

Le climat méditerranéen est globalement très agréable. La plupart des coups de vent et pluie se produisent en hiver, peu de tempêtes interrompant le long été. Grains et renforcements de vent résultent de phénomènes exclusivement locaux.

© DR/Miss Terre

# Méditerranée

## Les 10 meilleurs trips de la grande bleue

Il paraît que la Méditerranée est impraticable. Il paraît qu'on y navigue au moteur ou pas du tout, tellement mistral, meltem et bora sont violents. Il paraît que ses eaux sont surpeuplées et ses ports très chers. Il paraît... Le comble, c'est que des équipages la sillonnent depuis dix ans ou l'explorent en *one way* dès qu'un week-end prolongé se profile. Car en Méditerranée, les surprises aussi soufflent en tempête. Et c'est tout son charme. PAR JULIE CLERC



La côte ouest de la Sardaigne offre des ports et des mouillages d'une beauté exceptionnelle. Elle est pourtant moins fréquentée que les autres.

© MARIE DUFAY

# Sardaigne

## Une semaine top chrono: voile, fête et farniente

À 4 ans, il taquine le penon dans le bassin d'Arcachon. Quelques années plus tard, il fonde l'association Voile à part « par désespoir, ironise-t-il, pour avoir trop vu de gens naviguer au moteur en Méditerranée. » Son traitement curatif, Dominique le propose depuis 2004 aux voiliers de moins de 31 pieds: des sorties sportives en Mare Nostrum. Au départ de Frioul ou de Marseille, un samedi matin, un Arcadia, un Trident 80, un Mistral 750, un Fantasia et un Gib Sea 77 larguent les amarres. Une bande d'amis, dont les dénominateurs communs sont le plaisir de la voile pure et les mêmes

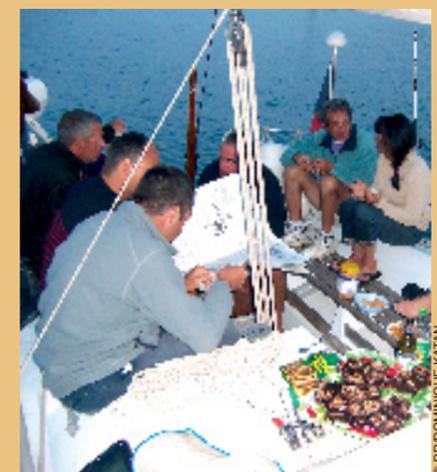
piteries. « L'objectif est de solliciter le moteur le moins possible – sauf à être totalement planté. J'avoue que l'expérience de la régatée pousse à aimer jouer dans les tout petits airs, comme à manœuvrer dans 30 nœuds de mistral. Quoi qu'il en soit, nous nous offrons la Sardaigne en 7 jours, alors que la plupart des voiliers en consacrent 15. » Cap sur la grande île italienne, 200 milles devant l'étrave et 48 heures de mer pour atteindre la vaste et très abritée baie de Porto Conte, près d'Alghero. On y jette l'ancre, au choix, en juin ou en septembre, pour s'assurer de ne côtoyer que deux voiliers italiens. D'autant

que la Sardaigne est une destination stratégique: située à un jour de plus que la Corse, elle est, d'après Dominique, éliminatoire pour de nombreux équipages français. Là, hormis le bar du coin et une supérette de vacances, la nature règne. « Une fois reposés, nous alternons balades dans les grottes du capo Caccia, farniente et fête. Nous nous retrouvons souvent tous en tas sur le même bateau, jusqu'à 2h00 du matin. En fait, les trois jours sur place sont assez décousus: nous sommes un peu décalés par les deux nuits de mer! Ce séjour en autonomie complète, c'est une vraie semaine de pirates. »



En été, les vents sont principalement d'ouest nord-ouest et soufflent rarement au-dessus de force 5 sur cette côte. Avis aux amateurs.

© DR/DOMINIQUE KATAN



© DR/DOMINIQUE KATAN

“Eau turquoise, mouillages enchanteurs, sites historiques: la mer Méditerranée vous en offrira plus qu'un océan tout entier.”

# Andalousie

Entre coup de levante et ponante, une bonne école avant la transat



Souvent, en Méditerranée, un calme plat annonce un coup de vent. Alors on se dépêche de gagner un abri, quel que soit le moyen...

