bavardages du soir sur le port de Kaprije.

Les amateurs de paysages déserts préfèrent les Kornati, alors qu'au sud, des villes anciennes attirent les touristes. Seule lacune : les plages quasiment inexistantes.

A LA TABLE À CARTES

* **Cartes** Deux cartes du Shom couvrent cette région, la 7326 et la 3540. Pas de carte P ni de Navicartes, mais des cartes de l'Admiralty très précises, la 2711 de Zadar à Rogoznica, la 2774, d'Otovis à Sibenik, et la 2712, d'Otok Susac à Split.

* **Guides** Seul ouvrage de navigation sur la région : *Adriatic Pilot*, édité en Angleterre par Imray. En réimpression, il sera disponible à la librairie des Emom au printemps. Les guides touristiques sont rares, Gallimard ne prévoyant la publication de son guide qu'en mai 1999.

* **Météo** Des bulletins météo sont diffusés, en anglais, sur la VHF canal 21, à 7 h 45, 14 h 45 et 21 h 45.

colline, une entaille à l'ombre de laquelle viennent s'agripper deux ou trois maisons, un bouquet d'oliviers et une ou deux barques de pêche. L'homme se fait très discret dans cette nature encore sauvage. On se croirait presque à l'origine du monde, notamment face au phénomène géologique que sont les cliffs (falaises karstiques), dont les plus célèbres sont ceux de Klobucar. Pour accéder à ce secteur, il est vivement recommandé de naviguer dans le long couloir maritime qui longe la côte sud-ouest de Kornat. L'impression de glisse, dans cet étroit chenal encaissé entre maintes îles est tout à fait étonnante... si la brise daigne se lever. Autre expérience unique : se faufiler entre les îles de Kornat et de Dugi Otok. Comment imaginer un plus grand bonheur nautique que ces îles imbriquées les unes dans les autres ?

Si l'on ne dispose que d'une semaine, il faudra déjà songer au retour, d'autant plus que le vent est souvent rare dans cette région, un agrément pour ceux qui veulent s'initier aux plaisirs de la croisière mais un inconvénient pour les « bouffeurs de milles ». En redescendant vers Rogoznica, il est déconseillé de s'arrêter à la marina de Zut, on lui préférera les jolis mouillages forains de la même île ou, surtout, de Zlarin et Prvic, deux petites îles dont les ports se font face. Deux ports de pêche plein de charme, où une escale s'impose.

