



Since 1976

LE PNEU

La revue du BELGIAN PNEUMATIC CLUB N°125 dec. 2022

EXCLUSIF
Tracter avec une
voiture électrique

Côme

Lubeck - Oslo

Waspik - Nijmegen

Biesbosch

Ramsgate

belgianpneumaticclub.be

Plaisance

BOAT EQUIPMENT STORE BRUSSELS

Votre Shipchandler à Bruxelles

- Accastillage,
- Moteur hors-bord Suzuki
- Vêtements de mer,
- Chantier,
- Webshop,
- Révision gilets & radeaux,
- Librairie nautique et bien plus encore...

info@plaisance.be

www.PLAISANCE.be

+32 (0)2 216 79 34



Brugge Marine Center

BMC

www.Brugge Marine Center.com

Pathoekeweg 126 - 8000 Brugge - info@bruggemarinecenter.com - Tel +32 (0)50/31.35.87



ÉDITO

Editeur Responsable

Jacques VAN HAELST
Rue des Quatre Bonniers, 19
1370 Saint Jean Geest
0473 181 008
jacques.vanhaelst@skynet.be

Mise en pages

Jacques VAN HAELST
Gilles VAN HAELST

BELGIAN PNEUMATICLUB

Siège Social – Club House
Chée de Vilvorde, 172 - 1120 Bruxelles
www.belgianpneumaticlub.be
Banque : IBAN BE65 7330 6419 1596



Secrétariat

Claude DETRAUX
0475 25 87 51
belgianpneumaticlub@outlook.com

Président

Jacques VAN HAELST

Vice-Présidents

Didier RUELLE
Serge VASSART

Trésorier

Patrick GILLET

Action Sociale

Olivier KERVYN de VOLKAERSBEKE

Chargé de cours

Didier RUELLE

Webmaster

Cedric CHARLIER

Nouveaux médias

Olivier HUMBEECK

Publicité

Owen WELCH

Le Belgian Pneumaticlub est membre de la Ligue Motonautique Belge.



Le Pneu est adressé à tous les membres du Belgian Pneumaticlub.

Les articles n'engagent que leurs auteurs et ne peuvent être reproduits qu'avec l'accord de l'éditeur responsable.

*En cette fin de saison, tous les marqueurs sont au vert...
Nous terminons 2022 avec un bilan d'activités en progression.*

Nous enregistrons une légère augmentation des sorties et, durant la seconde partie de l'année, nous avons bénéficié de l'arrivée de nouveaux membres, plus jeunes, garants de l'avenir du Club.

Grâce à notre proximité avec Yachting Sud, qui publie désormais régulièrement des articles rédigés par nos membres, nous avons l'opportunité de présenter le BPC lors du festival du film de mer « INTO THE BLUE ».

Pour l'occasion, nous avons revisité notre communication et disposons d'un nouveau folder publicitaire qui sera distribué aux professionnels pour la saison 2023, saison qui s'annonce d'ores et déjà pleine d'ambitions et de nouveautés.

Je vous souhaite, à toutes et tous, une excellente fin d'année et espère vous retrouver nombreux lors de nos prochaines réunions mensuelles, elles aussi très prometteuses.

Jacques Van Haelst

Président

Devenir membre du BELGIAN PNEUMATICLUB

Cotisation annuelle familiale 75 € (50 € pour les -30 ans)

Banque : IBAN BE65 7330 6419 1596 - BIC : KRED BE BB

Infos : belgianpneumaticlub@outlook.com

INTO THE BLUE ADVENTURE
PRÉSENTE

LA 7^e ÉDITION DU FESTIVAL DE LA MER DE BRUXELLES
INTO THE BLUE

Les jeudi, vendredi et samedi 24, 25 et 26 novembre 2022.
Ouverture de la billetterie en ligne le 5 octobre.

Mega Rib made in Belgium by Bernico

Bernico a encore frappé fort cette année en livrant un RIB hybride de 52 pieds pouvant atteindre la vitesse de 104 nœuds.

infos <https://bernico.be>

Le bateau entièrement réalisé et customisé par Bernico, suivant le cahier des charges de l'acquéreur, est motorisé par 2 Mercury Racing inboard QC4 de 1550 cv.

La coque à trois steps est entièrement construite en fibre de carbone. Look futuriste et camouflage noir gris et gris clair, le bateau dispose d'un gigantesque bain de soleil arrière et d'une plateforme de bain d'une taille similaire.

A la proue, nous trouvons deux larges sofas, type chaises longues, qui peuvent se transformer en deux tables pour 4 personnes.

A tribord et bâbord, sont disposés 4 sièges baquets suspendus recouverts d'alcantara. Le bateau est muni de 2 postes de pilotage, l'un à bâbord, l'autre à tribord, il suffit de déplacer le volant.

Dans la pointe, se trouve une belle cabine pour 2 personnes, une mini cuisine et wc. Le volant est digne d'une formule 1, il

permet de démarrer les moteurs, changer de mode de conduite, manier les trims, l'hélice d'étrave et d'avoir toutes les données moteurs sur l'écran d'un téléphone pluggé sur le volant.

Ce volant, facilement dé-clipsable, peut être utilisé comme commande à distance.

Muni de 250 kilos de batteries, le bateau peut naviguer entre 7 et 9 nœuds pendant 2 heures en mode électrique grâce à ces deux moteurs Torqeedo.

3100 HP BERNICO 52R!

JON OLSSON EPIC BOAT BUILD COMPLETE



www.decktent.com

 **DECKTENT**
INFLATABLE BIMINIS

Prévus à l'origine pour de grandes unités voile et moteur, DECKTENT a développé cette année de nouveaux modèles destinés, entre autres, aux pneumatiques.

Ces biminis conçus comme protection solaire sont dépourvus d'armature rigide au profit de tubes gonflables. Souples et faciles à arrimer aux bouclins, certains modèles pourraient même constituer une cabine occasionnelle. Utilisables jusqu'à 27 nœuds, légers et peu encombrants, l'ensemble tient dans un sac.

Prix : à partir de 750 € suivant modèle.



21-29 JAN 2023

Atelier d'Architectes **Médori**

Claude Pottier

Architecte

Gérant

Rue Reigersvliet 7 - 1040 Bruxelles

Tél. 02 649 42 38

GSM: 0477 27 62 60

e.mail: medori@architectes-prdv.be

www.medori.be

Atelier d'Architectes
ArchiCAP

CERTIFICATS
ENERGETIQUES

PEB

Cathy Slot
&
Claude Pottier

ArchiCAP s.p.r.l.

7, Rue du Reigersvliet

1040 Bruxelles

Tél : 0476.98.15.16

Fax : 02/649.81.87

Email : info@archicap.be



ICOM IC-M94DE

Dans le précédent numéro du Pneu, j'avais évoqué le problème de batterie survenu lors de notre périple en mai au Royaume-Uni. Il fut rapidement solutionné grâce à Dominique qui disposait de 2 batteries à bord.