© DR/CERCAMON

Régis rit de bon cœur. « Aujourd'hui, nous prendrions certainement une autre décision, attendrions que le vent revienne au matin ou piquerions sur Motril pour mouiller gratuitement. Mais quand on commence à naviguer, on est un peu à la masse. » Pour le jeune couple suisse, la grande bleue, c'est l'école buissonnière, six mois de baptême avant de se frotter à l'Atlantique. Ils ne le diront que plus tard, mais la longue houle alizéenne a finalement fait figure de balade après les épiques feuilletons méditerranéens. Allez, un au hasard: la côte andalouse. « Depuis Alicante, nous alternons coups de levante, raclées de ponente et ports très chers. Alors, lorsque le vent faiblit entre Almerimar et Malaga, vu la petite fenêtre météo dont nous disposons, je pousse le moteur, un peu trop: 3500 tours contre les 2500 habituels. Évidemment, le Volvo n'ap-

précie pas. L'alarme se déclenche, le liquide de refroidissement sort en jets du vase d'expansion: surchauffé. Et moi, je ne suis pas encore rodé aux secrets de la mécanique. Le moteur recrache le liquide que j'ajoute. Il est 17h30, nous sommes en face de Motril mais choisissons de rallier la marina del Este, près de Malaga, pour tenter une réparation. Les voiles sont hissées, mais, bien sûr, l'air s'évanouit quelques minutes après. Je saute alors dans l'annexe mise à l'eau précipitamment: nous espérons tracter le voilier avec le hors-bord. Or Cercamon, c'est 7,5 tonnes d'acier: le Suzuki 4 Ch cale à chaque démarrage. Cette fois, j'en ai marre. Doris se met à la barre... et je commence à ramer. Il fait nuit, 2,5 milles nous séparent du port. Je rame, je rame, je rame... J'ai les mains en sang lorsque nous parvenons au ponton, à 1h00 du matin. Cercamon est enfin amarré. Mais le

vigile de la marina fait son apparition, nous impose de nous déplacer et nous réclame 37 euros pour la nuit – que dis-je, pour cette moitié de nuit! Ce sont les ouvriers du chantier – qui nous ont offert les heures de travail pour remplacer la pompe – qui se chargent de notre revanche. Un soir, dans un bistrot plein à craquer, ce charmant vigile est invité à raconter sa conception de l'accueil. Il s'en tire avec une belle honte. Nous, avec un fameux souvenir. »



© DR/CERCAMON



L'Andalousie est réputée pour son climat clément en toutes saisons, ses plages et ses sites historiques.

© DR



Mouillage près du port de Longos, sur l’île de Paxos. C’est en début et fin de journée que les mouillages idylliques sont les plus tranquilles.

# Grèce Nord

## Sur les traces d’Ulysse... en avant ou arrière-saison

Deux mois de navigation dans les îles Ioniennes, sur le papier, c’est idyllique. Mais c’est hors saison qu’il faut s’y rendre. En été, cet archipel grec est envahi de voiliers de location, flottes aux équipages parfois peu expérimentés et inconscients des risques. Manœuvres dangereuses, ancres à pic au mouillage, non-respect des règles de bon voisinage: on finit par voir rouge! Notre Écume de Mer est indifféremment utilisé comme pare-battage, bouée à virer, bite d’amarrage et que sais-je encore. Nous n’osons nous attarder à terre. À One House Bay, sur l’île d’Atoko, cinq voiliers lui dérapent successivement dessus. Quand nous tentons une exploration de l’île, nous n’attendons pas cinq minutes pour que deux énormes voiliers réitérent l’exploit par force 6, sans même allumer leur moteur. À Vathy, sur l’île d’Ithaque, nous laissons notre voilier mouillé cul à quai après avoir vérifié que l’ancre est bien plantée; trois heures plus tard, nous le retrouvons dressé travers au quai. Le bateau mouillé à côté a croché son ancre dans notre chaîne en partant, sans se soucier du résultat. Nous partons fissa dans le fond de la baie et nous amarrons le long d’un quai désert. Deux heures après, nous sommes cernés par six unités de 14 mètres, que seules deux ancres retiennent

