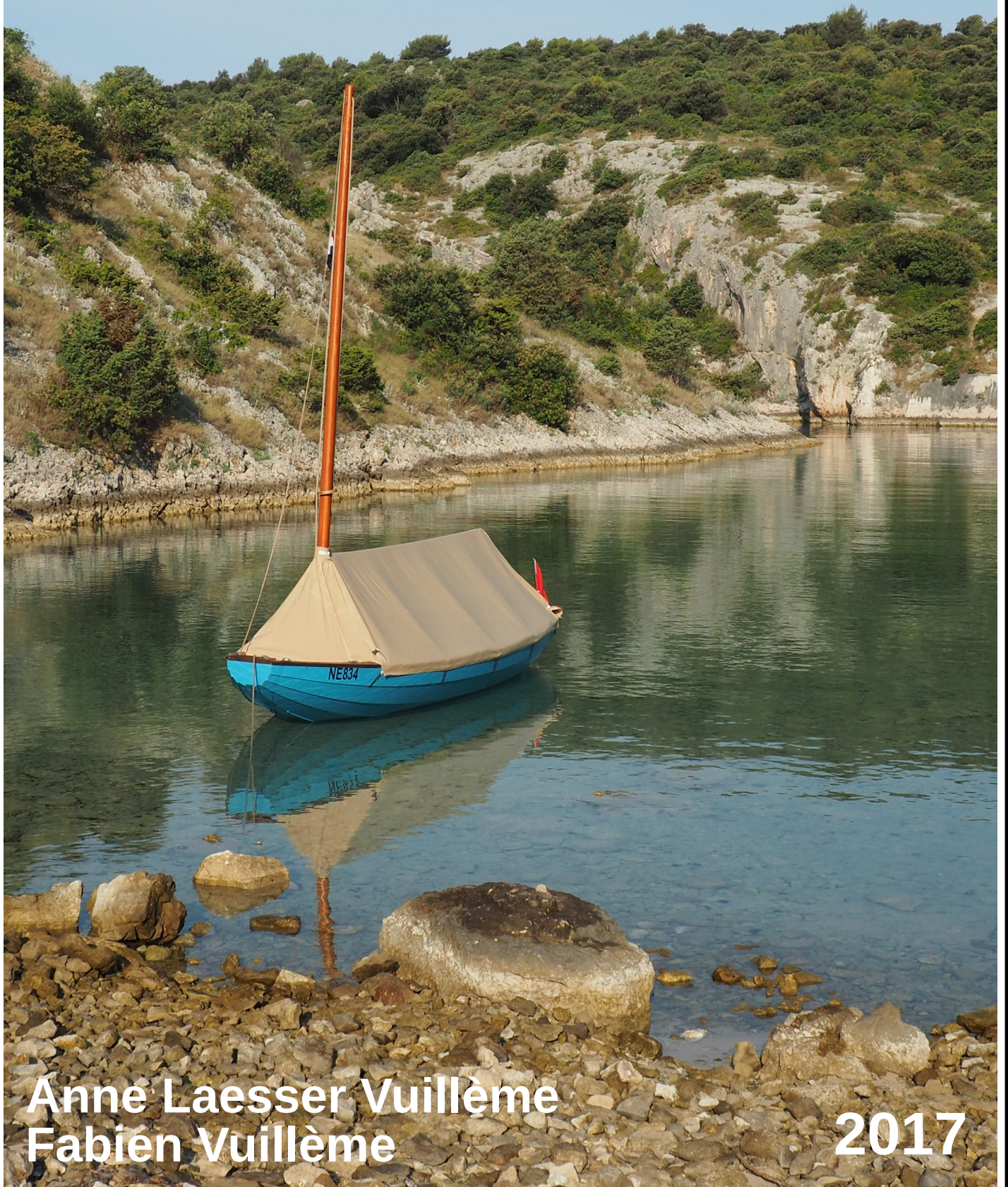


# La Dalmatie en voile-aviron

## 12 jours de voyage



Anné Laesser Vuillème  
Fabien Vuillème

2017





# Les 200 milles d'Aurore en Croatie

Textes, illustrations et mise en page Anne Laesser Vuillème et Fabien Vuillème

**N**ous écrivons ces lignes quelques jours après notre retour de Croatie où nous avons parcouru sur notre voile-aviron Aurore près de 200 milles dans l'archipel de Dalmatie. Cette randonnée entre les îles ne représente nullement un exploit mais une plaisante excursion de 12 jours.