Ce souci aurait pu s'avérer beaucoup plus grave en navigant seul, comme je le pratique régulièrement. Désiré, mes parents et moi avons très vite planché sur la question car, sans batterie, plus de position GPS, plus de VHF, plus d'AIS.

Comment dès lors appeler les secours ?

Sans trop d'hésitation, le choix s'est porté sur l'achat d'une VHF portable DSC dotée de l'AIS et d'un GPS.

Par ce biais, il devrait être assez aisé de contacter un autre navire, de donner sa position, d'être repéré et, le cas échéant, secouru.

Le choix s'est porté sur le nouveau modèle **ICOM IC-M94DE**, un condensé de technologie...

Espérons toutefois ne jamais devoir en arriver à pareille extrémité.

Gilles Van Haelst



Caractéristiques

Portatif Marine VHF 156-163MHz 6W, avec écran LCD à matrice active, audio 1.5W, ASN classe H, récepteur AIS simplifié intégré (canal RX), récepteur GNSS, étanche IPX7 (immersion 30 min à 1m de profondeur) float'flash, « aquaquake » avec fonction MOB, réducteur de bruit actif, compas et indicateur de charge de batterie.

Livré avec batterie chargeur, alimentation secteur, antenne et clip de ceinture

Les + Produits

- VHF portable avec GPS/ASN et AIS
- Fonction "cible AIS" pour faciliter les appels vers les bateaux amis
- Récepteur dédié canal 70
- Puissance audio de 1500 mW pour un son fort et clair
- Fonction MOB (Man Over Board) par appui sur touche dédiée
- Récepteur GNSS (GPS, GLONASS, QZSS, SBAS)
- Autonomie de 11h environ avec batterie Lithium-Ion BP-306 incluse
- Flottante avec "Feu à Eclats" automatique



Du neuf à la SNSM

Dans le cadre de son grand programme d'investissement, la SNSM fait peau neuve... Le NSC2 fait partie d'une série de nouveaux canots de sauvetage mis à l'eau par la SNSM. C'est aussi le plus grand des bateaux de la gamme IRB (inflatable rescue boats), utilisés par les nageurs sauveteurs. Les sauveteurs auront plus de confort à l'abri de la timonerie de ce gros semi-rigide très novateur.



**Il y a quelques mois, j'ai acheté un Zodiac pro open.
L'ancien propriétaire ne l'avait pas beaucoup entretenu et moi non plus lors de mes premières sorties.
J'ai donc décidé de faire un gros nettoyage...**

Pour commencer, j'ai retiré le reste d'antifouling avec « **Epifanes – Antifouling Cleaner** ». (1)
J'ai appliqué le produit, j'ai laissé agir quelques minutes et ensuite j'ai frotté avec une brosse dure placée sur une petite visseuse.
Pour finir, j'ai rincé l'ensemble à haute pression.

Pour nettoyer la coque, j'ai utilisé le même procédé mais avec « **Radboud - Bio Clean** ». (2)

J'ai également nettoyé mes banquettes avec « **Blue Marine- Forza 100** ». (3)
J'ai appliqué le produit et j'ai frotté avec une éponge en mélamine.
Il faut bien rincer le produit.

Je mes suis procuré ces différents produits chez...





Tracter avec une voiture électrique

A l'occasion d'un brin de causette avec Annie concernant le voyage BPC au Lac de Côme, je lui ai dit que nous passerons aussi une semaine fin juillet au Lac Majeur et une semaine au Lac de Côme. J'ai ajouté que nous descendrons pour la première fois en tractant le bateau avec notre nouvelle voiture full électrique.

Le jour même, Jacques m'invitait à collecter un maximum d'infos sur notre voyage et à les partager dans le Pneu.

Avant de parler voyage, il est important de savoir que toutes les voitures électriques ne sont pas homologuées pour tracter et qu'il existe de très grandes différences au niveau PTAC (Poids Total Autorisé en Charge).

Aussi, certains véhicules électriques homologués ne le sont que si l'attelage est monté d'origine. C'est le cas pour la Tesla Model 3 configurée en usine avec barre de traction. Si l'option n'a pas été choisie lors de l'achat, la berline est condamnée à ne jamais remorquer. Bon à savoir.

En conséquence, si vous souhaitez acheter un véhicule électrique pour tracter, il est très important de connaître le poids total de votre attelage, « bateau + remorque ».

Pour un poids à tracter de minimum 1500 kg, l'offre actuelle est très limitée. Citons par exemple la Volvo XC40 (1500 kg), la Hyundai IONIQ5 (1600 kg), la KIA EV6 (1600 kg), la Tesla Model Y (1600 kg). Jusqu'à 1800 kg et au-delà, on compte sur les doigts d'une main les

modèles disponibles, la Mercedes EQC (1800 kg), l'Audi e-tron (1800 kg), la Tesla Model X (2200 kg) et la BMW IX (2500 kg).

Vous constaterez que plus le PTAC est important, plus on monte en gamme, plus grosses sont les batteries, plus lourds et plus onéreux sont les véhicules. Aussi, la puissance de charge acceptée par les véhicules électriques joue un rôle important.

C'est un élément à ne pas négliger en voyage de façon à diminuer le temps de recharge.

En effet, un véhicule électrique qui accepte une puissance de 75 kW chargera deux fois moins vite qu'un véhicule acceptant 150 kW de charge. Sachez encore que même si certaines bornes « supercharger » chargent à 350 kW, les modèles actuels n'y sont pas adaptés.

Compte tenu de notre attelage de 1800 kg (remorque RIBA double essieu + bateau Boesch 590), notre choix s'est porté sur une Audi e-tron 55.

PREPARATION DU VOYAGE

S'agissant d'un long voyage, traversant des massifs montagneux, il était utile de bien connaître l'autonomie de notre Audi.

C'est pourquoi, nous avons été plusieurs fois mettre le bateau à l'eau à Anseremme, à Wépion, à Beez et ainsi mesurer l'impact du poids tracté sur l'autonomie. Ces trajets, certes plus courts, nous aurons appris que l'autonomie de l'Audi e-tron (360 km) était réduite d'un tiers en tractant le bateau.

Information cruciale pour nous permettre de planifier nos arrêts.

Sur cette base, nous avons décidé de ne pas parcourir plus de 200 km entre deux recharges. Finalement, s'arrêter tous les 200 km, c'est ce qui est conseillé d'un point de vue sécurité.

Aussi, nous avons calculé qu'au moment des arrêts, il nous resterait plus de 10% d'autonomie et que nous pourrions recharger jusqu'à 80% en +/- 30 minutes sur une borne « supercharger ».

Notre préparation au voyage ne s'arrête pas là.