laborieusement à une coudée de nous. Nous assistons aussi à l’héroïque démêlage de trois ancres et 120 mètres de chaînes, mobilisant dix personnes pendant pas moins de quatre heures. Aux îles Sivota, nous goûtons enfin la sérénité d’un mouillage enchanteur. Le lendemain, nous sommes encerclés par des dizaines d’embarcations, du zodiac privé au gros bateau de touristes poussant une sono techno inaudible animée par un DJ intarissable. Le cercle d’évitage est une notion inconnue de nombreux plaisanciers, qui se fichent de rentrer dans le bateau du voisin. Pire, certains nous prennent en photo quand nous nous lavons avec la douche solaire sur le pont! À Voutoumi (Anti-Paxos), à Meganisi, à Fiskardo (Céphalonie), à Kioni (Ithaque), c’est le grand cirque de « qui mouille sur la chaîne de qui » avec tous les hurlements et injures de circonstance: les criques et ports sont vite embouteillés, entre les gros motorboats qui déposent leurs 80 mètres de chaîne sur les ancres de 5 voiliers. Les quais sont bordés de tavernes, terrasses, restos, bars, tous plus bruyants les uns que les autres, et les équipages des bateaux voisins festoient et hurlent jusqu’à 4h00 du matin. La carte postale est séduisante, mais elle a fini par nous rendre claustrophobes! Marie Dufay

Avec ses 7,90 mètres de long, la coque de l’Écume de Mer est particulièrement adaptée aux mouillages dans les petites criques isolées.



Au réveil, ce genre de bonne surprise est typique de la Grèce estivale et nécessite beaucoup de patience...



# Bon plan

## Aller simple pour la grande bleue

Emmanuel fait des émules. Sur le Web, ce Parisien quadragénaire est en passe de devenir la référence en termes de vacances alternatives. « En cette période de ports français saturés, explique-t-il, nous avons pris, avec ma famille, l’option de visiter le bassin méditerranéen en laissant notre bateau hiverner dans une marina différente chaque année, élue au gré de nos pérégrinations. Au-delà des frontières françaises, il y a de la place dans les ports à des tarifs plutôt accessibles, parfois dans des lieux d’exception. De plus, pour les plaisanciers français habitant des villes importantes, il est souvent plus rapide et économique de se rendre à Venise, Malte ou Catane en vol charter que de faire 700 km en voiture pour rejoindre Le Crouesty ou Port Camargue. Sans parler du plaisir de toujours aller de l’avant, découvrir de nouveaux ports, de nouveaux pays, et de ne jamais faire demi-tour pour revenir à son point de départ. C’est une option de navigation-voyage adoptée par de nombreux plaisanciers britanniques, allemands, hollandais, mais très peu expérimentée par les