Ainsi nous souhaitons répondre à la curiosité des personnes avec qui nous avons discuté du projet, donner quelques clés et encouragements à celles et ceux qui hésitent à se lancer dans une telle aventure et, ayant réalisé un vieux rêve, nous voulons en garder une trace.

Nous envoyons ce document à nos connaissances qui s'intéressent à la vie des voile-avirons, à la croisière sur de petites embarcations non motorisées (dinghy cruising) et finalement à notre famille, nos amis qui se demandent ce que nous faisons sur notre petite coque. Nous ne souhaitons pas vous imposer cette lecture, si ce qui suit ne présente pas d'intérêt pour vous, glissez-le à la corbeille ou contentez-vous de jeter un œil sur les photos.

Après avoir traversé la Suisse, une partie du nord de l'Italie et une portion du littoral croate, obtenu le document indispensable pour naviguer en Croatie, mis Aurore à l'eau et hissé pavillons suisse et croate, nous avons démarré notre navigation. La balade qui nous a conduits de Zadar à Split et retour a débuté mardi 20 juin 2017 à 9h59 par une route au sud-est.

Nous avons renoncé à partir au



*Page de couverture : mouillage dans la ria Borovica*

*Bandeau : vue de l'archipel*

*Ci-dessus : île de Ugljan à gauche et Zadar à droite*

*Ci-dessous : départ de la marina Borik de Zadar*

*Ci-contre : Anne et Fabien*





nord-ouest parce que nous avons déjà visité cette région à l'occasion d'une croisière sur un bateau de 32 pieds et qu'un vent de secteur nord-ouest était annoncé, cela nous plaisait de débiter les vacances au portant. Ce fut encore une fois raté mais la joie de nous trouver sur l'eau n'en a pas été moins grande. La journée s'est tout de même terminée au portant, le vent s'étant établi au nord-ouest dans le courant de l'après-midi. Il nous a conduit jusqu'à Sali où nous avons été accueillis chaleureusement. Nous avons été placés derrière le deuxième môle, avec les bateaux locaux, loin de la houle et des vagues produites par les navettes. Il n'est pas question de payer les services du port.

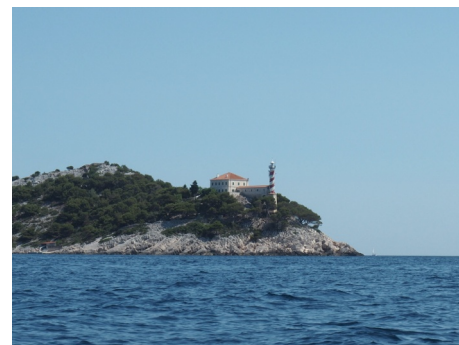
De Sali, nous sommes repartis sous l'œil attentif des badauds : non seulement nous n'avons pas de moteur, de surcroît nous manœuvrons à la godille ce qui n'est pas courant en Méditerranée. Pour couronner le tout, la voile est envoyée dans le port, comme cela se faisait encore il y a peu. Le vent, faible à notre départ, s'est établi au sud-ouest, ce qui pour nous était idéal puisqu'après nous être faufiletés entre quelques îlots nous avons navigué par vent de travers d'abord au nord-ouest jusqu'au fond du parc naturel de Telašćica, puis dans le sens inverse pour ressortir de ce parc et pénétrer dans celui des Kornatis, en poursuivant notre route au sud-est.