Rendez-vous avec l'Histoire

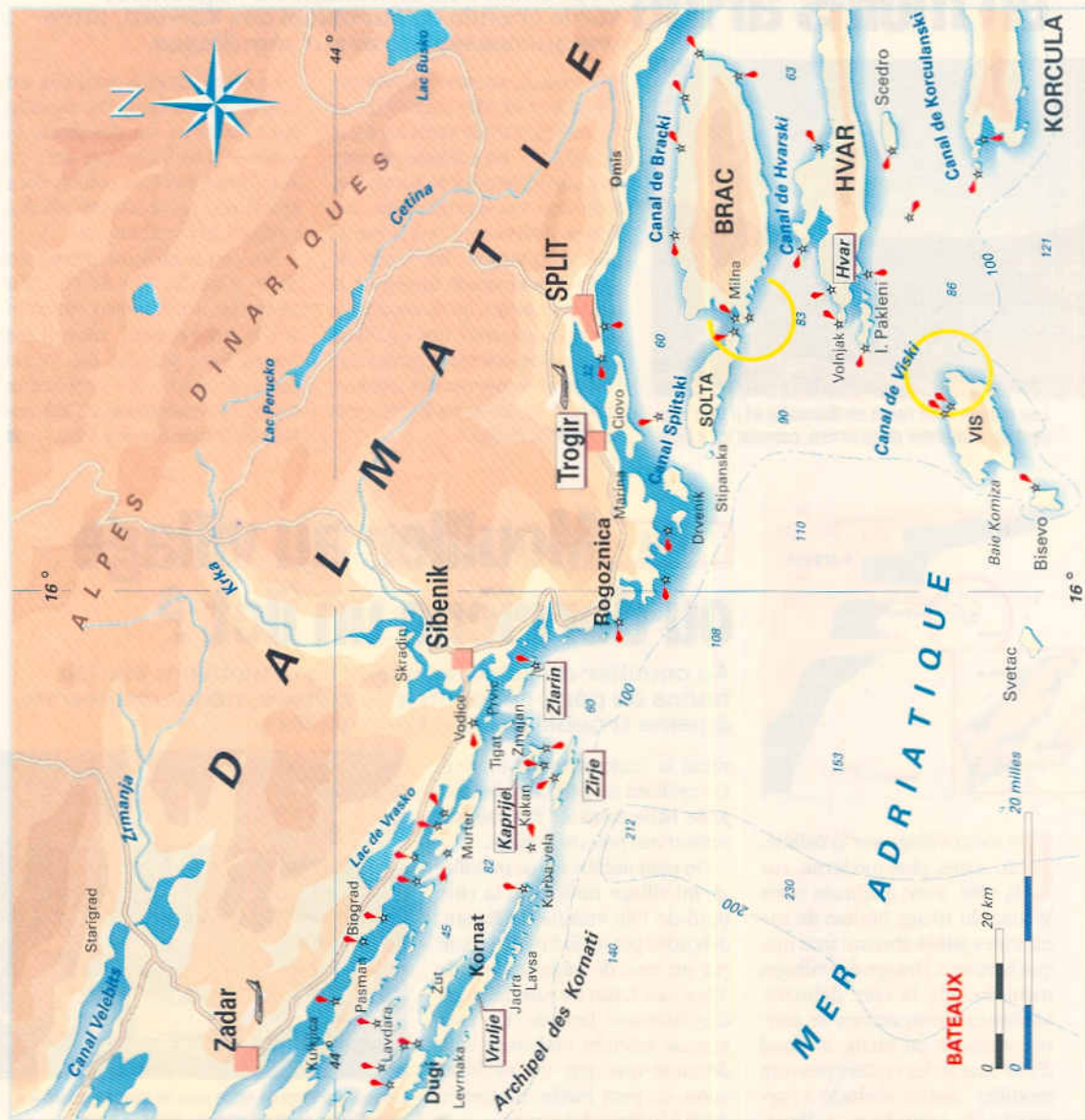
Si l'on a encore quelques jours devant soi, les îles du sud méritent le détour. Elles sont plus grandes, plus hautes, plus vertes, plus peuplées. Leurs richesses architecturales et culturelles sont plus importantes, notamment les villes historiques comme Trogir ou Hvar. Attention, dans cette dernière, à la houle qui secoue en permanence le « port ».

La navigation le long de cette côte est sans difficultés. Parfois, une perche, installée depuis peu, n'apparaît pas encore sur les cartes, mais, en fait, on comprend très facilement et très rapidement où l'on est. Pour trouver un mouillage pour la nuit, pas de souci, il y en a partout et la seule restriction concerne la profondeur de certaines criques. Il suffit alors de passer à la crique suivante, où les fonds permettent de mouiller. Il faut juste veiller à ce que le sirocco ne se lève pas, seul aléa de la navigation en Dalmatie. ■

HISTOIRE

Les îles Kornati, un phénomène géologique

Le groupe des îles Kornati, le long de la grande Kornat, est un parc national croate depuis 1980. Composé de roches calcaires, l'archipel est émaillé de roches karstiques : crevasses, dépressions, grottes et, surtout, les fameux cliffs, appelées par les habitants « couronnes ». Ces cliffs forment des falaises tombant en à-pic dans la mer, la plus haute ayant un surplomb de 80 m de haut et la plus longue s'étendant sur 1 km. Le parc national comprend une cinquantaine d'îles et d'îlots au caractère particulièrement sauvage. Les collines de calcaire sont saucissonnées par des murets de pierres sèches rejoignant une rive à l'autre. C'était le moyen le plus pratique de séparer les lopins de terre. Cette coutume est particulièrement visible sur la partie sud-est de Kornat, le long de l'étroite langue de terre s'étendant sur 7 km et dont la largeur n'excède pas 200 à 300 m. Une terre en dos d'âne, avec des sommets, notamment le cône Opat, 109 m de haut, et des creux, des langues de terre appelées *prislige*.



Parmi ces centaines d'îles,
des escales de toute nature

ZIRJE

Un air de Kornat, en moins aride

La première île en venant de Rogoznica, sur le chemin de l'archipel des Kornati, offre une succession de beaux mouillages.



Les plages sont rares en Dalmatie et il faut souvent se contenter de graviers, comme ici à Zirje.

Plusieurs petites criques entaillent sa côte sud. Celle du milieu, cachée dans un écrin de verdure, est baignée par une eau particulièrement turquoise. Pour une fois les rives sont couvertes d'oliviers. C'est aussi la plus fréquentée, les fonds de sable peu profonds invitant à la baignade autant qu'au mouillage puisqu'ils assurent une excellente tenue des ancres, à moins que l'on préfère tourner des amarres autour des rochers blancs qui bordent le rivage.

