



## Le mot du Président

Cette année, le temps estival a joué les prolongations, ce qui n'a rien d'exceptionnel aux dires des météorologistes. Certains regrettent de n'avoir pu mener à bien leurs projets de croisières, contrariés par les caprices d'Eole et pensent à tort que leur participation au Challenge de la croisière n'a pas d'intérêt! D'autres, préoccupés par le quotidien et soumis au rythme infernal du dieu Cronos, remettent sans cesse au lendemain l'envoi d'un courrier pour signaler qu'un événement dont ils ont eu connaissance, qui un commentaire sur leurs expériences bonnes ou mauvaises, qui un avis sur tel port ou telle marina... C'est seulement avec votre participation que notre base de données eut s'enrichir. Le Journal de Bord reste avant tout votre « bulletin de liaison » pour informer, rendre compte de nos activités et fédérer notre Club.

Restons confiants. Dans l'Agenda, vous retrouverez les dates des activités prévues pour cette fin d'année. D'ores et déjà, vous noterez le Calendrier 2010 qui s'annonce prometteur. Nous en discuterons lors de l'Assemblée Générale de décembre prochain, pour définir ensemble les améliorations à apporter à l'organisation de nos manifestations afin de mieux répondre à vos aspirations et assurer votre participation « Votre avis nous intéresse ». Grâce à vous l'UPF ne « s'encalminera pas », comptant sur votre fidélité, votre passion de la mer et des beaux bateaux.

**Jean GUILLEMOT**

## Sommaire :

## Pages

- Calendrier 2010 / « 20 ans déjà »..... 2
- Les rassemblements : Voiles de St Tropez..... 3
- Week-end dans les Anglo-Normandes..... 3/4
- Carnets de voyage:  
Croisière d'Anisa II en Baltique..... 5/6/7
- Actualisation du Cahier 107 :  
La Croatie en 2009..... 8/9/10
- Brèves de Pontons..... 11/12

## Agenda :

### 30 Octobre :

Challenge de la croisière : réception des derniers envois

### 12 décembre :

Assemblée Générale ordinaire dans les Salons du Yacht Club de France.

### 27 janvier 2010

Dr J.Y. CHAUVÉ : Les contraintes médicales dans les courses au large.

## Viennent de nous rejoindre :

Alain FOSSE et Christine FOSSE-PLUVINAGE  
S/Y LA BELLE GABRIELLE  
6 avenue de la Belle Gabrielle 94120 FONTENAY s/ BOIS  
01 48 73 15 29 [alainfosse@wanadoo.fr](mailto:alainfosse@wanadoo.fr)

## Voiles et Voiliers :

« Le magazine des passionnés de la mer »

Nous rappelons que l'UPF a négocié pour ses adhérents un *tarif préférentiel d'abonnement et de réabonnement* (valable pour la France Métropolitaine): 12 numéros = 42€ incluant le mot de passe (N° d'abonné) donnant accès à leur Club internet sur le site : [www.voilesetvoiliers.com](http://www.voilesetvoiliers.com).

Pour profiter de cette offre intéressante, envoyez vos coordonnées complètes pour un abonnement ou vos coupons de réabonnement accompagnés d'un chèque (quarante deux euros) libellé au nom de l'UPF : **41 avenue Foch/75116-Paris**, à l'attention de notre trésorier : Didier ROMAIN, [didier.y.romain@wanadoo.fr](mailto:didier.y.romain@wanadoo.fr) en charge de la régularisation des dossiers et du règlement auprès des services comptables de VV.

## Rendez-vous : Au MUSEE NATIONAL de la MARINE Palais de Chaillot :

\* *Exposition*: Dix années d'acquisitions 1999-2009

Du 28 octobre 2009 au 10 janvier 2010

\* *Séminaires d'archéologie navale* :

Les lundis, du 5 octobre au 14 décembre 2009

Jean Boudriot architecte naval et Eric Rieth chercheur au CNRS



## Calendrier 2010

Les dates de certaines activités prévues en 2010 sont déjà arrêtées. Nous vous en informons dès à présent pour que **les** notiez sur votre Agenda et restiez disponibles pour pouvoir y participer.

