



Dardanelles/mouillage partie nord
mercredi, 13 novembre 2013

Turquie, les Dardanelles



[Pour suivre ce lien vers PTP](#)

Imray-Rod-Heikell / Turquie/Dardanelles partie nord

[Guide imray en français \(https://www.eaubleue.com/guide-nautique-guides-et-pilotes/guides-imray-francais/turquie-chypre-detail\)](https://www.eaubleue.com/guide-nautique-guides-et-pilotes/guides-imray-francais/turquie-chypre-detail)
[Guide Imray, en anglais, pour la Turquie et Chypre \(https://www.imray.com/publications/Imray+Pilots/Pilots+and+Cruising+Guides/Mediterranean/IB0192-1/\)](https://www.imray.com/publications/Imray+Pilots/Pilots+and+Cruising+Guides/Mediterranean/IB0192-1/)
[Mises à jour Imray en anglais \(https://www.imray.com/files/book_supplements/IB0192-S.pdf?id=1554195782\)](https://www.imray.com/files/book_supplements/IB0192-S.pdf?id=1554195782)

- Tous les feux de la côte turque sont équipés de balises AtoN (transpondeurs AIS)
- L'accès aux données NAVTEX par le web, comporte des risques, ceux de la qualité de la connexion 3G ou wifi... La sécurité est bien sûr d'y accéder par un récepteur NAVTEX dédié... mais vous serez limité à ce seul usage

Approche

- Conditions de navigation généralement rencontrées en été
- Claire, mais délicate, la puissance du courant et les limites de visibilité peuvent poser des problèmes
- Il faut veiller aux courants et au trafic intense.
- La veille sur le canal 16 est recommandée
- Longer la ville pour éviter le plus fort du courant

Les détroits

- Entre la forteresse de Kilitbahir, sur la côte européenne, au SW des détroits (point A) et la cardinale ouest du cap Nara Br au NE, sur la côte asiatique (point B) : 3 milles
- La visibilité sera limitée à ces trois milles seulement
- La largeur du rail montant sera de :
 - Pour le point A, de 400 m pour rail montant, et de 300 m pour le rail descendant
 - Pour le point B : de 400 m pour le rail montant, et de 600 m pour le rail descendant
- On se trouve au plus fort des coutants des Dardanelles, courant déportés vers l'extérieur : sur la côte européenne au NW des détroits, sur la côte asiatique au débouché SW ;
- Les cargos et navires de commerce auront à compenser ces courants et la force centrifuge quand ils vireront deux fois à angle droit. Ce qui les amènera à serrer les limites des deux rails, en donnant un maximum de puissance
 - Copie de carte ci-contre, ne devant pas être utilisée en navigation.
 - Pour télécharger le programme [Navionics Boating HD \(https://www.navionics.com/fra/apps/navionics-boating\)](https://www.navionics.com/fra/apps/navionics-boating)



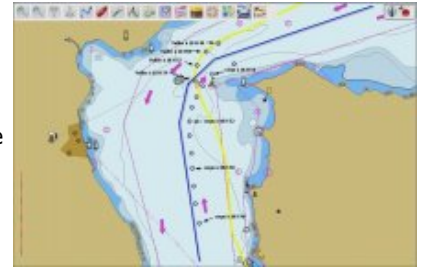
- Les bateaux de plaisance trouveront un peu d'eau libre en limite externes des deux rails, mais pas plus que ça
 - Pas trop de problème sur la rive asiatique, où l'on ne croisera pas les ferries assurant les liaisons entre Canakkale et Eceabat ou Kilitbahir.
 - Par contre, vous aurez à les parer (ils sont prioritaires dans tous les cas), si vous longez la côte européenne.
- Dans ces conditions, la sécurité recommande de suivre la côte asiatique, en montant, comme en descendant, en restant systématiquement à l'extérieur du rail. Ce qui aura des conséquences

En montant

- Face au vent dominant, dans la plus part des cas, on naviguera au moteur, contre le courant. On n'avance pas très vite sur le fond, mais on reste en sécurité, et du bon côté du rail, en restant à l'extérieur. Jusqu'au point B, au cap Nara Br.
- Là, on peut passer à l'intérieur de la cardinale ouest, en veillant bien à rester à l'extérieur de la ligne de sonde des 10 m, et la voie est libre jusqu'à Cardak. On pourra traverser le rail en toute sécurité avec une excellente vision sur le plan d'eau.

En descendant

- C'est infiniment plus délicat, vous serez moins manœuvrant, de plus :
 - Sur le côté européen, avec des bateaux rattrapant (mais prioritaires) sur la limite extérieur du chenal descendant.
 - Sur le côté asiatique, Avec l'impression désagréable d'être à contre sens. De plus on se trouvera arrivant sur Nara Br à prendre un virage à 90°, poussé par le courant violent, sans visibilité et avec très peu de possibilité de dégagement ;
- La solution adoptée (et qui ne concerne que mes habitudes de navigation), consiste à rester sur la rive européenne, jusqu'à la hauteur du premier coude (celui Nara Br), alors la visibilité est bonne pour l'ensemble des 3 milles jusqu'à Canakkale. Là, on a toutes les options et de l'eau à courir pour attendre une éclaircie sur le rail, pour traverser au sud de la cardinale ouest de Nara Br. Ce que j'ai pu photographier, en juillet 2011
- Entre 10 H 48 et 10 H 54, j'ai pu prendre 6 photos très parlantes d'un cargo montant alors qu'il me fallait traverser les rails. J'avais à 8 nœuds sur le fond et lui à 14.