La crique la plus orientale est la plus désertique. On mouille par 12 à 15 m, sur des fonds de sable et d'herbiers. Cet abri est surplombé par une colline dont le sommet est couronné par des vestiges de fortifications.

Aucun ravitaillement possible dans la partie sud de l'île. En revanche, un hameau est situé sur le littoral nord, mais il est moins bien protégé des vents dominants que les nombreux mouillages méridionaux, tout autour de la baie Stupica Vela. ■



KAPRIJE

Mouiller au village ou derrière un îlot ?

Au coucher du soleil, les vieux se retrouvent sur les bancs du port, concentré de culture méditerranéenne, à peine troublé par quelques yachts.

Un vieux village sur la colline, un autre, plus moderne, sur la côte, avec quelques cafés le long du rivage hérissé de minuscules jetées abritant une unique barque, à l'image des villages insulaires de la côte dalmate. Modestes constructions de pierres, maisons ou quais, au fond d'une baie où les voiliers peuvent mouiller. Aucun obstacle à l'approche de cette baie. A l'inté-

rieur, la profondeur est limitée. Un quillard ne peut accéder à la jetée bâtie sous les fenêtres du restaurant, près de la plage.

On peut préférer, à ce mouillage mi-village mi-forain, la côte nord de l'île voisine de Kakan, débordée par un îlot rond, séparé par un banc de sable couvert de 3 m d'eau. L'eau est turquoise, incroyablement limpide. Un paysage de solitude, où l'on ne sera dérangé que par un pêcheur venu, au petit matin, traquer le *danti* à la force des rames. ■



Le quai de Kaprije offre peu de places, mais les mouillages sont nombreux dans la baie.

VRULJE

Au cœur du parc national



Le long de la côte sud-ouest de la grande Kornat, plusieurs criques peuvent abriter un bateau de croisière dans de bonnes conditions de sécurité.

Le port de Vrulje se situe au fond d'une petite baie autour de laquelle un hameau est planté au milieu des collines arides. Un quai en forme d'épi peut accueillir deux ou trois yachts, mais la plupart des visiteurs mouillent au centre de la baie, bien protégée de la plupart des vents. Aucune ressource

ici, si ce n'est un bistro-restaurant dont le menu du jour varie en fonction de la pêche du matin. Les fonds sont de bonne tenue et les rives accores. Idéal pour passer la nuit à l'ancre mais les plaisanciers sont relativement nombreux à y faire escale. On peut alors préférer les baies de Torette ou de Smokvinjak. ■

ZLARIN

Tous les charmes de la Dalmatie

Tout proche du continent, Zlarin est un petit port très attachant. Trois bassins pour les barques de pêche, un bout de quai pour les yachts.



A Zlarin, on s'amarré sous les façades des belles maisons, parfois très bien restaurées par des estivants venus du continent.

Seul défaut du port de Zlarin : son ouverture sur le nord-ouest. Le vent peut s'engouffrer dans cette baie encastrée entre deux collines.

Dans ce cas, il vaut mieux appareiller vers l'île d'en face, Prvic. Mais, question charme, la plus méridionale des deux remporte la palme.

En venant du nord ou de l'est, l'approche ne pose aucune difficulté, pas la moindre tête de roche à arrondir. Sur bâbord, une jetée, supportant le feu

d'atterrage, permet d'identifier facilement le port. Le bout de cette jetée est réservée aux ferries, le reste étant accessible aux yachts. Il est cependant préférable de mouiller cul au quai suivant, le premier des trois construits en épi à l'intérieur de la baie. On y dispose d'eau et d'électricité, d'un supermarché et d'un dépôt de tabac-journaux. On peut même y acheter des timbres et trouver une boîte aux lettres (fait rare dans ce pays où les cartes mettent généralement trois semaines pour parvenir en France). Autour du port, plusieurs terrasses de café animent les soirées. Et, la journée, il fait bon flâner à l'ombre des ruelles charmantes du village en surplomb. ■

Le ravitaillement

On arrive à s'approvisionner sans peine. Certes, sans l'abondance que l'on connaît en France, mais on n'est jamais en manque de produits de base. On trouve même des petites boutiques dans des îles un peu perdues. Si elles sont pauvres en denrées, elles permettent de se dépanner. Heureusement, parce que les restaurants sont rares en dehors des zones touristiques. Avec la kuna équivalente au franc, les comptes sont faciles à faire.





La baie de U.Vlaka, sur la côte nord de Pakleni Otok.