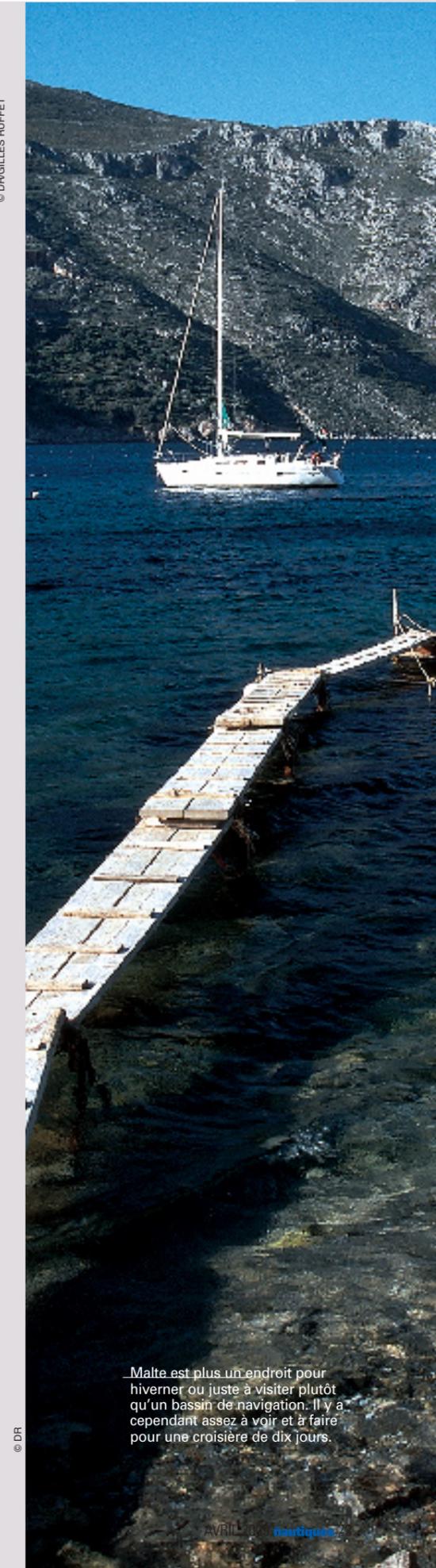
Français. Généralement, les rares équipages de l’hexagone que nous rencontrons speedent comme des fous, sans rien voir. Ils arrivent en Croatie ou à Malte depuis un port français, restent une semaine et repartent aussi sec dans l’autre sens. » Depuis plusieurs années, le First 30 familial se targue de sillonner la Méditerranée à un rythme particulièrement serein. « Nous naviguons un mois l’été, à Pâques et durant les week-ends prolongés. Et pour cause: porte à porte, je mets trois heures de Paris à Venise. Un avion, deux vaporetto, je rallie la cité lacustre en un clin d’œil! C’est facile, économique, magique. L’autre avantage: notre bateau accueille sans cesse des amis, qui ont tous la clef. J’ajouterai enfin que cette formule cabotage de sites sauvages en villes historiques est un gage d’aventure et de tourisme, attraits qui font souvent défaut dans les séjours à la voile. C’est grâce à cela que nous avons réussi à garder nos deux ados si longtemps à bord. La Med en one way, ça plaît à tout le monde, “voileux” et “terriens” ».

### HIVERNER EN MÉDITERRANÉE

Techniquement, l’affaire est rodée. Le choix du lieu d’hivernage d’abord: au coup par coup. En Croatie, Emmanuel recherche une place quinze jours avant la fin de son séjour. À Malte ou à Venise, il s’informe sur des forums de navigateurs anglais. Au-delà de la disponibilité, un critère s’impose: la proximité d’une gare ou d’un aéroport. Sécurité: aucun trouble ou vol à signaler. Prix: au pire, on retrouve les prix français (1800 à 2000 euros/an). Au mieux, et c’est le plus courant, la caisse de bord n’est sollicitée qu’à hauteur de 1400/1500 euros annuels. Un bémol: le piètre achalandage de nombre de shipchangers méditerranéens – quand ils existent. Propriétaires de voiliers trentenaires, attention, entretien et réparations peuvent s’avérer cornéliens. Des marinas pour hiverner: **Italie:** Vibo Marina, en Calabre Thyrrénienne. Aéroport international de Lamezia Terme à



30 km. Sibari Marina, en Calabre Ionienne (golfe de Tarrente). Couplée à un grand chantier. Aéroport de Naples et Bari, avec vols charters, à 200 km (par bus). **Venise:** Marina Vento di Venezia sur l’île de la Certosa. Bon chantier. Aéroport Marco Polo accessible en vaporetto. **Malte:** Grand Harbour Marina à Vittoriosa. Aéroport international à 10 km. **Croatie:** Marina l’île de Brac. Aéroport de Split à 20 km (par bus).



Malte est plus un endroit pour hiverner ou juste à visiter plutôt qu’un bassin de navigation. Il y a cependant assez à voir et à faire pour une croisière de dix jours.

Les anciens noms d'Istanbul, Byzance puis Constantinople, témoignent de son histoire. Elle est à ce titre l'une des trois villes antiques les plus importantes avec Athènes et Rome.