Après avoir passé une nuit dans une



baie abritée, nous avons continué notre route, dans la même direction et avec les mêmes conditions de vent, jusqu'à Muna sur l'île de Žirje. Nous y avons été accueillis dans le dernier bassin du port. Alors que nous préparions la suite de notre voyage à une terrasse, le

*Ci-dessus : port de Sali  
Ci-dessous : parc naturel de Telašćica,  
phare de Sestrica,  
hameau de Lučica sur l'île de Kornat,  
la mer ouverte dans l'ouest de Sestrica,  
îles de Garmenjak et Dugi Otok vues du sud*







responsable du port est venu nous suggérer quelques escales intéressantes et nous parler de l'histoire de son île.

Durant ces deux jours, nous nous sommes familiarisés avec les conditions de navigation particulières de ces contrées. Les îles de l'archipel, qui font par ailleurs tout le charme du lieu, perturbent la force et la direction du vent. Il n'est pas rare de sortir d'une zone très abritée et d'être, quelques encablures plus loin, propulsé par un vent de 4 Beaufort pour retrouver quelques minutes plus tard une navigation paisible. Nous avons également eu l'occasion de constater que la réception du bulletin météo n'est pas toujours possible, notamment dans des baies très encaissées.

Pour la suite du voyage, les conditions de vent et l'état de la mer nous le permettant, nous avons décidé de nous diriger au sud-est en direction de Split. Si cela n'avait pas été le cas nous aurions mis le cap au nord ou nord-ouest pour privilégier une navigation plus aisée. Notre navigation

n'a pas été planifiée dès le départ, mais tout n'a pas été improvisé. Chaque jour, nous étudions la route en fonction de la météo et de nos envies, en envisageant des solutions de replis dans des lieux sûrs et en prenant des options pour le jour suivant.

Nous avons débuté notre quatrième jour de navigation par une longue traversée au près et contre un clapot supportable pour le bateau et l'équipage. Le voyage s'est poursuivi par un louvoyage sur une mer plus calme. Le vent faiblissant, nous avons enchaîné par de l'aviron durant une vingtaine de minutes. Nous sommes ainsi arrivés dans la Ria Borovica où nous avons passé la nuit. Le lendemain, un vent de secteur ouest nous a poussé vite et en douceur vers Split. Il nous a fallu néanmoins ramer pendant un quart d'heure sous un soleil de plomb pour nous sortir d'un endroit trop abrité du vent. À cette occasion, nous avons constaté que la chaleur devient plus supportable lorsque nous nageons<sup>1</sup> à petit rythme, en raison de l'air que nous

*En haut à gauche : pointe sud de Dugi Otok et Aba Vela*

*En haut à droite : mur de pierres sèches sur l'île de Kornat*

*En bas : vues de notre mouillage de Modri bok, à gauche une ruine sur l'île de Kornat et à droite l'île de Mana*

produisons. Cette expérience nous a incité à sortir les avirons plus rapidement les jours suivants.