- **3 mars : 2<sup>ème</sup> Forum de la SNSM** : dans le cadre de la Cité de la Villette, « Mer en sécurité » associera pour une journée exceptionnelle de travail et d'échanges autour des sauveteurs en mer tous les acteurs publics et privés concernés par la sécurité maritime. La Villette ouvrira sa Cité des Sciences et offrira ses bassins aux nombreux participants.
- **Frais de participation 30€ + 30€** déjeuner sur place (facultatif)  
Contact : [www.merensecurite.org](http://www.merensecurite.org) (pour une préinscription) / SNSM – Forum « Mer en sécurité » 31, Cité d'Antin, 75009 PARIS
- **Au printemps : une sortie à Lorient « la Cité de la voile »** en partenariat avec l'Association PEN DUICK.
- **Courant mai : Croisière en péniche sur l'Yonne** : Patrick Pillot à bord de CARLINA, nous propose sur un WE, un aller-retour Corbeil/Auxerre avec une nuit à l'hôtel.
- **12/13 juin : Handivoile** au départ de Hyères
- **A partir du 14 juin : Rallye côtier en Méditerranée** au départ de Hyères organisé en partenariat avec le Lions Club.
- **En septembre : Venise et sa lagune** en pénichettes de location.

## 20 ans déjà : « RATAFIA » passait le rideau de fer.

Jean GUILLEMOT se souvient :

**« Ratafia » fut le premier voilier français à passer derrière le rideau de fer où, le 14 juillet, il a fêté le bi centenaire de la révolution française.**

Jane et Marc LUCAS avaient imaginé rallier le port de LENINGRAD situé à l'embouchure de la NEVA depuis DEAUVILLE, poste d'amarrage de leur « Sancerre ».

Ce projet de vacances dans la Venise du nord, aussi séduisant soit-il, nécessitait en cette période, les autorisations soviétiques. Armés de patience, les deux navigateurs se sont livrés à d'interminables démarches tant auprès du consulat que du ministère des affaires étrangères voire du ministère de l'intérieur, mais sans obtenir de réponse. Après de longs mois d'attente, une autorisation de la main de la capitainerie de LENINGRAD leur parvint en France, et le 30 juin 1989 au matin, « Ratafia » larguait ses amarres pour un périple de quelques 880 miles.

Empruntant le canal de Kiel puis le golfe de Finlande, Jane et Marc LUCAS relâcheront à HELSINKI en mettant à profit cette seule escale pour changer la poulie de tête de mât avant d'entrer dans les eaux soviétiques. L'itinéraire fixé dans cette zone de fort trafic les dirige vers la bouée d'atterrissage LENINGRADSKY ; un pilote les prendra en charge pour les amarrer au « Inflat Shipping Company Yacht Club » situé dans un des bras de la petite NEVSKA. Accueil courtois sans plus de la part des agents des douanes et de l'immigration, mais sans commune mesure avec la réception « without protocol » dans le bureau du Commodore Yury PANIN.

Guidés par deux employés du Yacht Club, YURY-le-1<sup>er</sup> et BORIS, les deux français consacreront plusieurs jours à la découverte de la ville : les quartiers de Pétrograd, la forteresse Pierre et Paul, le croiseur « Aurora », le Palais de l'Archiduc Michel qui abrite le Musée depuis 1898 ; vint ensuite le Palais d'hiver, la Nevski Prospect, le café Poutchkine et enfin l'Ermitage. Le séjour devait se terminer par une réception à bord de « Ratafia » avec échange de cadeaux et la remise en grande pompe à Yury PANIN des guidons du « Deauville Yacht Club », de l'« Union des Plaisanciers Français » et du « Yacht Club de France » par Marc LUCAS ambassadeur des clubs français..

**Ndir** : l'année suivante Jane et Marc LUCAS reprirent le même itinéraire ; en contrepartie Alexis BULKANOV le nouveau responsable du « Baltic Yacht Club » de l'ancienne LENINGRAD devenue depuis peu St.PETERSBOURG invité pour un séjour en France, en septembre 1991, fut reçu au Deauville Yacht Club et au Yacht Club de France par le président de l'Union des Plaisanciers Français.



## Les rassemblements

### **Les Voiles de Saint-Tropez, du 26 septembre au 4 octobre 2009.**

Née d'un défi lancé entre passionnés en 1981, la Nioulargue est devenue « Voiles de Saint-Tropez » en 1999. C'est donc pour son dixième anniversaire que, cette année, des unités prestigieuses se sont retrouvées pour régater ensemble, notamment, l'Armada des cinq « **PEN DUICK** », « **Y3K** » le vainqueur de la catégorie des Wally après cinq courses validées, « **ROWDY** », vainqueur du trophée Rolex pour les yachts classiques de plus de 16 m (New York Yacht Club) et bien d'autres gréements traditionnels, cotres bermudien ou ketch aurique... un spectacle magnifique de voiles malgré le vent léger de ce début d'automne. « **TUIGA** » a été le vainqueur dans la catégorie « gréements auriques » ; ce voilier de 15 m, navire-amiral du Yacht Club de Monaco, a remporté toutes les manches de la semaine.



