



## Côte turque, les Dardanelles/options de navigation

samedi, 9 novembre 2013

### Turquie, les Dardanelles



### [Pour suivre ce lien sur PTP](#)

### Imray-Rod-Heikell / Turquie/Dardanelles

[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/)

[\(https://www.imray.com/publications/Imray+Pilots/Pilots+and+Cruising+Guides/Mediterranean/IB0192-1/\)](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
- Extrêmement délicates, à causes des courants. Entre Bözçaada en mer Egée et l'anse de Kemer en Mer de Marmara : 64 milles, qui se parcourront entre un peu plus de 8 H ou un peu plus de 17 H, suivant que l'on navigue avec ou contre le courant et les vents dominants
- Canakkale est le seul abri correct sur cette route, mais d'un abord très difficile, peu de place et peu d'espace dans le port pour manœuvrer.
- Le Meltem souffle de NE, ici, il peut être violent, s'orientant dans le sens du détroit. On peut trouver quelques abris sommaires, par ce type de temps.
- Aucun abri, à part Canakkale, par vents de Sud Est, ni dans le détroit, ni sur les ports d'approches (Bözçaada, et Kemer). Dans ces conditions, les solution de replis seront :
  - La baie de Aydinçik en Gökçeada, et Kabatepe en Mer Egée,
  - La côte de Sevketiye, entre Zincinbozan et Kemer, en Mer de Marmara



- L'autre gros problème sera le trafic intense, dans le sens des rails, qu'il faudra impérativement respecter. 2.000 bateaux marchands, passent par là toutes les semaines.
- C'est aggravé, entre Canakkale et Eceabat, en plein dans le détroits, là ils sont le plus étroits, et où l'on trouvera les courants les plus violents, par les transferts traversiers entre l'Europe et l'Asie, de dizaines de ferries chaque jour..



- La sécurité recommande de monter le long de la côte asiatique, sur la ligne de sonde des 10 m. On y rencontrera des courants faibles, sauf aux pointes de Kepez Burnu, l'approche de Canakkale et Nara Br
- Pour descendre on reste entre la côte européenne et l'extérieur du rail descendant. C'est là où l'on bénéficiera d'un maximum de courant
- Dans le sens de la descente, et si l'on souhaite d'arrêter à Canakkale, mieux vaut traverser les rails à hauteur du cap Nara Br, avant Eceabat, là où l'on aura de la visibilité pour situer les navires montants comme descendants. Ce qui permet également d'éviter le trafic des ferries. On longe ensuite la côte asiatique sur 3 milles, pour rejoindre les passes de la marina.

### Les ports d'attente en Mer Egée

- Au sud des Dardanelles
  - Bözçada, à 12 milles, très bien protégé des vents de Nord, mais vite plein. il faut arriver de bonne heure
  - Sur la côte asiatique, à 4 milles, Yenikoy, nouveau port de pêche, en cas d'urgence, et il faudra négocier avec les pêcheurs
- Au Nord des Dardanelles
  - Kabatepe, à 11 milles, petit port de pêche rustique
  - Gökçeada, à 14 milles
- Dans les passes au sud des Dardanelles
  - Sur la côte européenne : Anit Liman, en mouillage forain, bien protégé des vents de secteur nord.

## Les ports d'attente dans les Dardanelles

- Sur la côte asiatique, le petit port récent de Intepe, selon toute vraisemblance, réservé au trafic des bateaux pilotes
- La marina de Canakkale, impraticable par fort Meltem, trop étroite pour pouvoir manœuvrer en sécurité. Le mouillage forain au nord des passes de la marina, devient vite intenable par fort Meltem
- Au débouché des Dardanelles sur la Mer de Marmara
  - Sur la côte asiatique, Lapseki, mais le port s'ensable et le mouillage en rade est soumis au Meltem
  - Bien meilleur, un peu au nord, en mouillage forain, très bien protégé du Meltem ; Cardak
  - Sur la côte européenne, Gelibulu, port réservé aux ferries et aux bateaux pilotes, est aujourd'hui interdit à la plaisance. Le mouillage forain, en rade, reste exposé au Meltem, et surtout au clapot infernal des ferries et des pilotes.