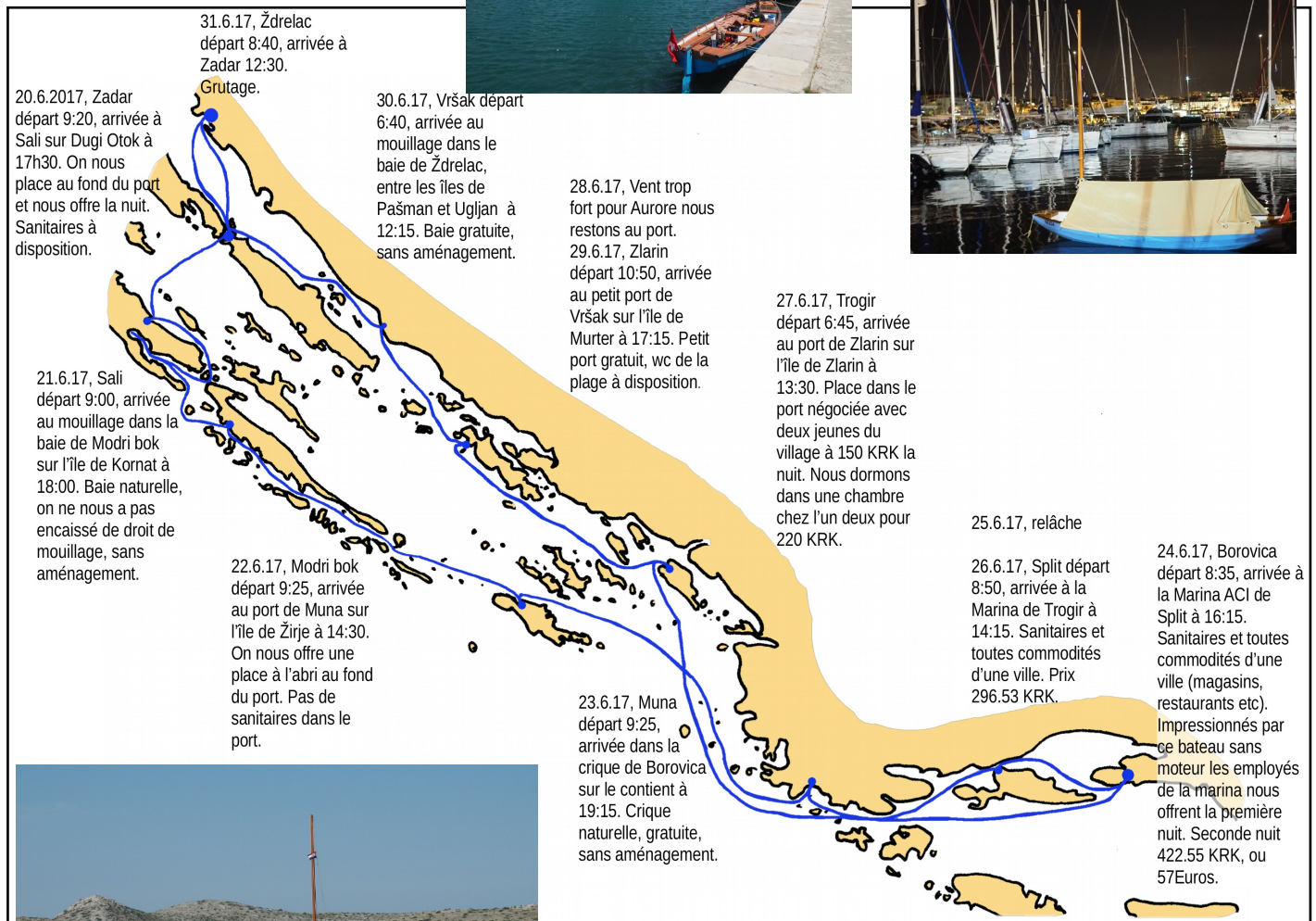
Bien que la dernière douche remontât à quatre jours, nous avons été accueillis à Split très chaleureusement par les employés de la marina qui nous ont offert la première nuit. Nous avons sympathisé avec des employés d'agences de location de voiliers épuisés par leurs clients. C'était samedi, jour de départ des bateaux.

Après avoir relâché un jour à Split pour visiter la ville, nous avons pris le chemin du retour en nous rendant à Trogir par la grande baie formée par l'île de Ciovl et le continent. Des orages étant annoncés, nous avons fait le choix de passer la nuit dans la marina

<sup>1</sup>Nager est synonyme de ramer.