# Istanbul

## Le repère de James Bond

Istanbul cultive son mystère. Nous avons beau consulter guides et navigateurs, nous récoltons peu d'informations. Une seule chose est sûre: en mer, rien n'est déterminé d'avance. On prépare le tangon, on finit par tirer des bords carrés; on prépare l'ancre pour un mouillage tranquille, on se retrouve à couple d'un quai rugueux; on attend un vent favorable, on prend une mer croisée vent debout. Pour atteindre Istanbul, il faut payer son tribut au gardien, l'embouchure du Bosphore. *Aquarellia* louvoie entre les dizaines, que dis-je, les centaines de cargos ancrés dans l'estuaire. Les

bateaux-pilotes, bateaux-pompes et remorqueurs créent des vagues courtes et brutales. Contre 4 nœuds de courant et un vent de nord-est, nous choisissons de longer les berges pour trouver un contre-courant. Périlleuses acrobaties. Le Bosphore, c'est 32 kilomètres de long et 500 mètres à 3 kilomètres de large où circulent de nombreux navires marchands: pas question de hisser une voile. Enfin, lorsque courant et trafic atteignent le paroxysme, Istanbul apparaît. Histoire, architecture, religion, tout ici irradie. À tribord, la tour de Léandre, où James Bond a déjoué une conspiration nucléaire.



À bâbord, la Corne d'Or et la massive tour de Galata. Les rives sont superbes, où se succèdent les luxueuses résidences en bois des XVIII<sup>e</sup> et XIX<sup>e</sup> siècles, les cheminées graphiques de Topkapi, les façades de Palais et de mosquées, deux gigantesques ponts suspendus et le verdoyant parc d'Emirgan. Dans la Setur marina bourrée comme un œuf où se côtoient voiliers et cabiniers, nous ne croisons que des locaux. Ici, rares sont les voiliers étrangers qui osent pousser la quille. *Michel et Jannik, voilier Aquarellia*

# Provence

## Mer trop forte pour un équipier novice



Magistralis, c'est-à-dire « autoritaire », était le nom donné au vent froid et sec de nord-ouest qui, par sa fréquence et sa force, tient depuis toujours la Méditerranée occidentale sous son emprise.

Pourquoi ai-je sélectionné cette annonce plutôt qu'une autre? À 22 ans, je n'avais pas beaucoup à attendre des prochains mois. Mes études m'avaient conduit tout droit à l'Agence Nationale Pour l'Expectative. Je fais donc la connaissance du Cap'tain, Marcus, militaire à la retraite, peu causant mais qui m'inspire une confiance immédiate. J'embarque pour sept mois, et fin janvier, nous quittons le port, cap sur les îles d'Hyères. Génois déroulé, nous filons 7 nœuds. Mais la Méditerranée se charge vite d'annoncer la couleur: en fin de journée, la radio diffuse un avis de coup de vent

sur la zone Provence. À partir de 21h00, le vent se stabilise à 30 nœuds. Le génois devient minuscule. Pour une première étape et un amarinage, notre jeune équipage est servi! À 23h00, les rafales grimpent à 40 nœuds. Les seaux du bord reprennent l'usage pour lequel ils ne sont pas prévus. C'est d'abord Julien, puis Yvon, qui gagnent leur cabine, un peu plus blancs qu'à l'embarquement. J'abandonne quelques heures le cockpit, puis trouvant qu'on respire quand même mieux à l'extérieur, rejoins Marcus. Notre skipper a pris sa place habituelle dans la descente du carré,

à l'abri, derrière la capote. Le voilier enfourne par l'avant. Les vagues recouvrent le pont. *Camerone* court toujours vers l'est à près de 8 nœuds. En s'éloignant de la côte vers le golfe de Fos, les vagues déferlantes sont plus hautes, plus agressives. Dans le carré, les affaires des équipiers ont pris leur place: en vrac sur le plancher. Et puis comme d'habitude, la dépression se comble au lever du jour et le vent tombe de 40 à 5 nœuds. Nous nous amarrons dans le petit port de l'île des Embiez, près de Toulon. Fin de cette première étape ô combien motivante. *Simon, voilier Camerone*

“La Méditerranée baigne les côtes d'une vingtaine de pays: au tant dire qu'elle mériterait une vie (presque) entière de marin.”