Déjà bien indispensable en Belgique, il faut absolument posséder une carte multi-réseaux pour recharger et payer directement par prélèvement sur votre carte de crédit.

Je recommande « Chargemap » une des meilleures couvertures à travers l'Europe. Nous disposons aussi de la carte Enel X proposant une bonne couverture urbaine du réseau italien.

Vous devez aussi installer sur votre smartphone une ou deux applis afin de localiser les bornes sur votre parcours, connaître le nombre de bornes, leur puissance de charge et parfois le pourcentage d'occupation. C'est particulièrement intéressant pour anticiper les temps d'attente.

De nouveau, je recommande Chargemap et aussi ABRP (A Better Route Planner). Néanmoins, les GPS des véhicules électriques sont déjà très performants et peuvent aussi calculer un itinéraire avec identification des lieux de recharge. Sur de longues distances, prévoir des lieux de recharge alternatifs si nécessaire.

PLANIFICATION DU VOYAGE

Préparer, planifier son voyage, ce sont déjà les vacances.
Nous avons décidé de partir en 2 jours (vendredi-samedi) avec une nuitée au

bord du lac de Lugano. Ainsi, le samedi, nous n'avions plus que 75 km pour arriver à Meina au bord du Lac Majeur et avoir le temps pour mettre le bateau à

l'eau et prendre possession de notre chambre d'hôtel.
Le tableau ci-dessous vous indique tous les détails du voyage aller.

Adresses	Dist. km	Nbre bornes	Puissance de charge	Batterie arrivée	Batterie départ	Durée de charge	Nbre kW chargés	Prix kW	Coût
1370 Jodoigne					100%				
Rue de Dinant 36a - 6922 Wellin	86	6	350 kw	57%	100%	30'	41	0,865 €	35,47 €
Route de Maizières 5 - 57280 Hauconcourt	151	6	350 kw	31%	100%	39'	65	0,752 €	48,88 €
A355 - Aire de la Bruche - 67120 Duppigheim	183	6	475 kw	16%	90%	30'	41	0,605 €	25,00 €
A2 - Rastplatz Mühlematt West - 4456 Diegten	142	3	150 kw	26%	80%	36'	49	0,777 €	38,09 €
A2 - Gotthard Autobahn Uri - 6472 Schattdorf	110	6	350 kw	39%	100%	36'	58	0,853 €	49,47 €
Via Lugano 18 - Ponte Tresa (Suisse)	129	2	22 kw	41%	100%	5h13	48	0,713 €	34,22 €

Nous avons rechargé 5 fois en utilisant la carte « Chargemap » et effectué une recharge près de l'hôtel sur une borne de 22 kw et donc beaucoup plus lente (41% à 100% en 5h13).
Par sécurité, nous avons chargé 4 fois à 100%. Les durées de charge varient de 30 à 40 minutes. Largement suffisant pour se dégourdir les jambes, boire un café et vérifier l'attelage.

Au temps de recharge, il faut aussi ajouter quelques minutes pour se parquer sur une place camion, dételer la remorque, aller à une borne de recharge, brancher la prise, débrancher quand la charge est terminée et retourner atteler la remorque.

Nous n'avons jamais dû attendre, il y avait toujours une borne de recharge libre.
Vous remarquerez que notre premier arrêt était en Belgique après seulement 86 km et encore, pas sur une aire d'autoroute mais dans le village de Wellin.
Ceci illustre la très mauvaise couverture actuelle en Belgique.

Par sécurité, on s'est arrêté 110 km après la 4^{ème} recharge, avant le tunnel du Gotthard, pour charger à 100%.
Nous avons eu pas mal de ralentissements pour atteindre le tunnel mais aucun problème pour l'autonomie. Finalement, un voyage aller sans en-

combre durant lequel on a pu apprécier l'agrément de conduite du véhicule et la puissance délivrée lors de chaque dépassement de camions roulant plus ou moins à la même vitesse que nous puisque le poids de notre train roulant (+ de 3.5 T) limite la vitesse à 90 km/h.

Durant notre semaine au Lac Majeur, j'ai rechargé une fois à Arona sur une borne de 22 kw en utilisant ma carte Enel X.

Deuxième semaine de vacances au Lac de Côme. Il y avait une borne de recharge de 22 kw à l'hôtel ce qui nous a permis de démarrer notre voyage de retour chargé à 100%. Voilà notre voyage retour en données chiffrées.

Adresses	Dist. km	Nbre bornes	Puissance de charge	Batterie arrivée	Batterie départ	Durée de charge	Nombre kW chargés	Prix kW	Coût
Località Sossana, 2 - 22025 Lezeno					100%				
A2 - Gotthard Autobahn Uri - 6472 Schattdorf	161	6	350 kw	31%	100%	40'	67	0,853 €	57,15 €
A355 - Aire de la Bruche - 67120 Duppigheim	256	6	475 kw	6%	90%	38'	77	0,605 €	46,59 €
Route de Maizières 5 - 57280 Hauconcourt	183	4	350 kw	5%	100%	48'	89	0,752 €	66,93 €
Rue de Dinant 36a - 6922 Wellin	154	4	350 kw	31%	55%	11'	24	0,865 €	20,76 €
1370 Jodoigne	81			14%					

Nous avons voyagé un vendredi, en une seule étape.
Nous sommes partis de Lezeno, pris le ferry de Bellagio à Cadenabbia pour ensuite prendre la direction du Gotthard.
Nous avons fait 4 recharges au retour. Entre les recharges 1 et 2, nous avons parcouru 256 km. Lors de l'arrêt, l'ordinateur de bord indiquait 6% d'autonomie soit 12 km.
Nous n'avons jamais été stressés car notre voyage était préparé et planifié. A 50 km d'autonomie, l'ordinateur de bord nous informe qu'il faudrait re-

charger et quand il ne reste plus que 25 km, un des 2 moteurs se coupe et il n'est plus possible d'accélérer brutalement. Belle technologie.

Au niveau du coût et pour ce voyage aller-retour, rouler à l'électrique est 40% plus cher par rapport au diesel. Sachez aussi que le kW est 2 x plus cher via les bornes de recharge publiques par rapport à une borne domestique. C'est pourquoi en Belgique, il faut absolument avoir une borne de recharge chez soi (et des panneaux photovoltaïques), surtout si on ne bénéficie pas

d'une voiture électrique de société avec carte « électricité ».

Et pour la question qui nous occupe, est-il raisonnable de partir en vacances, en véhicule électrique, tractant une remorque à bateau ?
Ma réponse est sans équivoque, **OUI** à 3 conditions :

Préparer son voyage, le planifier et adopter une zen attitude.

En vacances, prenez le temps...

DJ



Les équipages...