*Notre parcours  
Port de Zlarin  
Port de Split  
Mouillage de Modri bok dans le parc  
des Kornatis*



de 5 nœuds<sup>3</sup>. Un vent de 40 nœuds étant annoncé pour le lendemain nous avons mis une nouvelle fois Aurore à l'abri tout au fond du port.

de la ville. Avant d'y parvenir, le passage d'un pont nous a obligé à démâter. Ce passage étroit, contre le vent et le courant, a été négocié avec deux avirons et la godille sous les encouragements enthousiastes d'un vieux monsieur. De Trogir, nous avons rejoint Zlarin sur l'île du même nom. Notre journée s'est déroulée au grand largue, bâbord amure, malgré les changements de cap, voile tangonnée en début de journée, puis le vent forçissant en cours de journée, avec deux ris. Nous avons parcouru les 12 derniers milles<sup>2</sup> à une vitesse moyenne

Après avoir laissé passer un coup de vent et profité d'une journée sur l'île, nous avons repris la route de Zadar. Nous avons passé presque toute la journée à tirer sur les avirons. N'avançant pas aussi vite que prévu, nous avons écourté notre étape, pour nous arrêter dans un très petit port situé entre les îles de Murter et de Visrak, à couple d'un bateau de pêche. Ce fut une nouvelle fois l'occasion de faire de belles rencontres : un couple nous a aidé à trouver la place idéale pour passer la nuit. Plus tard, deux frères qui exploitent le Cape Diem (un bateau de croisière aux luxueuses cabines arrêté pour la nuit à l'extérieur du port) sont venus nous rencontrer

avec une bouteille de vin du pays. Ils s'impliquent pour le maintien de la navigation traditionnelle en Croatie et étaient intéressés par notre manière de voyager. Le lendemain, le cap a été mis au nord-est en direction de Zadar, nous avons avancé très vite, le vent venant de l'arrière. Nous avons fait quelques bords de grand largue pour ne pas risquer l'empannage. Lors d'une pause-café-météo à Biograd, nous avons décidé de profiter d'une dernière nuit au mouillage entre les îles d'Ugljan et Pašman. Le lendemain, il nous restait à parcourir les derniers milles qui nous séparaient de Zadar, que nous avons rejoint peu avant midi. Aurore a retrouvé sa remorque et nous une douche.

Nous avons eu beaucoup de plaisir

<sup>2</sup> 1 mille nautique est égal à 1852m

<sup>3</sup> 1 nœud est égal à 1 mille par heure





durant cette navigation. Nous n'avons pas rencontré de situation qui nous auraient fait douter de notre entreprise, et nous ne nous sommes jamais sentis en danger sur notre petite embarcation. Nous étions bien sur l'eau et nous gardons un excellent souvenir de cette randonnée. L'équipement du bateau nous a donné satisfaction, malgré l'absence de coussins dont les conséquences se sont fait sentir les derniers jours ... quelques menues améliorations seront apportées avant la prochaine excursion. Certes, la recherche d'endroits pour jeter l'ancre a parfois été laborieuse (les rives étant très abruptes et le fond des baies profond) la réception des bulletins météo n'a pas toujours été possible et nous nous sommes plusieurs fois énervés lorsque des bateaux à moteur se sont dérottés pour passer juste devant nous sans réduire leur allure. Il ne s'agit en réalité que de petites choses. Les paysages étaient magnifiques, les ports très agréables pour nous qui pouvions aller tout au fond et surtout nous avons

fait de belles rencontres. Il reste le grand regret de ne pas avoir pu parler avec de vieux messieurs qui venaient discrètement voir notre bateau et qui ne manquaient pas de nous faire des signes



amicaux.

**Ce document a été réalisé avec des logiciels libres :**

Système d'exploitations Linux Ubuntu  
 Traitement de texte Libre Office  
 Éditeur d'image Gimp  
 Mise en page Scribus

**Bibliographie :**

The dinghy cruising companion, Roger Barnes, Bloomsbury 2014 (en anglais)  
 Croatie Slovénie Monténégro 808 ports et baies, Atlas des ports et mouillages

avec 760 plans et 46 cartes, Karl-H. Beständig et Nediljko Dominović, Ed. Dominović 2006

Mer Adriatique, Albanie-Monténégro-Bosnie-Croatie-Slovénie-Italie, T.&D. Thompson, Ed. Imray 2005.