En ce qui concerne les membres de l'UPF, ce fut une très bonne année, en termes de participation, malgré l'absence de notre Président, Jean Guillemot, retenu à Paris pour des raisons importantes et indépendantes de sa volonté. A bord de « **CLEMENTINE** », d'« **EPICURE VII** », d'« **ESPALMADOR** », de « **BERNINA** », de « **PRAHU INDAH** » et de « **DIWANDEMA II** », nos membres ont pu assister à toutes les régates de la semaine grâce à une météo favorable.

Vendredi, à bord de Diwandema II, la soirée fut animée par l'incontournable mais incomparable aïoli d'André Geneste. Le lendemain, samedi 3 octobre, comme le veut la tradition depuis 20ans, le *Yacht Club International de Port-Grimaud* nous a offert une réception merveilleusement organisée par Monette Davy, sous la présidence de Gilbert Mossé. Après un échange de cadeaux, Jean-Claude Fabre, notre vice-président, a remercié Gilbert Mossé pour son chaleureux accueil, profité de l'occasion pour lui présenter les objectifs et les activités de l'UPF en 2010 et pour le convier à Paris en décembre prochain.

Pour conclure cette belle semaine, le « dîner de l'amitié » nous a réunis une dernière fois au restaurant *La Pevrascas*, se promettant de se retrouver l'année prochaine pour assister aux « **Voiles de Saint-Tropez 2010** ».

**Didier ROMAIN**

### **Week-end dans les Anglo-Normandes :**

#### **Grandville le 16 octobre :**

Briefing au restaurant du port du Herel : pari gagné ! 7 de nos adhérents, 12 invités et amis embarquent à bord des 3 bateaux que l'UPF a affrétés: Un Sun Magic 44 « **WOTAN** » un Dufour 365 « **NICOLAS** » et un Ovni 345 « **ENORWEN** ». Didier et Jean-Claude qui ont conçu et mené à bien ce projet se félicitent : la météo s'annonce agréable pour un week-end d'automne en Manche. Autour d'un dîner convivial, les chefs de bord font connaissance avec leur équipage avant que chacun ne retrouve sa bannette pour une nuit calme mais un peu fraîche.



## Samedi 18 octobre :



Cap sur Saint Hélier au sud de l'île de Jersey.  
Au petit matin, Enorwen, avec à sa barre Jean-Pierre, est le premier à se présenter à la porte basculante qui vient d'ouvrir avec la marée haute. Dehors, le vent de Nord-Est souffle force 3 à 4. Les bateaux sous voiles sont au près serré ou, bon plein dans un petit clapot désagréable. « Les courants de vives eaux pimentent la navigation » (Jean-Claude), chef de bord de Wotan. « Arrivés en avance à Saint Hélier, en attente d'une hauteur d'eau suffisante au dessus du seuil, nous mouillons, à Saint Aubin, côté Ouest : très joli paysage breton ». (Jean-Pierre). Le soir, apéritif festif à bord de WOTAN, surnommé pour la circonstance le bateau « Amiral » alors que dans le cockpit de Nicolas l'équipage « baptise » son mousse en trinquant à son anniversaire. Mais « gros problème sur Enorwen : « Où trouver un Pub qui accepte de servir une bière en payant par carte bleue ! Jamais, nous ne nous serions remis d'une visite à Jersey sans être passés au Pub » (Jean-Pierre)



## Dimanche 19 octobre :

« Aujourd'hui, temps calme avec seulement deux heures de voile par tout petit temps. Mais quel soleil ! Nous passons par l'ouest de Chausey car la jauge de fuel est à zéro : se trouver sans moteur et sans vent dans Beauchamp avec tous les courants du coin, pas rassurant ! » (Jean-Pierre)



A bord de Nicolas, « soudain un cri : une farandole de dauphins!... Croiser ces animaux n'est pas rare mais il n'en reste pas moins que c'est toujours un vrai bonheur. Me reviennent en mémoire tous ces récits de dauphins alertant les navigateurs sur les dangers de récifs proches : il est vrai qu'entre Minquiers et Chausey, il y a des cailloux sous la quille et de quoi inquiéter nos éphémères compagnons! » (François) « En ce dimanche et en arrivant de Jersey, l'archipel de Chausey apparaît comme posé sur cette mer calme et limpide. Les îles une à une se dévoilent, puis le chenal Beauchamp s'ouvre devant notre étrave. Quel moment magique ! » Vincent, chef de bord du Nicolas. « Mouillage romantique à souhait dans le Sound! » Jean-Claude



## Dimanche soir :

Retour sur Grandville

Le jour baisse vite en cette période de l'année. La porte de la marina est déjà ouverte. Il faut penser au retour, la tête pleine de souvenirs. « Quelle

bonne ambiance ! Je suis prête à repartir pour de nouvelles aventures. (Christine sur Nicolas). « Est-ce encore de mon âge ? Pas d'eau chaude, pas de chauffage... » (Didier sur Wotan).