PAKLENI OTOK

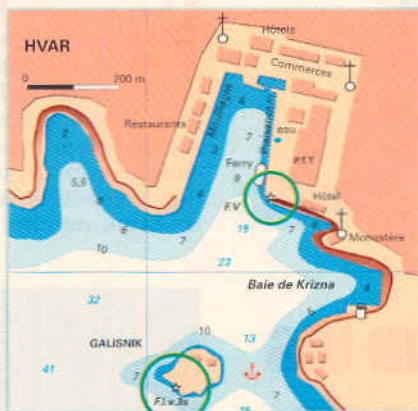
Au calme près d'une vieille ville touristique

Tout autour de cette île, se cachent des criques plus ou moins bien abritées, selon les vents.

Débordant la pointe occidentale de l'île de Hvar, Pakleni Otok offre de nombreux mouillages forains. L'île abrite quelques fermes discrètes, noyées sous une végétation abondante, et notamment des vignes. Les côtes

sont creusées d'une multitude de criques. Les mouillages les plus sûrs se trouvent juste en face du port de Hvar (notre plan ci-contre), dans les petits chenaux qui se faufilent entre des îlots plus modestes encore.

Sur la côte sud, de nombreuses criques sont bien protégées des vents dominants du nord-ouest, mais nous avons préféré nous arrêter dans une des baies du nord, la plus vaste,



dont l'accès se repère facilement grâce à un îlot rond en pierres blanches. On y mouille au centre, sur des fonds de sable, ou en amarant l'arrière à la rive bordée de roches. ■

Les vents

Le calme de ces îles est parfois perturbé par des coups de vents aussi soudains qu'inattendus. Le plus connu est le si-rocco, du sud-est, qui charrie pluie et nuages bas. La bora, du nord, rappelle notre mistral, avec son ciel clair et dégagé. Les vents dominants soufflent du nord-ouest, dans l'axe des îles. La navigation est généralement rythmée par les calmes du matin et du soir, entrecoupés par une brise légère, 10 à 15 nœuds en milieu de journée, pendant les heures les plus chaudes.

Hvar et Trogir A l'ombre des cités historiques

Des vestiges remarquables se découvrent dans les vieilles villes. Ils retracent le passé grec, romain, slave...

Outre les mouillages solitaires, les escales au pied des vieilles cités dalmates font partie du charme de la croisière. Près de Rogoznica, on peut s'arrêter à Trogir, ville fortifiée construite sur une petite île plate, trait d'union entre le continent et l'île d'Otok Ciovo, sur laquelle est aménagée la marina. On peut aussi tourner ses amarres sous les

Amarriage sous les fortifications de Trogir

fortifications, en prenant soin de ne pas prendre la place des ferries, dont les allées et venues se prolongent assez tard le soir. En se faufileant dans les ruelles étroites, on découvre de nombreuses églises, des porches décorés et des maisons de caractère. Au sud-est, la ville médiévale de Hvar est l'une des escales touristiques les



Hvar est construite sur les flancs de deux collines. L'escale est pittoresque, mais le mouillage est rouleur.

plus courues. Certains bâtiments datent du XIII^e siècle et se marient harmonieusement avec les superbes façades gothiques. A ne pas manquer, la balade qui grimpe vers la citadelle et fait peu à peu découvrir un magnifique panorama sur le port. La forteresse du

XV^e siècle est due aux Vénitiens, ses défenses ont été renforcées pour résister aux Turcs, mais elle a du mal à faire face aux assauts de la modernité, un bistrot du plus mauvais goût s'étant installé sur la terrasse où autrefois veillaient les canoniers. ■



Publicité

NAVIGUER TRANQUILLE...

La Croatie... ... Vent Portant, avec Kiriacoulis

Pourquoi avec Kiriacoulis en Croatie ?

L'expérience : premier groupe international à se réinstaller en Adriatique en 1995, aujourd'hui une des plus importantes flottes avec près de 35 bateaux.

Présent sur 3 bases :

En 95 : Pula, 6 bateaux Gib Sea neufs.

En 96 : Pula, 12 bateaux neufs ou de moins de 5 ans (Gib Sea pour la plupart).

En 97 : Pula + Split : 24 bateaux neufs ou de moins de 5 ans (Gib Sea et Bavaria).

En 98 : Pula + Split + Zadar : 40 bateaux (Bavaria pour la plupart) répartis en 3 classes "Prestige", "Classe" et "Économique".



Diaporama 05 46 34 02 46 - Photo DR

Pourquoi avec Kiriacoulis ? En Croatie comme ailleurs : Grèce, Turquie, Italie, Antilles...