La Voile en Croatie, 2017, Ed spéciale du magazine More

**Sur internet :**

Rogers Barmes  
<http://www.rogerbarnes.org.uk>

François Vivier  
<http://www.vivierboats.com/>

Fédération Voile-Aviron  
<http://voileaviron.org/>

*Ci-dessus de gauche à droite : Split et Zlarin*

*Ci-dessous de gauche à droite : phare de Prinsjak  
 bateau de pêche mouillant devant le port de Vršak*

*Page suivante :*

*En haut : vue de l'île de Kornat  
 En bas : préparation de la navigation du lendemain et toilette au mouillage de Modri bok*







## La navigation en Croatie

Des bulletins météo en croate et en anglais sont établis par le service météo national deux fois par jour, pour les 24 prochaines heures ainsi que les tendances pour les deux jours suivants. Ils sont disponibles dans les marinas, quelquefois dans les ports. Par ailleurs, ils sont diffusés quatre fois par jour en anglais puis en croate par VHF. Les bulletins sont établis pour trois zones fixes ce qui ne permet pas de prévisions d'une grande finesse. La diffusion en anglais ne comprend que les 24 heures suivantes ce qui rend difficile l'anticipation. Autre problème rencontré, la réception est mauvaise voire nulle dans les endroits abrités. De très nombreux cafés sont équipés de wifi, nous avons ainsi pu prendre les prévisions météo au moyen de nos téléphones portables.

Les vents n'ont pas toujours été au rendez-vous mais les températures étant élevées au mois de juin, des vents thermiques se sont souvent levés entre 10 et 11 heures, ils faiblissaient avant 18 heures. Des orages sont également à craindre surtout près des montagnes du continent. Nous en avons subi un durant la nuit à Split et nous en avons ressenti un lointain près de Zadar.

La documentation parle de tornades. Ceci ne nous avait pas vraiment ému jusqu'au moment où nous en avons vu une dans le canal de Velebitski lors du voyage qui nous conduisait à Zadar. Nous étions bien contents de nous trouver dans notre voiture. Les bulletins météo annoncent les risques de Bora (vent violent qui vient de la montagne, les documents en parlent largement).

Nous avons généralement

trouvé la navigation aisée et les cartes claires, nous avons quelquefois rencontré des marques spéciales dans des situations où nous sommes habitués à trouver des cardinales. Les marées étant de faible



amplitude, les courants sont généralement insignifiants, mais dans quelques rares passages étroits le courant de marée peut atteindre 4 nœuds. Les documents que nous avons consultés signalent ces passages mais ne donnent aucune information sur les horaires. A deux reprises, nous avons dû sortir une paire d'avirons et la godille.

Avant de naviguer en Croatie il faut se procurer une "vigneta", il



s'agit d'un document qui est remis dans les capitaineries des grands ports, sur présentation des papiers

du bateau, d'une attestation d'assurance, du permis de navigation et d'une pièce d'identité du chef de bord. Ce papier nous a été délivré en cinq minutes contre 162 kunas<sup>4</sup>. Nos voisins de guichet, qui n'avaient pas d'attestation d'assurance, n'ont pas obtenu de "vigneta". Ce document est souvent demandé. La brochure « La Voile en Croatie » que nous avons reçue sur le stand de la Croatie lors de la semaine du Golfe nous a permis de nous préparer.

Les cales de mise à l'eau sont presque inexistantes dans les régions de Croatie que nous avons visitées. Celles, assez rares, que nous avons repérées n'étaient pas accessibles, car protégées par une barrière ou une chaîne. Finalement, nous avons fait gruter Aurore pour 50€ par mouvement à la Marina Borik de Zadar. Notre voiture et notre remorque sont restées stationnées dans cette même marina pour 90 kunas par jour.