## Carnets de voyage

### Croisière d'ANISA II en Baltique

Au cours des mois de mai, juin et juillet 2009, **Patrick Pillias** et **Patricia Lefebvre**, à bord de leur bateau **Anisa II**, un Dehler 35, ont fait le tour de la Mer Baltique.



Nous retrouvons notre bateau à Kappeln dans le Schleswig Holstein (Allemagne) le 2 mai. Après avoir complété l'approvisionnement, nous devons patienter 2 jours en attendant des conditions météo favorables. Nous partons le jeudi 7 mai, une première escale à Maasholm, à l'embouchure de la Schlei, puis deux escales dans des petits ports du sud du Danemark.

Nous retrouvons l'Allemagne à Stralsund, une ancienne ville de la Ligue Hanséatique. C'est la première d'une longue série de villes de la Hanse et capitales de la Baltique que nous allons visiter lors de ce voyage, avec Kolobrzeg et Gdansk (Pologne), Riga (Lettonie), Tallinn (Estonie), Helsinki (Finlande), Stockholm (Suède) et finalement Copenhague (Danemark).

Toutes ces villes, en partie ou totalement détruites pendant la dernière guerre, ont maintenant restauré leurs quartiers anciens et sont très agréables à visiter à pied ou à vélo. Chacune a son caractère propre et mélange les architectures : maisons marchandes de la Hanse (toutes sauf Helsinki), immeubles art nouveau (Riga en est un bon exemple), quartiers moyenâgeux (Tallinn, Stockholm), canaux (Copenhague).

Le mardi 12 nous rejoignons la Pologne. Les marinas de la Pologne et des pays baltes sont un peu rustiques, mais l'accueil y est excellent. La côte est une immense plage de sable déserte, bordée de forêts de pins (les Russes interdisaient la construction de bâtiments en bordure de mer) et entrecoupée par les ports situés à l'embouchure des rivières. Nous faisons escale à Swinoujscie, puis Dzwinoz et Kolobrzeg.

Pendant la première semaine nous bénéficions d'un bel anticyclone qui nous amène un grand soleil mais un vent NE, juste de face. Le temps devient ensuite plus variable, avec alternance de soleil et de pluie, mais avec toujours du vent d'est.



Le 20 mai nous arrivons à Gdansk. La marina est située au cœur de la ville historique. Avant d'y arriver, nous longeons les chantiers navals, rendus célèbres par Lech Walesa et Solidarnosc.

Après avoir visité la vieille ville et goûté à quelques spécialités locales, nous reprenons notre navigation vers l'Est.

Une navigation rapide nous permet d'aller directement à Liepeja en Lettonie après une nuit en mer, courte mais froide. Nous faisons un large détour, pour éviter les eaux territoriales de Kaliningrad, enclave russe entre la Pologne et la Lituanie, sous la surveillance d'un bateau des gardes côte russe.



Nous profitons de notre escale à Ventspils et le passage d'un coup de vent, pour traverser une partie de la Lettonie (3h de car) et passer une journée à Riga, une ville qui « vaut le voyage ».

Notre escale suivante nous conduit dans le golfe de Riga, à Kuresaare agréable station balnéaire, sur l'île de Saaremaa en Estonie. Après avoir navigué entre les îles de Saaremaa et Hilumaa nous atteignons la marina de Tallin : les épreuves de voiles des Jeux Olympiques de 1980 s'y sont déroulées mais aujourd'hui tout est très dégradé. Les conditions d'accueil sont médiocres, le personnel peu aimable, les places visiteurs inconfortables et les sanitaires très sales .....

Nous visitons Tallin et sa vieille ville. Une visite dans un musée nous permet de mieux comprendre « la révolution en chantant » qui a abouti à l'indépendance en 1991. Histoire pas si ancienne.....