Sur SAMARTOM :

Brigitte et Cedric Charlier,
Christine et Philippe Malhomme,

Sur HUBERBU :

Lucie et Olivier Humbeek,

Sur OBAN II :

Caroline et Benoît Wauters,
Nadine et Jean-Pol Cattelain,

Sur TAMCRE :

Solange et Claude Detraux,
Annie et Jacques Van Haelst

INFOS PRATIQUES



Situé en Lombardie, en bordure des Alpes, Le lac de Côme couvre une surface de 146 km².

D'origine glaciaire, il s'allonge du Nord au Sud et se termine par deux branches dites « de Côme » et « de Lecco » que sépare la péninsule de Bellagio.

A 199m d'altitude, il est profond de 406 m.

Il se comble grâce aux apports des 60 torrents alpestres qui s'y jettent. La région du lac de Côme, qui envoie ses eaux au Pô par l'Adda, jouit d'un climat dont la douceur retient sur les bords, hiver comme été, de nombreux touristes.

Source Larousse

Le port

Nautica Domaso
Via Case Sparse, 248
22013 Domaso (CO) Italy
www.naticadomaso.it

Le logement

En bungalows au...
Campeggio Villaggio Gefara
Via case Sparse, 230
22013 Domaso (CO) Italy
www.campinggefara.it

A l'initiative de Brigitte et Cedric, 4 skippers et leurs nombreux équipiers ont opté pour une semaine de vacances au Lac de Côme.
Après une préparation préalable lors d'une soirée chez Benoît, tous les protagonistes restent en contact via WhatsApp.

En une ou deux étapes, selon les cas tous rejoignent Domaso, notre port d'attache pour la semaine.
Les Charlier et famille ainsi que les De-traux et les Van Haelst font escale en Alsace à l'hôtel Caballin au bord du Rhin, un endroit agréable avec un vaste parking permettant de garer en sécurité véhicules et remorques.
Une adresse à retenir

Le **samedi 11 juin** en fin d'après-midi, tous se retrouvent au camping Gefara puis dans la pizzeria toute proche réservée pour 14 personnes par Olivier et Lucie.
Ces derniers nous ont précédés d'une semaine et nous bénéficions de leurs expériences.
Il fait beau et très chaud, il en sera de même durant tout le séjour.

Dimanche 12

Nous décidons de visiter la partie nord du lac et le petit lac attenant.
Celui-ci est, au-delà du pont, accessible aux bateaux équipés de max 20cv, la police nous le rappelle aimablement.
En cette belle journée dominicale, les usagers sont nombreux et variés.
Bouées, wake, ski, voiliers et kite sont à la fête.
Nous slalomons entre ces plaisanciers prioritaires.
Nombreux aussi les parapentes croisant dans le ciel.
De retour au camping, Cedric organise un BBQ sur la plage, l'ambiance est excellente.

Dès le lundi, l'occupation du lac est beaucoup plus calme.
Au programme, visite de la branche Est en direction de Lecco.
La ville s'avère peu intéressante, industrielle ; nous tentons l'approche du petit lac situé au sud de celle-ci et nous y piqueniquons sous un soleil de plomb.
Les possibilités d'accostage sont peu nombreuses pour les touristes comme nous, de nombreux petits ports privés constellent le lac mais personne pour nous recevoir et être sûrs de pouvoir y laisser les bateaux pendant quelques heures.
Les côtes du lac sont superbes, verdoyantes et parsemées de villas dont



Le petit port de COLICO et son éclairage flashy...





les jardins font souvent la une des revues spécialisées.

Mardi 14

Visite de la côte ouest jusqu'à Comacina.

Les villas remarquables se succèdent ainsi que les hôtels de luxe desservis par des taxis boat en acajou rutilant. Les pontons d'accès privés de ces bâtiments sont bordés de ducs d'albe striés de couleurs comme à Venise.

A la mi-journée, nous accostons pour déjeuner sur la seule île du lac, Comacina, qui recèle encore les vestiges de constructions romaines et qui est un petit coin de Belgique sur le lac.

En effet en 1917, le propriétaire de celle-ci décide de léguer l'île, à titre privé, au roi des belges, Albert 1^{er}. Celui-ci la confie à l'état italien à condition que l'île devienne un refuge pour les artistes.

Deux villas sont dévolues à des hôtes choisis par la Belgique.

Nous prenons ensuite la route vers Bellagio la perle du lac.

Malgré nos efforts, impossible d'accoster tout ici se fait par bateau taxi ou ferry.

Nous en profitons toutefois en longeant la côte de près pour apprécier la magnifique promenade bordée de palmiers.

Mercredi 15

Les organismes ont besoin d'un peu de repos, départ vers 11.00h, au programme Domaso – Colico.



La petite ville s'avère charmante, le front de lac est bordé d'imposantes terrasses très accueillantes. Annie me dégotte le dernier numéro de « Il Gommonne » l'emblématique revue italienne dédiée aux semi-rigides. Dans l'après-midi, le temps est orageux et quelques bourrasques ponctuent le retour au camping. En fin de journée, sous l'impulsion de Cedric, qui en bateau, qui en voiture, nous décidons de retourner à Colico où dans la journée nous avons déniché un resto prometteur. Prometteur il était, excellent il fut !

Jeudi 16

Cap au Sud, objectif Como. Nous accostons pas trop loin du centre ville que nous visitons sommairement. Typique de l'Italie du nord, la ville se caractérise par un grand nombre de magasins de luxe principalement axés textiles et chaussures.

Le temps d'un verre, vite fait, et déjà nous retournons aux bateaux. Nous les avons laissés en bordure d'un parc que nous traversons dans l'ombre bienvenue des allées boisées. Pour le retour, nous longerons la côte est de la jambe ouest du lac. En soirée, nous nous retrouvons tous pour dîner devant notre bungalow. Auberge espagnole en Italie, chacun y amène son frichti et tous y picorent.

Vendredi 17

Annie et moi quittons l'Italie, nos petits camarades passeront la journée à Bellano, sur la berge orientale du lac, pour visiter un site montagneux et pittoresque. Gorge étroite et profonde avec cascade, accessible par pont suspendu. Frisson assuré. Tous retrouveront la Belgique le samedi ou le dimanche.

Texte : Jacques Van Haelst

**Photos : Benoît Wauters
et Jacques Van Haelst**

*Pleine réussite pour ce séjour transalpin.
Un tout grand **MERCI** à Brigitte et Cedric qui ont, avec brio, préparé et organisé cette magnifique semaine de vraies vacances...*



BALTIQUE 2022

Lubeck-Oslo, un trip de 950 nautiques Allemagne, Danemark, Suède et Norvège...



Après un tour du Danemark en 2016 et un raid sur Stockholm l'an dernier, nous partons cette année de Lubeck...

Départ de la marina am Stau située sur le fleuve Trave, le port est sécurisé, la mise à l'eau impeccable et les prix raisonnables, l'endroit est relativement peu fréquenté.