Si vous avez l'intention de transiter par la Suisse, prenez garde aux conditions de circulation avec remorque. Les règles ne sont pas les mêmes qu'en France. Le fait que la législation de votre pays soit respectée n'y changera rien. Les témoignages ne manquent pas... En Italie, si votre bateau dépasse les feux par l'arrière, il faudra accrocher une plaque zébrée rouge et blanche derrière celui-ci. Dans ces deux pays la vitesse est limitée à 80 km/h aux remorques, y compris sur autoroute.

<sup>4</sup> Durant notre séjour une kuna s'échangeait contre environ 0,15 francs ou 0,135 €



## Aurore

Elle est un Seil, que nous avons construite en nous référant au plan de François Vivier (version 1996). Elle est équipée d'une voile au tiers, de quatre avirons et d'une godille, elle mesure 5,40 m par 2,70 pour un tirant d'eau de 90 cm ou une vingtaine de dérive relevée. Elle a été mise à l'eau pour la première fois en 2004 après treize mois de construction en famille.

Aurore a tout d'abord été utilisée pour des navigations familiales à la journée sur des lacs, surtout celui de Neuchâtel, mais également en Manche où nous nous sommes rendus à plusieurs reprises et plus occasionnellement en Atlantique et en Méditerranée. Elle a participé en 2011 pour la première fois à une rencontre, la Semaine du Golfe, dans le Morbihan, suivie de nombreuses participations à des fêtes maritimes. De longue date, nous avons le projet d'équiper Aurore pour y dormir, sans jamais trouver une solution convaincante jusqu'à notre rencontre avec Roger Barnes, le pape du dinghy cruising, en 2015, à la semaine du Golfe.

A Brest 2016, Aurore était équipée d'un taux en bâche de jardin qui nous a permis de passer nos premières nuits à bord. Convaincus par l'expérience, nous avons commandé notre abri définitif à un professionnel. Pour le reste, les aménagements sont simples, nous utilisons comme faite le tangon suspendu du côté mât à la drisse et posé sur un x à l'autre

extrémité. Six petits panneaux sont utilisés pour remplir l'espace entre les bancs et le puits de dérive. Le tout est recouvert de deux matelas de camping. Les habits trouvent place dans des sacs étanches fixés sous les bancs, les matelas et les sacs de couchages sont rangés dans un bidon étanche. Pour augmenter nos réserves de flottabilité, deux autres sacs étanches remplis de frites en mousse sont fixés sous les bancs arrière et deux gros pare-battages sont coincés dans le coffre.

Notre première ancre, en laquelle nous n'avions pas confiance, a été remplacée par une ancre à jas pliable de 5 kg avec 3 m de chaîne et par un grappin parapluie avec 3 m de chaîne également. Nous sommes pour l'instant satisfaits de cette combinaison. Pour la navigation nous avons une VHF portative, un vieux GPS qui en cas de nécessité peut nous indiquer notre position, une mini station météo qui nous permet de suivre l'évolution de la pression atmosphérique, une sonde à main, des jumelles, une règle de Cras, un compas pointe sèche, les documents nautiques courants et deux téléphones portables. En Croatie nous avons



utilisé des copies de cartes officielles plastifiées. A d'autres occasions, nous plaçons une carte dans une poche étanche.

Pour la cuisine nous utilisons du matériel de camping, trois vis nous permettent de fixer le réchaud au bateau. Nos réserves d'eau sont de 25 l, répartis dans deux vaches à eau de 10 l et cinq bouteilles. Elles se sont avérées suffisantes pour quatre jours de navigation sans réapprovisionnement. Le matériel de cuisine et les réserves de nourriture sont rangés dans deux bidons attachés sous le premier banc de nage.

Lorsque nous n'avons pas de sanitaires à disposition, le bain de mer a remplacé la douche. L'écope et le seau ont fait office de toilettes. Pour les selles nous étions équipés de sacs WC chimiques.