Le 5 juin nous partons en direction de la Finlande sous une pluie froide et un vent de face. Nous arrivons à l'archipel d'Helsinki dans la soirée. Nous avons atteint le point le plus NE de notre croisière 60°10N, 24°57E.

A partir de là, nous naviguerons dans des pays où la plaisance est très développée (Finlande, Suède, Danemark) avec des infrastructures bien rodées. La première partie de la croisière a été très intéressante, elle nous a permis de découvrir des pays de l'ex block soviétique où peu de bateaux de croisière s'aventurent.

Après une visite d'Helsinki, nous continuons notre navigation le long de la côte finlandaise dans les chenaux, très bien balisés, entre la côte et les îles. Le paysage change complètement, la côte est très découpée avec de nombreux îlots et rochers au lieu de la côte basse et sablonneuse de la Pologne et des Pays Baltes.

Après quelques escales sur la côte sud de la Finlande nous arrivons à Hanko au SW de la Finlande. Notre prochaine étape est Sandhamn en Suède, le vent est portant nous avançons rapidement, mais dans la soirée la brume s'installe, la visibilité se réduit à quelques dizaines de mètres. Dans la matinée nous arrivons à Sandhamn grâce au radar et au GPS au terme d'une navigation stressante.

Sandhamn est une station balnéaire très chic, siège du KSSS, le Yacht Club Royal de Suède. Nous passons ensuite quelques jours à Stockholm pour visiter la ville et en particulier le musée du navire Vasa, bateau du XVIIe siècle qui a coulé le jour de sa première navigation



La navigation entre les innombrables îles de l'archipel de Stockholm demande une très grande attention, à la moindre inattention on peut rater un embranchement dans ce véritable labyrinthe de chenaux. Les cartes suédoises sont très détaillées ; certain jour nous en utilisons une dizaine. Le nombre des îles dans l'archipel de Stockholm est de 30 000, abritant 50 000 maisons de vacances.



Nous redescendons maintenant vers le sud le long de la côte Ouest de la Suède. Le 21 juin l'été arrive brutalement et nous pouvons profiter des nombreux petits mouillages au milieu des îles.

Nous visitons ensuite les îles au large de la côte suédoise, Utklipan, Christianso et Bornholm puis nous retrouvons la côte sud de la Suède.

Nous continuons notre croisière par une escale à Copenhague. Puis nous naviguons au milieu des îles du sud Ouest du Danemark. Le 18 juillet nous retrouvons Kappeln en Allemagne où Anisa nous

attendra jusqu'à l'année prochaine, pour le retour vers la Normandie.

## Conclusion

Au cours de ces 3 mois nous avons parcouru 1 925 miles, nous avons visité 7 pays l'Allemagne, le Danemark, la Pologne, la Lettonie, l'Estonie, la Finlande et la Suède, nous avons fait escale dans 49 ports ou mouillages différents.

La météo a été relativement clémente, nous avons bien sûr eu froid jusqu'à mi-juin mais nous nous y attendions et les équipements modernes, cirés Goretex, sous-vêtements et fourrures polaires sont très efficaces. Le chauffage dans le bateau apporte un confort très appréciable.

L'été est arrivé brusquement le 21 juin et après cette date la température est devenue comparable à celle de la Normandie au cours d'un bel été. Nous avons toujours eu un vent soutenu, nous n'avons utilisé le moteur que pour les entrées de port et les chenaux étroits. Nous n'avons pas eu de vent supérieur à force 7, par contre celui-ci a été souvent de face et nous avons tiré de nombreux bords. Heureusement qu'Anisa marche bien au près !

Le récit détaillé de notre croisière est disponible sur le site de l'UPF, [www.union-des-plaisanciers.fr](http://www.union-des-plaisanciers.fr), « Espace adhérent », « Récits de croisières ».

## La Croatie en 2009

### Actualisation Cahier N°107 (Janvier 2003)

Après un hivernage à Gouvia Marina sur l'île grecque de Corfou, le 24 mai 2009 nous mettons le cap vers la côte dalmate pour une traversée directe de 200 milles longeant l'Albanie et le Monténégro. Aucune difficulté : le vent variable reste faible avec une visibilité plutôt brumeuse et une mer calme. Notre programme : 2 mois et demi de vagabondages pour découvrir cet exceptionnel bassin de navigation, un « jardin pour la plaisance » parsemé d'une myriade d'îles et d'îlots, autant d'escales au riche passé historique que de mouillages... Mais l'ambiance a sensiblement changé depuis 2003 !