Nous passons notre première nuit à Travemünde, à quelques kilomètres au nord de notre mise à l'eau.

Le vent souffle et, même avec notre semi-rigide, nous nous amarrons difficilement, après plusieurs manœuvres.

En Baltique, les pontons avec cat-way, parallèles aux bateaux, sont rares.

La marina, récemment inaugurée, est splendide, toutes les infrastructures sont impeccables.

Notre première étape nous emmène à

Warnemünde, toujours en Allemagne, à 60 nautiques à l'est.

Cette petite ville très touristique est particulièrement accueillante.

Le vent du jour précédent a fait des dégâts, nous voyons un voilier démâté, le foc trainant dans l'eau, des vêtements encore abandonnés dans le cockpit.

Seconde étape, Copenhague où nous pénétrons en bateau jusqu'au centre-ville.

Nous passons saluer la Petite Sirène, érigée en 1913 dans le parc Churchill. De nombreux bateaux électriques de location sillonnent les canaux de la ville.

Nous refuelons à la marina Tuborg (ça ne s'invente pas) qui est équipée d'un système DPOL, un robot aspirateur à déchets et hydrocarbures de surface. Marina très chic, les pontons sont impeccables, la capitainerie et les yachts amarrés sont luxueux.

La troisième escale se fera à Göteborg

sur la côte ouest de la Suède.

Le bassin visiteur se trouve en plein centre-ville, sur la rive gauche du Göta älv, non loin du Skanskaskrapan, bâtiment rouge et blanc l'un des plus connus de la ville.

Les hôtels abordables étant rares, nous logeons dans une auberge de jeunesse, hors de prix, que j'ai envie de fuir au plus vite.

La navigation dans l'archipel de Göteborg est agréable, nous sommes bien protégés d'une mer hachée et, comme lors de notre trip précédent vers Stockholm, l'archipel offre un terrain d'exercice idéal à l'utilisation optimisée du GPS.

Le lendemain, nous faisons un arrêt dans une petite marina privée à Svane-sund, un endroit magnifique, vert et d'une tranquillité absolue.

Nous en profitons pour déjeuner.

A bord, nous disposons de quoi petit-déjeuner pour 4 jours, déjeuner pour 10 jours et dîner pour un soir, boissons comprises.



Nous arrivons en début d'après-midi à Grebbestad sous un soleil de plomb. Cette année bat des records de température ; même dans le nord, nous naviguons en short et t-shirt.

Les enfants se baignent dans la marina et partout, dans l'archipel, nous avons croisé de nombreux baigneurs,

wakeboarders et skieurs.
Etape suivante Oslo, pas de bol, le ciel est bas et la visibilité mauvaise.
Par mer peu agitée, nous entrons dans le fjord long de quelques 50 nautiques. Les villas cossues qui le bordent combinent luxe et panorama superbe.
Alors que nous naviguons à 30 nœuds, nous nous faisons doubler par plusieurs bateaux, ça trace par ici...
C'est sous le soleil que nous entrons dans la marina de Kongen, essence à quai et tous les services disponibles. Nous y croisons un RIB Goldfish, mon rêve...

Désiré, mon co-équipier, et moi nous régalons de l'objectif atteint, une fois encore, en semi-rigide, ce fabuleux outil de navigation rapide.

A Oslo, nous passons notre unique journée à terre, en profitons pour faire le tour de la ville en bus, visitons le musée Kon-Tiki et le Frammuse.

Au passage, selfie devant le monument dédié à Roald Amundsen, marin et explorateur polaire norvégien qui participa, entre autres, à l'expédition belge d'Adrien de Gerlache de Gomery, qui réalisa le premier hivernage en Antarctique.

Mais il faut déjà aborder la route du retour, les prévisions météo sont bonnes et nous décidons de parcourir de plus longues étapes encore.

Le budget explose... Le prix moyen de l'essence est de 2,80 € et, brûlant un litre au mile, les additions sont salées. De plus, le tarif des hôtels et B&B est également élevé et, y dormant tous les soirs, le voyage s'avère chérot.

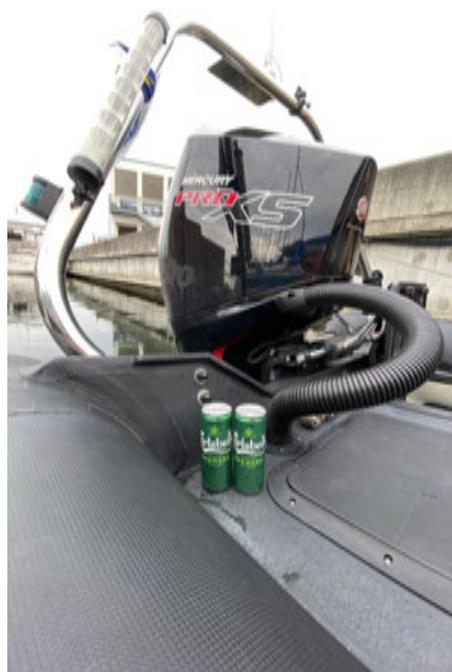
D'Oslo, nous descendons jusqu'à Hamburgsund en Suède.
Nous nous arrêtons dans un petit port privé, ignorant qu'il l'était.
Heureusement je trouve quelqu'un sur

le port qui a vendu son bateau et me prête aimablement sa place pour la nuit.

Les chambres libres sont rares au mois de juillet.

Notre B&B se trouve à 1 km, malheureusement pas de resto à moins de sept kilomètres.

Ce soir, ce sera raviolis froids à bord de notre Humber.



L'étape suivante est encore plus longue et nous passons la nuit à Varberg. La chaleur s'intensifie au fur et à mesure que nous faisons cap au sud.

De Varberg, nous mettons le cap sur Nyborg à l'ouest de l'île de Copenhague.

Ce jour-là, nous portons casques et cirés complets ; le vent a forcé, nous es-suyons un gros orage.

Alors que, comme tous les soirs, nous rinçons le bateau, nous sommes apostrophés par un couple de plaisanciers belges, de Wavre, membre du club de la

« Nous croisons un RIB Goldfish, mon rêve... »



force aérienne de Nieuport, naviguant à bord d'un voilier, qui nous invite à prendre un verre, un moment sympa de convivialité.

La ville de Nybord, qui accueillait une étape du tour de France, est encore pavoisée de maillots jaunes, verts et à pois.

Nous sommes également passés sous le fameux pont de Storebæltsbroen.

Le lendemain, malgré un 6/7 beaufort de NW, nous traçons vers notre port de départ, Lubeck.

L'entrée de Travemunde est embouteillée, une régata se déroule devant le port, sponsorisée par les grandes marques du monde de la voile.

Tout le port est en effervescence et des centaines de badauds déambulent le long de la Travepromenade.