10 H 48 il est à environ 1,4 mille 10 H 49 . Il est dans l'ouest de la cardinale 10 H 51, il vire. Il est dans mon axe 10 H 52 il fait route sur la cardinale W 10 H 53 . il est alors, à 200 mètres 10 H 54 Je passe derrière pour traverser



Navigation dans les détroits

- Les trois milles des détroits se feront en une heure, contre le courant, et en un peu plus de 20 minutes avec le courant. Entre l'étroitesse des passes, le peu de visibilité, le vent et le courant toujours dans l'axe, et qui peuvent être violents, la vitesse nécessaire aux grands navires pour rester manœuvrant, la manque d'espace pour manœuvrer à certains endroits, il convient de prendre des mesures de sécurité, pour éviter de se retrouver ; non manœuvrant, nez à nez avec un bébé comme celui montré ci contre
- Précautions à prendre
 - Affaler les voiles et privilégier le moteur. Ça ferait désordre de partie au lof sur une rafale. C'est de toute façon exclu pour remonter avec le vent qui sera pratiquement toujours debout.
 - A la descente, au portant, on peut garder le génois, facile à enrouler. Il faut vraiment garder en tête que le bateau doit rester manœuvrant
 - Rester en veille sur le canal 16
 - Brancher l'AIS qui se révélera précieuse, en pensant que les militaires, toujours nombreux ici, ne se signalent jamais...
 - Organiser sa route et prévoir des possibilités de dégagement. Les cargos arrivent à une vitesse phénoménale
 - Conserver une allure et une route clairement interprétable par les navires de commerce. Anticiper largement vos manœuvres, pour ne pas les surprendre...
- Et... Ça devrait bien se passer...



Gelibulu

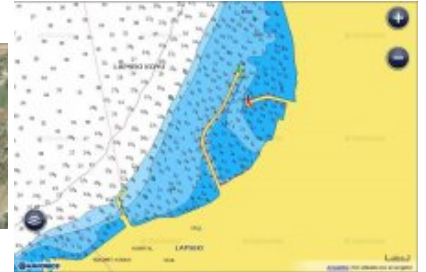
- Le vieux port, est donné, par Rod Heikell, comme interdit aux yachts de passage. Cependant, des bateaux français ont pu y entrer en avril 2013. C'est peut être un coup de chance

- Le port commercial qui est aussi celui des ferries, et de bateaux de pilotes, n'a pas besoin d'être interdit... C'est absolument inabordable
- Le mouillage forain, dans l'ouest est vite exposé au vent, et sujet à un clapot infernal levé par les ferries et les pilotes. c'est la place de la concorde
- Plus à l'ouest, les fonds remontent vite



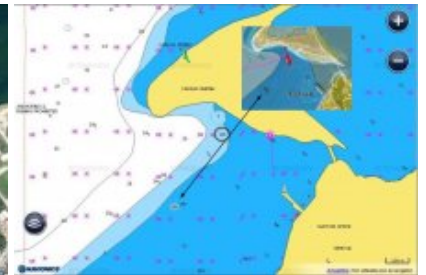
Lapseki

- Donné par Rod Heikell avec des fonds de 3 m dans les passes, et un peu moins, au quai des coastguards, je n'ai jamais pu y entrer. Et ce n'est pas faute d'avoir essayé (2011 la dernière fois)
- Le port s'ensable, et je n'y ai jamais vu de bateau. Sauf s'il a été dragué récemment, il me semble impraticable.
- De même le mouillage extérieur, ouvert très vite aux vents dominants
- La meilleure solution de repli semble être Cardak, en mouillage forain, à deux milles dans le NE



Cardak

- Mouillage peu connu et peu fréquenté, à l'extrémité Nord-Est des Dardanelles. Bien protégé du vent dominant en été, c'est une alternative commode à Lapseki et Gelibolu. C'est même la seule...
- On mouille au sud de la petite île reliée à Cardak par un pont
- On ne peut pas atteindre la jetée avec nos bateaux, il y peu d'eau au nord de la jetée. La partie sud est réservée eu ferries faisant la liaison avec Gelibolu.
- On peut aller au quai en annexe, et trouver un peu d'approvisionnement



Ambiance

- L'ambiance des détroits est sévère, encaissées, les passes dégagent une impression de violence, impression accrue par l'agitation de la circulation. C'est un lieu où l'on ne se sent pas toujours à sa place
- Ça s'améliore grandement une fois passé le cap Nara Br, les Dardanelles s'élargissent, les collines s'adoucissent, vent et courant sont plus tolérants. On est déjà dans l'ambiance de la mer de Marmara.

Clearance

- Rien ici, il faut aller à Cannakale dans les Dardanelles, ou Bandirma en Mer de Marmara

Général

- Aucun approvisionnement, ou très peu. Il faut prévoir à Cannakale.
- Peu de bateaux, peu de touristes, peu de bars peu de restaurants !!!
- Gelibulu peut offrir une alternative pour l'approvisionnement, mais on ne peut pas aborder. Il faudra y aller en annexe
- L'étape suivante sera la Mer de Marmara. Vous serez en Propontide...

Michel, Laorana novembre 2013