## La Météo :

Dès le lendemain de notre arrivée, nous sommes alertés par une zone dépressionnaire sur l'ensemble de l'Adriatique. Les conséquences météo en seront d'une violence rarement rencontrée: un « cocktail » d'orages foudroyants, de rafales de vent de toutes directions, de pluies diluviennes, de grêlons de la taille d'un œuf de caille..., une situation qui restera stationnaire jusqu'au 6 juillet mais qui n'en demeure pas moins exceptionnelle aux dires des croates. Notre ancre dont la tenue au retournement est étonnamment aléatoire ??? n'y résiste pas. Aux alertes suivantes, nous nous réfugions dans les marinas. (Pour l'avenir et assurer notre repos, nous nous offrons une ancre Spade)

## Bulletins météo en VHF :

En plus de nos cartes isobariques reçues en BLU, nous captions les stations de radio côtières en VHF. Après un appel sur 16 :

- Dubrovnik : canal 07-04 à HL (TU+2)08H25/15H20/23H20. Réception incertaine !
- Split : canal 07-21-23-28-81 à HL 07H45/14H45/21H45. Réception excellente.
- Rijeka : non vérifié (nous ne sommes pas allés au-delà de la Dalmatie).

Les bulletins sont diffusés en anglais, pour les 24H à venir, faciles à comprendre et fiables pour leurs prévisions, un bon complément à nos habituelles informations.

## La monnaie :

En 2009, le kuna valait 1,53€ soit environ 1ancien franc.

## Les ports et les mouillages :

Nous ne reviendrons pas sur tous ceux décrits dans le Cahier 107 mais sur des escales que nous avons découvertes et aimées.



**Split :** vaut le détour pour sa vieille ville installée depuis plus de 1800 ans sur les ruines grandioses d'un palais construit par l'un des derniers empereurs romains : Dioclétien. Aucune flânerie en Croatie n'interpelle autant sur l'apogée et le déclin d'une civilisation. Côté plaisance, une marina ACI, saturée du vendredi au dimanche midi mais un mouillage « toléré » sur fond de vase dans la moitié nord/ouest du port et un amarrage autorisé sur le grand quai bruyant de la ville. Pratique, pour la proximité de son aéroport et pour l'excellence de ses magasins et marchés quotidiens en denrées fraîches, Split abonde en shipchangers, quincailleries et réparateurs.

## Drvenik (43°27'N 16°08'9E) :

à quelques encablures au NO de l'île de Solta, au fond d'une grande baie, ce petit village de pêcheurs demeure inchangé, loin des brouhahas touristiques et nautiques. Sur le brise-lames non aménagé au Nord, viennent s'amarrer, arrière à quai, les quelques bateaux de location qui se hasardent par ici. Le mouillage sur fond de sable du port, situé dans de la petite anse au Sud, est protégé de tous les vents. Le quai est réservé au ferry qui fait deux fois par jour la liaison avec Trogir, sur le continent. Les ressources sont limitées : un magasin, une boulangerie, un bureau de poste et un





restaurant : Taverna « Cantina ». Le mouillage était payant mais cet été gratuit à la demande des villageois qui ont vu s'enfuir les bateaux.

**Ston :** (42°50'N 17°42'1<sup>E</sup>) : est situé sur l'isthme qui relie la presqu'île de Peljesac à la terre. Un chenal bien balisé et dragué à 3m mène au mouillage d'excellente tenue dans une vase noire épaisse. Environné de marais-salants, le spectacle est insolite : une grande muraille, construite pour contenir l'invasion ottomane, enjambe une colline abrupte et relie Mali Ston, petit village datant du 15<sup>ème</sup> siècle, aujourd'hui réputé pour l'élevage de ses huîtres plates. Quel festin ! Fâcheusement contrarié par les vociférations du préposé qui exigeait que nous venions en annexe lui payer son dû : 100 kunas (15€) pour le mouillage ou 200 (30€) pour un amarrage le long du petit quai où aucun service n'est assuré ! Bon avitaillement à Ston.



### **Les Marinas :**

Si les prestations sont toujours irrégulières d'une marina à l'autre, en revanche tous les tarifs sont à la hausse. Des anglais de rencontre nous avaient donné des informations ainsi que les prix pratiqués en 2005. Pour exemple Marina ACI Dubrovnik : en haute saison, par jour et pour un 13,94m : en 2005 49,5€, aujourd'hui 75,6€ sans l'électricité soit une augmentation de 53%. Et tout est à l'avenant : ainsi en 2009, pendant les mois de juillet et août, mouillés sur notre ancre, nous avons eu à payer entre 5 et 11 kunas par mètre dans de nombreux mouillages. Faites le calcul ! Ne parlons pas de l'hivernage : pour 7 mois à sec, après plusieurs courriels, nous n'avons reçu que 2 propositions à 4200€, le double de Préveza (en Grèce) pour les mêmes dates et services.