Nous treuillons le bateau sur remorque et prenons la route vers Bruxelles que nous rejoignons vers une heure du matin.

Bilan : durant cette superbe aventure, nous avons parcouru, en 12 jours, 952 miles en 48h53' à une vitesse moyenne de 19,5 nœuds.

Texte et photos Gilles Van Haelst à bord d'EXO7



Musée du Kon-Tiki

Thor Heyerdahl est l'un des plus célèbres aventuriers de l'histoire.

En 1947, il fit la traversée de l'Océan Pacifique sur le radeau Kon-Tiki en bois de balsa.

Plus tard, il accomplit des exploits similaires avec les bateaux en roseaux Ra, Ra II et Tigris grâce auxquels il devint le fervent défenseur de l'environnement et de la paix mondiale.

Il dirigea également une vaste campagne de fouilles archéologiques sur les îles Galapagos, sur l'île de Pâques et à Tucumé.

Le Musée expose des objets des expéditions d'Heyerdahl, le Kon-Tiki et le bateau en papyrus Ra II.



Musée du Fram

Le navire le plus solide du monde, celui qui est allé le plus loin au nord et le plus loin au sud.

Le Fram a été utilisé lors des trois grandes expéditions polaires de Fridtjof Nansen en 1893-1896, Otto Sverdrup en 1898-1902 et **Roald Amundsen** en 1910-1912.

Il a été construit en 1892 et est exposé, dans sa version d'origine, avec des aménagements intérieurs et des objets intacts.

La quête du Waal, Une journée particulière...

Merci aux équipages...

Benoît et Loïc sur « Oban II »

Dominique sur « Pure DNA »

Pascal et son épouse sur « Joy III »

Nicolas & friends sur « I am a man »

Annie, Gilles et moi sur « EXO7 »



Ce 9 juillet, Gilles a réuni 5 bateaux pour une sortie innovante à plus d'un titre...

Une navigation de plus de 200 km, probablement la plus longue en eaux intérieures jamais proposée aux membres du club sur un parcours partiellement neuf pour nous.

Une longue boucle Waspik--Nijmegen, entre Meuse et Rhin.

L'idée est de profiter des Grote Rivieren où la vitesse est souvent libre et les écluses peu nombreuses pour réaliser une « première ».

Le plus dur, pour moi, fut sans conteste de me lever de nuit pour pouvoir démarrer à 09.00h précise ce samedi 9 juillet. Ça, c'est fait !

Nous quittons la Oude Maas pour emprunter la Bergsche Maas, cap à l'est. Hormis aux passages des bacs traversants, nous naviguons à vive allure, 25 nœuds, et bien vite passons Heusden. Désormais s'alternent les longues zones de vitesse et les sections limitées à 20 km/h.

Nous dépassons Kerkdriel et entrons dans la partie de la Meuse qui nous est encore inconnue.

Nous naviguons dans un décor verdoyant, le fleuve serpente en de nombreux méandres bordés d'arbres et de prairies, quelques moulins nous rappellent que nous sommes bien aux Pays-Bas.

Premier arrêt, la Maximasluis, alors qu'il subsiste beaucoup de place dans le sas, l'éclusière nous indique qu'il nous faudra attendre la prochaine bassinée. Incompréhension générale ? Nous hésitons et, vu les places libres, pénétrons dans l'écluse.

Plusieurs bateaux auraient encore pu prendre place dans le bassin. Les portes se ferment, la bassinée est en cours, surgit l'éclusière qui nous passe un savon arguant que c'est elle qui autorise ou non le passage. Jamais vu pareille situation en 40 ans de navigation aux Pays-Bas. Je présente des excuses sommaires et nous continuons notre route sans embûche.

L'incompréhension demeure devant pareille situation alors qu'en Zélande les éclusiers veillent à remplir au maximum au point de ne plus devoir s'amarrer tant les bateaux sont coincés.

Nous franchissons ensuite la Grave Sluis et prenons la direction du Maas-Waalkanaal, cap au nord. A son entrée, une écluse mais, chance, la porte latérale est ouverte et nous la franchissons sans même nous arrêter.

Nous remontons le canal à 20 km/h, longeons les faubourgs de Nijmegen et faisons halte pour déjeuner devant l'ultime écluse, Sluis Weurt.

Une demi-heure d'arrêt, il est 14.15h et nous n'avons pas encore parcouru la moitié du chemin.

A 15.00h nous franchissons le dernier ouvrage et abordons le Waal (qui est de fait le bras principal du Rhin).

A partir d'ici c'est, vitesse libre et vent de face...

Peu de plaisanciers mais les péniches





et pousseurs de gros calibre sont en nombre, se croisent constamment occasionnant des remous qu'il nous faut négocier avec prudence.

Nous lâchons la cavalerie, les cinq bateaux dévalent le fleuve à vive allure. Nous doublons Woudrichem, bien connue pour ses crêpes et, à hauteur de Boven-Hardinxveld, bifurquons à

gauche sur la Nieuwe Merwede pour rejoindre l'Amer à hauteur de Lage Zwaluwe.

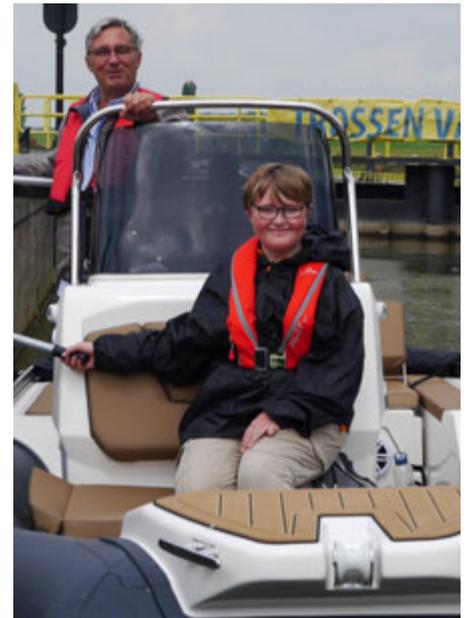
Peu avant 18.00h nous accostons à Waspik, et, rapidement, les 5 bateaux sont retirés.

Une journée hors du commun qui se termine dans d'excellentes conditions.

Nous avons parcouru 206 km en 8.30h de navigation, avec une météo favorable, pas de pluie mais un peu de vent...

Il y a gros à parier que Gilles nous en proposera une autre, du même calibre, l'an prochain...

Jacques Van Haelst



Waspik, Ramsgate et l'île de Sheppey

Un week-end de 370 nautiques en short/t-shirt



Nous sommes 2 bateaux au départ de Waspik, aux Pays-Bas, pour ce weekend de 3 jours en direction de l'Angleterre. Matt et Jérémy sont à bord de Pika, Désiré et moi à bord d'Exo7.