- le souci de la qualité : Kiriacoulis a demandé et obtenu, en Grèce, la certification du bureau Véritas pour la norme ISO 9002 sur l'ensemble de son activité location

- l'avantage de la sécurité : le groupe Kiriacoulis, à travers Kiriacoulis Mediterranean SA est entré en Bourse d'Athènes en Février 1998

- l'agrément d'une structure familiale : la flotte est gérée par des responsables motivés et a gardé cet esprit de service propre aux entreprises familiales.

Vent Portant sur la Croatie

Vent Portant, l'agent principal du groupe Kiriacoulis en France : réservations en direct, informations sur les vols et transferts, conseils sur les croisières, la météo, les visites à terre à ne pas manquer, etc ...

Les bateaux Vent Portant

Gib Sea : 302 - 334 - 364 - 414 - 444

Bavaria : 32 - 34 - 36 - 38 - 42 - 46 - 47

Équipement de qualité :

Exemple GPS et Guindeau électrique sur tous les bateaux, pilote et Bimini sur les bateaux de la gamme "Prestiges"

Exemples de prix :

Bavaria 36 année 1999 flotte "prestige" 12 400 F/semaine en mai et juin.

Gib Sea 302 : 9 700 F la semaine en août.

Vent Portant

Tél : 05 46 44 76 93 Fax : 05 46 34 39 93

E.mail : vent.portant@wanadoo.fr



Le coin des bonnes affaires

Triton, les débuts du plastique

Construit au départ aux Etats-Unis, à plusieurs centaines d'exemplaires, Jouët a démarré en 1963 la fabrication de ce voilier de 8,60 m, en sloop ou en yawl. Il n'a pas connu le succès attendu.

Dans notre essai (n° 79), nous notions : « *Le Triton viendra se joindre aux autres nouveaux bateaux en plastique dont nous prévoyons une extension très rapide en France dans les prochaines*



années. » Le bateau ayant servi à cet essai navigue toujours avec son mât et ses emménagements d'origine. Qu'il est triste de devoir donner un prix à ce bateau. 60 000, 70 000 F? il faut certainement y ajouter une plus-value d'ordre sentimental !

Super Arlequin, un voilier bien né

Dû au crayon d'André Mauric et construit par Quéré de 1971 à 1984, le Super Arlequin a eu une glorieuse carrière, parée des plus beaux titres, dont la Channel Race, la Course de l'Aurore. Ce sloop de 9,20 m de long pour 2,92 m de large allait vite et bien. On trouve de belles occasions autour de 80 000 F, ce qui n'est pas excessif pour s'octroyer le plaisir de naviguer sur un plan Mauric.



Observatoire

Des chiffres de plus en plus affûtés

Trois ans après son lancement, le point sur l'observatoire du marché... et les réponses à toutes vos questions.

Premier point essentiel : d'où viennent les chiffres ? Tout simplement du marché réel ! Ici, pas de cuisine interne et donc de risques d'erreurs. Nous nous contentons de collecter les milliers d'annonces en circulation aujourd'hui. Toute cette information est stockée sur

un ordinateur qui nous donne la moyenne des prix, série par série. Il s'agit, c'est important de le rappeler, de prix d'annonces, et non de prix de vente. Ils sont donc en théorie un peu supérieurs aux montants réels des transactions. Mais cela évolue. Nous constatons en effet que l'observatoire du marché permet aux vendeurs d'avoir une idée de plus en plus précise de la valeur de leur bateau, et ainsi de l'afficher, d'entrée, à un prix

réaliste. L'écart entre prix d'annonce et prix de vente tend ainsi à décroître.

Deux chiffres figurent à chaque fois dans les tableaux. Le prix mini correspond, comme son nom l'indique, au prix le plus bas constaté parmi les exemplaires actuellement en vente. Le prix moyen résulte d'une moyenne rigoureuse entre toutes les unités disponibles sur le marché. L'expérience montre que le prix de vente réel se situe le plus souvent entre ces deux va-

Pour bientôt : le suivi des transactions jusqu'à la vente

leurs. Il peut arriver que le prix mini soit perturbé par la présence d'un bateau en mauvais état à prix bradé ; mais nous nous efforçons d'éliminer ce genre de pollution en traquant les prix « anormaux ». Nous sommes parallèlement en train de mettre en place un outil pour pouvoir suivre les ventes jusqu'à leur conclusion. Les premiers résultats ont été publiés il y a deux mois. D'autres suivront, et nous comptons bien, à terme, pouvoir vous pro-