### **Les formalités :**

Aujourd'hui les autorités de Gruz, port de Dubrovnik, débordés par les nombreux paquebots, renvoient les bateaux de plaisance vers **Cavtat** (une dizaine de milles plus au sud) pour faire les formalités. En 2009, la vignette du « permis de navigation » valable une année coûtait : 257€ pour un bateau de 14m. Le quai de la douane se trouve dans la baie à l'ouest de la péninsule. Le mouillage de Tiha au nord-est est plaisant mais ses fonds sont d'une tenue incertaine.

## **Le Monténégro en 2009**

Le 5 août, après une dernière nuit d'orages au mouillage dans la baie de Zaton (2 milles au nord de Dubrovnik) et un arrêt à Cavtat pour nos formalités de sortie de Croatie, nous prenons le cap du Monténégro par vent calme. Les Bouches de Kotor ne sont qu'à 23 milles ; elles s'ouvrent sur une immense mer intérieure divisée en trois golfes et encerclée par l'abrupt de très hautes montagnes pour composer un panorama spectaculaire.



### **Les formalités :**

**Ports d'entrée:** Bar, Budva, Kotor, Risan et Zelenika.

Séduits par le décor environnant, nous poursuivons jusqu'à **Kotor** pour nos formalités. En novembre 2008, le permis de navigation a été complètement réorganisé : aujourd'hui, un séjour de 7 jours pour un bateau LHT entre 12 et 17m : coûte 120€ + 7€ de taxe portuaire.

### **La monnaie :**

Depuis un différent avec la Serbie, le Monténégro a adopté l'euro, tout en ne faisant pas partie intégrante de la zone Europe.

### **Les Marinas :**

Ce sont pour la plupart des quais équipés de pendilles, électricité et eau, comme à Kotor (36€ pour 14m) ou à Budva. Il semblerait qu'à Bar, au Sud il y ait des pontons (mais nous ne nous y sommes pas arrêté).

### **Les mouillages :**

Il n'y a plus d'interdiction.

Ci-contre, la vue devant celui de U.Krtole dans les Bouches de Kotor ; il est abrité des vents dominants par Otok Stradioti, où un ancien Club Med de paillotes est à l'abandon. Agréable.

Sur la côte vers le Sud, quelques mouillages sont possibles devant des plages de sable comme celui de Budva. Mais les turbulences des Jet-skis, parachutes ascensionnels, pédalos et autre engin... les rendent intenables.

### **En conclusion :**

Dire que « *la côte Est de l'Adriatique est devenue un luxe* », n'est pas un euphémisme.

Il ne reste plus que l'**Albanie** qui s'ouvre lentement au tourisme avec l'originalité de la nouveauté. Certes aux dires de ceux qui s'y sont déjà aventurés, les infrastructures sont

encore limitées mais les eaux toujours transparentes et l'accueil sympathique... Les italiens fuyant la Croatie l'ont déjà subodoré et éditent des documents nautiques à jour.

A quant le récit d'une croisière découverte ? A vous, Cher adhérent, d'en décider.

Un Challenge de plus pour l'UPF !

A bord de MANDRAKI

**ARM ROBERT**



## Brèves de pontons

### **Handivoiles 2009**, par Didier ROMAIN

Organisées par le Lions Club, l'International Yacht Club et la Mairie « Les Palmiers » de Hyères, les épreuves du Rallye Winch d'Or et Trophée Lions « Handivoiles 2009 » se sont déroulées les 13 et 14 Juin 2009, au départ de Port St Pierre. Les régates, totalement amicales, ont mises en lice une vingtaine de bateaux dont deux de l'UPF : NÉRÉE VI et DIWANDEMA II en tant que « bateau presse ». Nos membres, engagés à titre personnel, ont lié contact pour l'avenir. Il est prévu que l'UPF participe non seulement à l'organisation de l'édition 2010 du Trophée mais aussi et surtout, prépare en partenariat avec les Lions Club de la Région PACA, un Rallye de croisière côtière entre St Tropez et Imperia (Italie), ouvert aux bateaux de l'UPF comme à ceux du Lions et Clubs locaux (Port Grimaud, Hyères, Menton...), pendant la seconde quinzaine de Juin (Cf Calendrier 2010 - Journal de Bord octobre 2009).