Nous disposons tous deux d'un bateau de 6,80m, Osprey pour Jérémy, Humber pour moi. Tous deux motorisés par un Mercury de 200 cv.

Nous avons complété nos formulaires C1331 et sommes tous munis de passeports pour pouvoir accéder à la Grande Bretagne.

Nous recevons, préalablement, l'autorisation de poser le pied au royaume de sa majesté et cela sans devoir appeler la douane, une fois arrivés.

Nous quittons Waspik vers 10.30h et naviguons à belle allure jusqu'à l'écluse de Stellendam.

Nous lunchons dans le port maritime puis, une fois en mer du nord, prenons la route prédéfinie. Les conditions sont idéales, grosse chaleur, mer presque plate et vent dans le dos.

C'est en short/t-shirt à près de 30 nœuds que nous traversons jusqu'en Angleterre.

Nous arrivons à Ramsgate vers 18.30h, heure locale, et prenons l'apéro sur le ponton.

Nous nous dirigeons ensuite vers notre appartement et le jeu des boîtes à clé commence.

Celle située sur la rue ne correspond pas au code que nous avons reçu lors de notre réservation.

Ensuite, le gérant du bâtiment nous indique une seconde boîte à clé, utilisée en secours.

Pas de bol elle est vide.

C'est 75 minutes, après notre arrivée, que nous entrons enfin dans notre appartement.

La plupart des cuisines des restaurants sont déjà fermées et nous optons pour un petit resto indien, très correct.

Nous prendrons par la suite un dernier verre au Mariners Bar.

Le lendemain, nous faisons le tour de l'île de Sheppey située dans l'estuaire de la Tamise, sur la côte nord du Kent, à environ 60 km à l'est de Londres.

Nous longeons la côte au nord de Ramsgate en passant devant la maison musée de Dickens, la Kingsgate Bay Beach, Margate et entrons enfin dans le chenal au sud de l'île, devant la ville de Whitstable.

Le chenal devient de plus en plus étroit et les bouées vertes et rouges s'alignent devant la réserve naturelle d'Elmley.

Sheppey est la deuxième plus grande île d'Angleterre, le paysage y est vert, la navigation est intéressante à marée haute. Nous lunchons devant la ville de Queenborough, sur la rivière Swale, avant d'entamer notre retour sur la Tamise.

Nous nous arrêtons dans l'estuaire devant les étonnants forts de Maunsell, construits sur pilotis après 1941 afin de protéger les convois ravitaillant Londres.

Le bilan guerrier de ces forts est : un bateau coulé, 22 avions et 30 bombes volantes abattus.

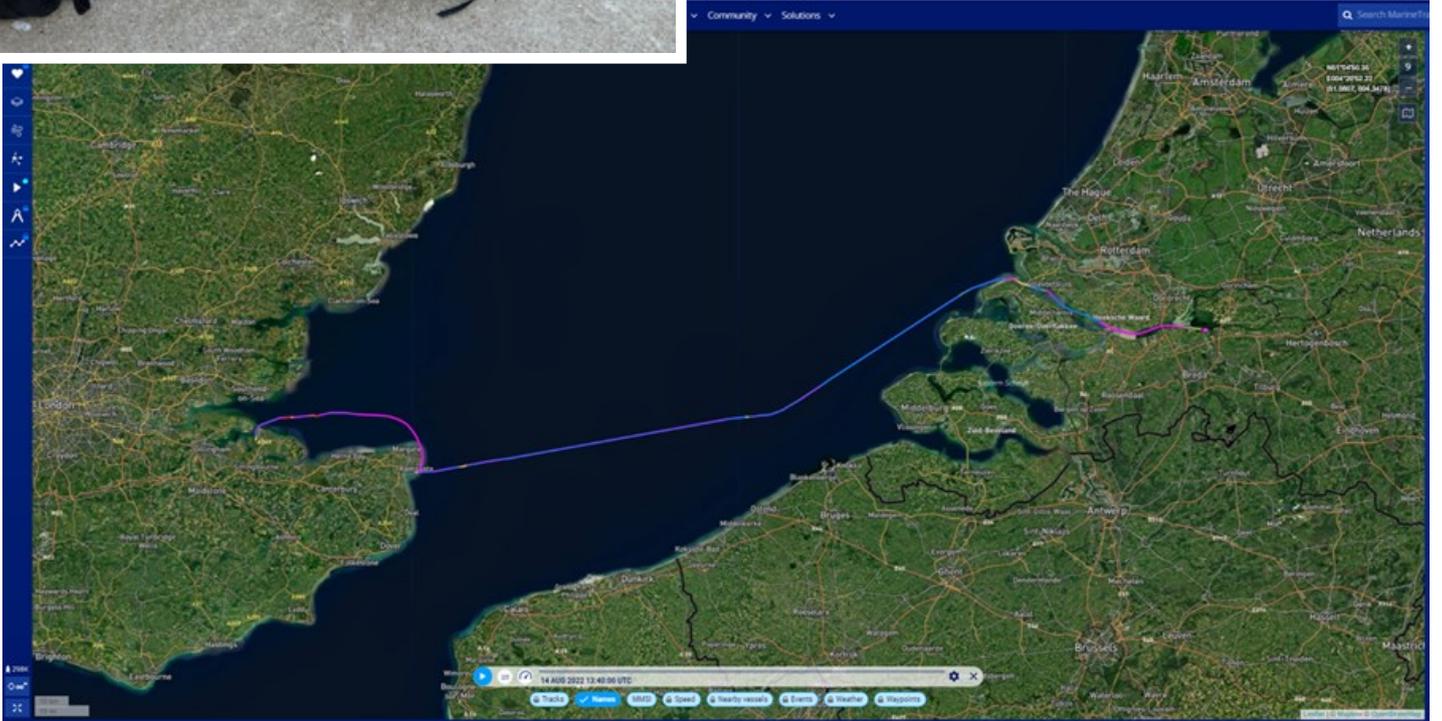
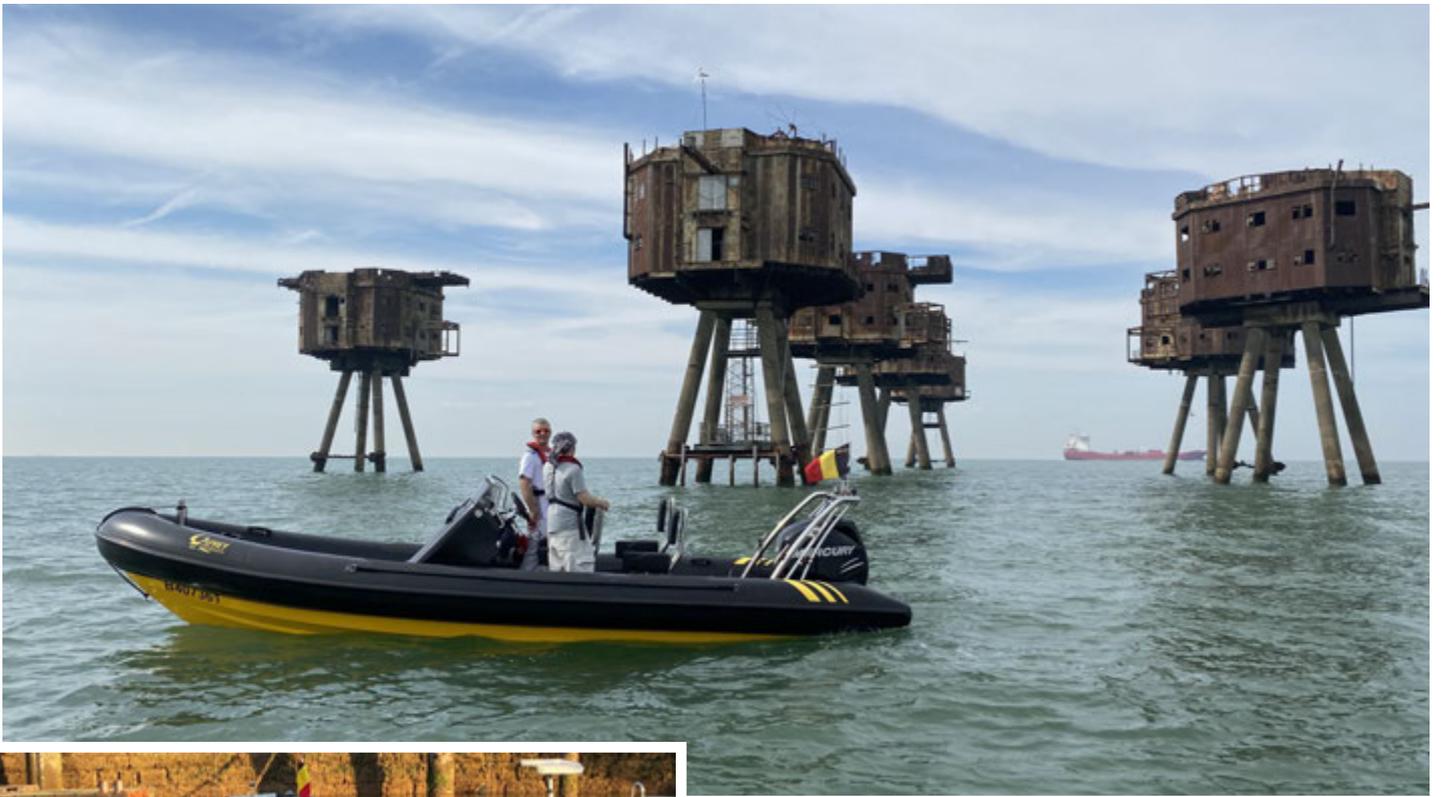
Nous rentrons par mer belle et toujours sous une forte chaleur.