# Gibraltar

## La porte de l'Atlantique

La transat est juste derrière nous. La mer se forme vite sur le plateau parsemé de hauts-fonds au large du cap de Trafalgar. Les vagues sont mauvaises et nous poussent à nous dérouter vers Cadix. L'escale est brève, et nous tentons à nouveau d'emprunter le fameux détroit. Cette fois, nous avons de la chance. Poussé par un bon souffle d'ouest et un courant favorable, *Émilie* file 8 nœuds. Les cargos défilent dans différents rails. Mais la zone de navigation est assez large pour que les voiliers fassent route près des côtes. Gibraltar est une enclave anglaise en territoire espagnol. Paradis fiscal, il recèle de nombreuses banques britanniques et internationales. Longtemps, l'Espagne voulut réunifier son territoire, et cette prospère microsociété fut efficace dans l'entretien de tenaces dissensions dans les relations hispano-britanniques. Avec 27 000 âmes sur 6,5 km<sup>2</sup>, Gibraltar est un des territoires les plus densément peuplés au monde.

Dire que le site est bétonné est un pléonasme. L'anglais, langue officielle, est en concurrence avec le llanito, mélange d'espagnol, d'anglais et d'andalou: c'est assez étonnant à entendre. L'ambiance est très british: rues propres, cabines téléphoniques et shopping chez Marks & Spencer ou BHS. Les marchandises sont détaxées, mais les produits anglais étant chers et la livre sterling forte face à l'euro, l'intérêt est minime. Culminant à 426 mètres, le rocher de Gibraltar est une réserve naturelle peuplée de macaques berbères. Une escale atypique par excellence. *Séverine et Nicolas, voilier Émilie*



# Sud Turquie

## Découvrir l'Histoire à la voile

Ces pierres qui courent le long du mouillage de Gerbeseké sont les ruines d'un colossal comptoir byzantin. L'endroit est absolument désert aujourd'hui.

Avant de naviguer en Turquie, nous étions prévenus: là-bas, l'été, il y a (surtout) du soleil, du vent et... des ruines. L'une de nos premières escales, à Gerbeseké Cove, à l'est de Bozburun, nous met dans l'ambiance:

les fondations d'un impressionnant comptoir byzantin jouxtent la plage et son eau turquoise. La plupart des mouillages cachent des vestiges historiques, comme l'île de Gemiler Adasi, à quelques milles de

Fethiye. Là, c'est toute une ville avec ses coupoles, ses colonnes et ses mosaïques qui hérissent encore le relief aride. Mais le plus beau se cache dans les terres, derrière l'île Delika (36°47'7N 28°34'E). Si vous calez moins d'un mètre de tirant d'eau, vous pouvez remonter la rivière Koycegiz. Tortues, faucons, hérons, bécasseaux et martins-pêcheurs: vous voilà en bonne compagnie. Il vous faudra ensuite déjouer les pièges des méandres qui se perdent dans les roseaux. Dans la falaise apparaissent de magnifiques tombeaux rupestres. Après une courte promenade à pied, vous voilà à Caunus. Ce site antique ne prétend pas égaler Ephèse, mais il a l'avantage d'être accessible en bateau... À découvrir: un théâtre, des thermes, un marché et un temple. Toutes ces ruines datent de l'époque romaine mais le site est plus ancien encore. L'endroit jouit d'une vue fantastique sur le port antique désormais coupé de la mer. Que les skippers de quillards se rassurent: vous pourrez vous aussi visiter la ville antique. Mouillez à l'est de la baie d'Ekinçik. Des petits bateaux à moteur proposent l'excursion. Prévoyez minimum une demi-journée. Les bateaux longent la côte jusqu'à pénétrer dans la lagune. *EVD*

Entonnoir géographique en proie au levante (vent d'est), le détroit de Gibraltar connaît aussi, à courte distance de part et d'autre du Rocher, de forts revolins (vents tourbillonnants).

“La météo en Méditerranée a toujours effrayé les marins de la côte atlantique... parce que le vent semble imprévisible.”