### **Happé par une physalie**, une bien malencontreuse rencontre, Par Jean GUILLEMOT,



En Août dernier, au cours d'un entraînement le long de la côte ouest de l'île d'Oléron, j'aperçus soudain sur la crête d'une vague, un corps flottant, de couleur rose en forme de bouteille d'eau minérale surmonté d'un aileron de couleur bleu comme une voile. L'étrange créature bousculée par les rouleaux de la marée montante dérivait à courte distance Malgré des efforts rapides pour s'en éloigner, de très longs tentacules de plus d'un mètre me happèrent la main gauche, puis le bras, la jambe et le torse en provoquant de douloureuses brûlures. Se défaire des grappes de polypes, tout en regagnant la

grève le plus rapidement possible fut très pénible, d'autant plus que le venin commençait à se faire sentir. Fort heureusement, deux baigneurs intrigués par mes gestes désordonnés vinrent m'aider à prendre pied et à me débarrasser des tentacules avec du sable humide. Inquiet et un peu tétanisé, j'ai rejoint mon domicile pour appliquer du vinaigre sur les parties atteintes, avaler un antihistaminique avant de prendre une douche chaude dont les effets atténuèrent les tremblements incontrôlés dus au venin (sic celui du serpent cobra paraît-il !). Quant aux traces de scarifications provoquées par les polypes venimeux, elles disparurent au bout d'un bon mois.

*Nota* : la description de cet organisme confirme l'hypothèse d' « une bien malheureuse rencontre » avec une physalie (autrement appelée « galère portugaise » des mers chaudes et tropicales) ; les grappes de tentacules peuvent atteindre 20 mètres Ce pneumatophore au venin toxique, dont le corps flotteur est rempli d'air et de dioxyde de carbone se déplace en fonction du vent... de sud (sans doute ?) pour être arrivé jusque sur nos côtes atlantiques.



**Nos voyageurs lointains nous écrivent :** « Fausse alerte au tsunami à Tahiti, par Jane et Marc LUCAS.

**Mercredi 30 septembre 2009.**

Alerte rouge au Tsunami. Communiqué du Haut Commissariat :  
« A 7h50 ce matin, un séisme a été signalé aux îles Samoa de magnitude 8.3.  
Une vague est annoncée à partir de 10h30 en Polynésie française :  
- de 2 mètres aux Marquises  
- de 90 cm aux îles de la Société, aux Australes et aux Tuamotu-Gambier »...

Nous sommes devant la TV de la Marina d'Arué pour voir les dégâts : front de mer interdit (c'est l'artère principale de Papeete), réseau téléphonique saturé, école évacuées, ville bloquée par la panique, aéroport fermé, navires consignés au large...etc...

Comme je n'y croyais pas trop, je suis resté à ma place avec mes amarres très molles, le fil électrique débranché et le moteur au ralenti.

...et au final ! il y a eu une montée d'eau de 30cm !!!!!

Merci de penser à nous ! Marc sur RATAFIA.

**PRISE RAPIDE DU 3<sup>ème</sup> RIS, une astuce de Jean-Pierre BARBOT.**

L'idée de départ est que l'on navigue avec les deux premières bosses de ris à poste ; avoir la 3<sup>ème</sup> en place n'est ni pratique (avec le risque d'avoir un filin qui traîne depuis le milieu de la voile), ni élégant pour la même raison. D'autant que cette troisième bosse de ris ne sert tout de même que très rarement. Néanmoins, la passer, si besoin est, sans qu'elle ne soit préparée, est particulièrement physique, souvent scabreux et toujours dangereux. L'astuce ci dessous permet cette opération avec une sécurité très améliorée.

On installe une garcette entre les anneaux des 2<sup>ème</sup> et 3<sup>ème</sup> ris en laissant un bout libre. Il faut coudre la boucle et éviter le moindre nœud. On coud également une boucle de garcette à l'extrémité de la bosse de 3<sup>ème</sup> qui reste en attente sur un nœud, par exemple à l'extrémité de la bôme.

Lorsque l'on doit prendre ce 3<sup>ème</sup> ris, les 2 premiers sont déjà pris. Le point « C » est alors descendu en « A ». On noue le bout de la garcette en attente sur la boucle de la bosse de 3<sup>ème</sup> ris. On fait alors fonctionner le va et vient de la garcette de telle sorte que l'extrémité de la bosse de 3<sup>ème</sup> ris passe dans son anneau et revienne sur la bôme.

Il ne reste plus qu'à défaire le nœud bosse-garcette, à frapper la bosse sur la bôme et à prendre le ris de façon classique.