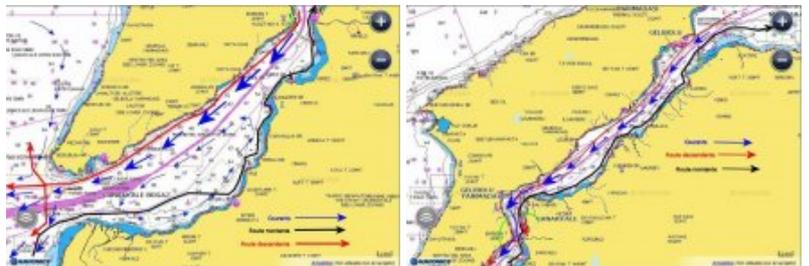
## Les ports d'attente en Mer de Marmara

- Sur la côte asiatique
  - La côte de Sevketiye, bien protégé des vents de SE, mais ouvert au Nord
  - Le mouillage de Kemer, à 16 milles, si on ne peut pas trouver de place dans le petit port de pêche
- Sur la côte européenne
  - Sarköy, à 20 milles, parfaitement protégé des vent dominants de Nord
  - Un peu plus loins, à 8 milles Murefte.

## Les courants et les routes recommandées

- Sans être la jument dans le Golfe du Morbihan, ni le raz Blanchard, les courants ne doivent pas être négligés. Unidirectionnels, ils coulent de la Mer de Marmara vers la Mer Égée.

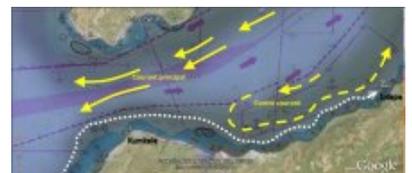
- Plus puissants, le long de la côte européenne, Ils atteignent leur maximum de puissance, dans les détroits, entre Eceabat et Kepez Br, ou pour remonter un courant pouvant atteindre 4 à 5 nœuds, il faudra ruser en venant le plus à terre possible, sur la côte asiatique, où l'on pourra trouver des courants faibles, voire des contre courants.
  - Copie de carte ci-contre, ne devant pas être utilisée en navigation.
  - [Lien vers le téléchargement Navionics \(https://www.navionics.com/fra/apps/navionics-boating\)](https://www.navionics.com/fra/apps/navionics-boating)



## En remontant les Dardanelles

### De Kumkale à Intepe

- Les hauts fonds, de Kumkale sont à déborder soigneusement. Restez impérativement sur la ligne de sonde des 20 mètres. Cette côte a tendance à l'ensablement. Rod Heikell recommande de suivre l'extérieur du rail montant jusqu'à Intepe, puis seulement, ensuite, chercher de moindres courants à terre
- D'expérience, et tenant compte de la faible vitesse sur le fond, on peut serrer plus tôt. On y trouvera peu de courant, voire un contre courant.



- Le petit port de Intepe, n'est pas recommandé, On suivra ensuite la côte asiatique jusqu'à Canakkale. Vous aurez 16 milles entre l'entrée des Dardanelles et Canakkale, qui vous prendrons entre 5 et 6 heures, avec un bateau convenablement motorisé (5 CV par tonne).

### De Intepe à Kepez Köyu

- On peut se caler sur le ligne de sonde des 10 mètres, et remonter jusqu'à Kepez Köyu
- En la serrant bien, on peut passer à terre de la cardinale Ouest de Kepez Br. C'est sous votre responsabilité, et... vous êtes sûr de l'exactitude de votre sondeur...
- La bouée de séparation de trafic au NW de cette cardinale, ne nous concerne pas.



- La baie de Kepez Köyu donnée comme mouillage sur les cartes et par Rod Heikell, n'est à pratiquer que par grand beau temps bien établi...

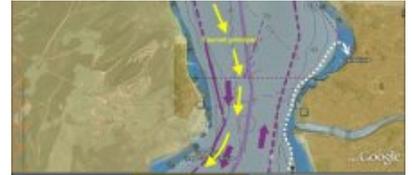
### Kepez Burnu et la grande baie de Kepez Limani

- Une fois passé le cap Kepez Br, on pourra rechercher de moindres courants dans la grande baie de Kepez Liman.
- On reste sur la ligne de sonde des 10 m, en donnant du tour à la grande jetée de Kepez
- Nous ne sommes pas autorisés à accoster cette jetée, sauf problèmes douaniers, qui peuvent aussi se régler maintenant à la marina de Canakkale
- Il restera à passer la cardinale Ouest située entre la baie et Canakkale, pour aborder la marina de Canakkale



### Canakkale

- On est au plus étroit du détroit. La cardinale ouest commandant l'arrivée sur Canakkale, est obligatoirement à laisser à terre.
- C'est là où l'on rencontrera le plus fort du courant. J'y ai connu 6 nœuds.
- Une fois remonté au nord de cette cardinale, on suit les rives de la ville en veillant le trafic des très nombreux ferries, qui ne donnent pas dans la dentelle (et qui peuvent difficilement faire autrement). Une veille attentive sur le canal 16 est souhaitable