**PROVENCE**

**SE FAUFILER ENTRE MISTRAL ET MARIN**

La Provence connaît deux régimes de vents: mistral et dépressions d'est. Le mistral, né dans la vallée du Rhône, est orienté nord-ouest près des côtes et vire secteur ouest au large. La règle est bien sûr d'éviter de partir avec un coup de mistral, dont la dangerosité est notoire. Le marin, l'autre tendance générale accompagnée d'un temps nuageux et pluvieux, annonce une dépression et des vents d'est sud-est. Si ces deux régimes alternent sans discontinuer en hiver, l'anticyclone génère en été les fameux calmes qui doivent à la Méditerranée sa réputation de traversées au moteur. Les conseils de Dominique Katan: mettre à profit les mois de mai, juin, septembre et octobre, où les régimes dominants se modèrent à 20 ou 25 nœuds. Enfin, anticiper la météo, grâce aux sites [www.windfinder.com](http://www.windfinder.com), [windguru.com](http://windguru.com) ou [meteofrance.com](http://meteofrance.com), permet d'éviter deux phénomènes typiquement méditerranéens qui sauront surprendre lorsqu'on arrive d'Atlantique: une mer courte et cassante, et des rafales s'envolant de 20 à 45 nœuds sans crier gare.

**DÉTROIT DE GIBRALTAR  
LE GARDIEN COLÉRIQUE  
DE LA MÉDITERRANÉE**

Goulet de 10 milles de large sur 30 de long, le détroit de Gibraltar est une zone météo souvent dangereuse. En cause, la rencontre des eaux chaudes de la Méditerranée avec celles, plus froides, de l'Atlantique, crée un courant « sortant » de surface et un courant « entrant » opposé en profondeur. Véritable entonnoir, le détroit subit de violentes accélérations de vent. Sous l'impact de l'effet venturi, 5 nœuds à son entrée dégénèrent souvent en tempête à l'intérieur. Arrivé des Açores, l'équipage d'Émilie s'est ainsi subitement confronté, à 10 milles du détroit, à des vents contraires violents. Autre particularité, la marée est rentrante (dans le sens Atlantique - Méditerranée) huit heures par jour. Il est donc judicieux d'attendre un vent favorable et de repartir à l'échelle: depuis Cadix, Nicolas et Séverine ont rallié la ville de Gibraltar en une petite journée de navigation. Enfin, le détroit est la seconde voie maritime la plus fréquentée au monde (plus de 100 000 navires par an). Outre tankers et cargos, les navettes à grande vitesse ralliant Espagne et Maroc ont une très forte activité.



**ANDALOUSIE**

**EAU TIÈDE ET VENTS MANIABLES**

Deux vents balayent la côte méditerranéenne andalouse. Ils sont à surveiller de près, en particulier en hiver et au printemps. Le levante, prolongement de la Tramontane, est un vent fort qui naît en mer Méditerranée entre l'Espagne et la côte nord-africaine. Il souffle secteur nord-est. Son contraire, le poniente, est un vent de sud-ouest tout aussi puissant. À l'extrémité d'une vaste chaîne de montagnes plongeant dans la mer, celui que l'on surnomme le « cap Horn de la Méditerranée », le Cabo de Gata, connaît de violentes accélérations de vent. Dans cette zone, on monte subitement de trois crans sur l'échelle de Beaufort.

**MALTE**

**SIROCCO ET MER DÉSORDONNÉE**

Si le sirocco (vent du Sahara chaud et humide de secteur sud-est) souffle fréquemment au printemps, il est plus à redouter en automne. Il s'accompagne d'une mauvaise visibilité (les particules de sable en suspension provoquent une pluie rouge) et de nuages bas. Il peut souffler en coup de vent d'un à trois jours. En été comme en hiver, le vent dominant maltais est une brise de mer de nord-ouest qui se lève autour de midi et souffle jusqu'en soirée - force 4 à 5 avec rafales possibles. Rallier la Tunisie ou la Sicile depuis Malte présente certaines difficultés: soumise à d'importantes remontées des fonds et à des vents changeants, la mer est désordonnée. En outre, le trafic maritime est dense. Des cargos provenant de destinations diverses - Suez, Gibraltar, Adriatique, Messine, Afrique du Nord - circulent dans des rails non délimités. De nuit, la vigilance doit être constante.

**GRÈCE IONIENNE**

**CABOTAGE ET VENTS MANIABLES**

De nombreux effets de site règnent sur ce bassin de croisière vaste de 2 200 km<sup>2</sup>. Les côtes ouest sont souvent abruptes et ventées, les côtes est bordées de criques et d'anses aux eaux transparentes. En été, le vent dominant est nord-ouest. Il se lève vers midi, forcé jusqu'à 5 à 6 Beaufort dans l'après-midi et tombe la nuit. Le matin, on touche de l'est ou de sud, mais léger. Si les eaux sont assez protégées entre les îles et la côte, le vent peut parfois souffler très fort. Il faut compter avec les vents catabatiques qui dévalent les reliefs des îles dès que le soleil se couche. Dans tous les cas, il faut rester vigilant: la Méditerranée a des humeurs brusques. Mais une météo globalement clémente et la proximité des îles entre elles sont les deux atouts des Ioniennes. On mouille chaque soir dans un pittoresque port de pêche ou une baie magnifique, au choix. MD

**ÎLES DU DODÉCANÈSE**

**EN ÉTÉ, MIEUX VAUT COMPOSER AVEC LE MELTEM**

Le meltem est un vent de nord soufflant tout l'été. Bien que ce vent très puissant complique la navigation, il refroidit la température et augmente la visibilité. Il peut donner de la voix 24h/24 pendant plusieurs jours, ou se lever à une heure précise de la matinée pour s'estomper au coucher du soleil. Il peut aussi disparaître: pétrole garantie. Vent contrasté, il souffle en moyenne 5 à 6 Beaufort l'après-midi, mais peut grimper à 7, voire 8 à 9, pendant plusieurs jours. La mer courte se forme vite. Les nombreux îlots chauffés à blanc dans le bassin provoquent effets venturi et thermiques non négligeables: Samos et Karpathos ont une réputation redoutable. Il ne faut pas se fier au ciel bleu. En hiver, les coups de vent arrivent du sud-est, avec de fortes averses. Notre conseil: météo grecque à la VHF et site de l'université d'Athènes: <http://forecast.uoa.gr> Miss Terre

**ADRIATIQUE NORD**

**GENTILS THERMIQUES, MÉCHANTE BORA**

L'Adriatique Nord doit son régime de beaux temps aux thermiques de nord-ouest. Le mauvais temps de sud-est, corsé, est annoncé par la houle, assez à l'avance pour qu'un refuge soit trouvé. Autre incontournable: la bora. Vent de nord sévissant surtout en hiver, il souffle souvent en coup de vent de 2 à 12 jours. Descendant, continental, froid et sec, la bora se caractérise par une masse de hautes pressions se précipitant de l'anticyclone russe dans la dépression adriatique. « Les montagnes environnantes, Alpes et Balkans, culminent à 3 000 mètres, les pieds dans l'eau. Alors quand ça dégringole, c'est sévère », précise Michel Perruchot. « À Trieste, début juillet, nous étions heureusement au port. Un petit vent de sud-est, beau temps, mer calme. Le ciel s'est brutalement couvert au nord, sur les Alpes. De gros nuages noirs sont apparus: en un quart d'heure, les vents ont tourné nord-est, atteignant 50 nœuds. Pendant deux heures, la mer a fumé, littéralement giflée. Le lendemain, les Alpes étaient blanches de neige. »



**NORD TURQUIE**

**ISTANBUL ET BOSPHORE: DES NAVIGATIONS FACILES EN ÉTÉ**

La mer Noire se dévide en permanence dans le bassin méditerranéen. Témoin de ces flux lors de sa remontée vers Istanbul, l'équipage d'Aquarellia contre des courants variant entre 1 nœud en mer de Marmara à 4,5 nœuds dans les détroits de Dardanelles et du Bosphore. Pour atteindre Istanbul, l'idéal est de longer la côte européenne de la mer de Marmara, bien abritée des vents du nord-est dominants. Au retour, on lui préfère la côte sud, qui réserve quelques bijoux. Dans le Bosphore, Michel et Jannik tentent, en vain, de profiter d'un contre-courant qui s'avère définitivement trop proche des rives. En été, le meltem est très affaibli dans cette zone de navigation: une raison de plus pour visiter Istanbul, remonter le Bosphore et pousser jusqu'à la mer Noire.

Tout ou rien. Les réputations en Méditerranée ont la vie dure. L'hiver, les observations où le vent dépasse force 8 sur nos côtes est de 13%. Mais l'été, les calmes sont fréquents, surtout à l'est de Saint-Tropez.