- Une épave est marquée sur les cartes, à un peu plus de 100 m au Nord de la jetée de la marina. Indiquée à 2.80 m et balisée selon certains, donnée pour draguée par d'autres, je n'ai jamais pu l'identifier... Votre attention est recommandée

### Les détroits (the narrows)

- Les détroits proprement dits : étroits, moins d'un mille, avec deux coudes à 90°.
- Les navires marchands ont besoin d'espace et de vitesse pour rester manœuvrant
- En quittant Canakkale, la cote asiatique offre les meilleures options de navigation : moins de courant, et protection du vent dominant de NE
- On y trouve aussi des contrecourants erratiques levant vite un mauvais clapot très creux contre le vent de secteur Nord. Il faut passer en force.
- La rive asiatique comporte des appontements réservés à la marine de guerre turque.



### Des Détroits à Cardak Limani

- Il faut rester le plus à la côte possible, la ligne de sonde des 20 m suffira, inutile de serrer plus, le courant général, ets beaucoup moins fort ici
- Sur cette route, Lipseki, donné par beaucoup comme abri, me semble risqué. très envasé, il ne donne pas l'impression d'avoir été dragué sérieusement. J'y suis passé 4 fois en 2009 et 2011, et à chaque fois je n'ai pas pu trouver suffisamment d'eau (2m avec le pied de pilote)
- Le mouillage à l'extérieur est vite intenable
- Mieux vaut monter jusqu'à Cardak Limani, un peu plus au nord, qui offre un excellent mouillage protégé des vents de nord. Il faudra impérativement laisser à terre la cardinale Ouest du cap Dalyan Br.



### les bancs de Cardak bankasi, et de Zincinbozan

- Cardak bankasi, est marqué d'une cardinale Ouest qu'il faut impérativement respecter, bien qu'elle se trouve à la limite du rail montant.
- Sur 3 milles, on sera juste à la limite du rail. Une veille très attentive des bateaux marchands rattrapant est recommandée.
- La veille sur 1e canal 16 est souhaitable
- Une fois débordé le banc de Zincinbozan, marqué d'un phare de 11 mètres, très visible, la route est claire vers Kemer et le sud de la Mer de Marmara



### L'ambiance dans les Dardanelles

- Hormis Canakkale, c'est l'ambiance campagnarde qui frappe ici... C'est un immense chenal, étroit, entre deux continents, parcouru de grand navires venant du monde entier. Il y a quelque chose de paisible ici
- Paisible mais, marqué par le souvenir omniprésent de l'in vraisemblable boucherie de 1915. Les cimetières, les musées sont à visiter. Tous nous diront « n'oubliez pas »
- Étonnant hasard de l'histoire, mon grand père paternel a fait parti du corps expéditionnaire français, qui débarqua à Kumkale. Jeune enfant, il m'avait raconté les horreurs de cette tuerie... Avec des mots forts qui m'avait marqué... Et quand j'y suis passé la première fois en 2003, saisi par l'émotion, j'ai téléphoné à ma mère, depuis l'entrée des Dardanelles, face à Kumkale. Et, elle m'a raconté cette incroyable histoire : ce grand père qui n'étais pas un héros, avait tout de même réussi un acte d'héroïsme, en ramenant un de ses camarade blessé dans les lignes. On lui avait proposé soit une médaille soit une

permission en France. Ce grand père, plein de bon sens préféra la permission, revint en France, et fit un enfant à ma grand mère : mon père, né en 1916. Quelque part, je descend de Turquie !!!

## Clearance

- Tout se fait maintenant depuis la marina de Canakkale

## Général

- Rien, aucun approvisionnement, hormis Canakkale, où l'on trouvera tout
- En route montante, compte tenu de la vitesse sur le fond, l'arrêt à Canakkale est quasi obligatoire. Il faut arriver de bonne heure, pour bénéficier d'un peu moins de vent, et espérer trouver une place facilement accessible dans le petite marina.
- On peut en profiter pour aller visiter le site de Troie, le musée retraçant la tragédie de 1915, et... pour nos amis turcs visiter la reconstitution du petit poseur de mines, qui en mars 1915, a réussi à lui tout seul à mettre en échec, les deux plus grandes puissances maritimes du monde : la France et l'Angleterre, ses mines coulant une douzaine de grands croiseurs et cuirassés, dont le « Bouvet » qui couta la vie à 600 marins français... Pensez y...
  - <http://www.erudit.org/revue/cqg/2004/v48/n135/011795ar.html>

*Michel, Laorana novembre 2013*

---