Le lendemain, les conditions météorologiques changent, nous avons un 5 beauforts dans le dos, nous sommes obligés d'enfiler nos cirés.

La navigation sur Waspik se déroule toutefois sans encombre et à grande vitesse.

Texte : Gilles Van Haelst

Photos : Matt, Jérémy & Gilles



Le Pneu 21

Biesbosch

épisode 1



Seuls deux bateaux ont participé ce samedi 2 juillet à la sortie Biesbosch.

Abdel, arrivé la veille à Waspik, a dormi sur son bateau.

Benoît, Caroline et Loïc sont arrivés à la mise à l'eau, peu avant Annie et moi...

Waspik est devenu un lieu privilégié par le Club pour ses nombreuses sorties en eaux intérieures et même en mer, profitant ainsi d'un retour en eau douce pour un rinçage moteur.

Cette marina dispose d'infrastructures idéales pour nos activités avec sa large rampe de mise à l'eau bordée de pontons.

Mais revenons à notre activité du jour,

une paisible sortie dans le Biesbosch agrémentée d'un pique-nique convivial.

A 10.30h précises, nous quittons 't Oude Maasje, j'accompagne Benoît, Annie naviguera aux côtés d'Abdel.

Après une courte navigation rapide sur l'Amer, devant la centrale électrique de Drimmelen, nous virons à droite, cap au nord, sur le Spijkerboor, direction Steurgat, à mi-chemin, nous prenons à gauche et empruntons le Reugt, toujours à vitesse réduite pour atteindre les abords de la très convoitée petite île de Rietplaat, endroit idéal pour une halte de qualité.

Nous accostons à un ponton tout proche,

les places sont chères, nous devons nous amarrer à couple pour pique-niquer.

Après déjeuner, Abdel nous propose de nous rendre à Lage Zwaluwe où il tient absolument à nous offrir le verre de l'amitié et ça, ça ne se refuse pas...

Nous voilà revenus sur l'Amer où nous pouvons à nouveau profiter de nos moteurs à plein régime, à la grande satisfaction de Loïc, le benjamin du groupe, pour qui c'est une première à bord d'un Rib. Avant Drimmelen, nous reprenons le Gat van de Plomp, puis le Sloot van Sint Jan et revenons vers Waspik, notre point de départ.

Une belle journée paisible dans un cadre dont on ne se lasse jamais, merci à tous.



Biesbosch

épisode 2



Profitant de cette longue période de beau temps, en famille, Cedric, Claude, Olivier, Jacques et moi nous sommes retrouvés à Waspik ce 6 août pour une 2^{ème} balade au Biesbosch.

Durant toute la journée, nous avons sillonné les méandres arborés de la réserve naturelle entrecoupés de courts passages sur les Grote Rivieren pour quelques moments de vitesse, de quoi décrocher les bougies.

Le décor est toujours aussi séduisant, la végétation luxuriante, le calme et la douceur du climat nous entraînent dans un autre monde, sommes-nous encore aux Pays-Bas ?

Nous piqueniquons aux abords du Biesbosch museum.

Alors que je sillonne la région depuis des années, je n'ai jamais vu le niveau d'eau aussi bas et chargé d'algues, nous brassons la bouillasse à plusieurs reprises et devons relever les moteurs pour ne pas nous enliser.

En aurait-il chargé de trop, Detraux ? (8 adultes et le chien botté).

Au détour d'un bras d'eau très étroit, le boat people familial a un problème.

A force de brasser la vase, la température s'accroît dangereusement.

Mixion impossible, pour le pipi du moteur...

En bon mécano, Olivier sonde, dégage la tuyauterie encombrée et, après un court arrêt, nous reprenons la route.

Plus de peur que de mal, tous gardent alternativement un œil sur le sondeur et sur la température moteur, nous terminons la journée en beauté, ravis de l'escapade.

Jacques Van Haelst



La crêpe...

Grande classique incontournable ce dimanche 17 octobre...

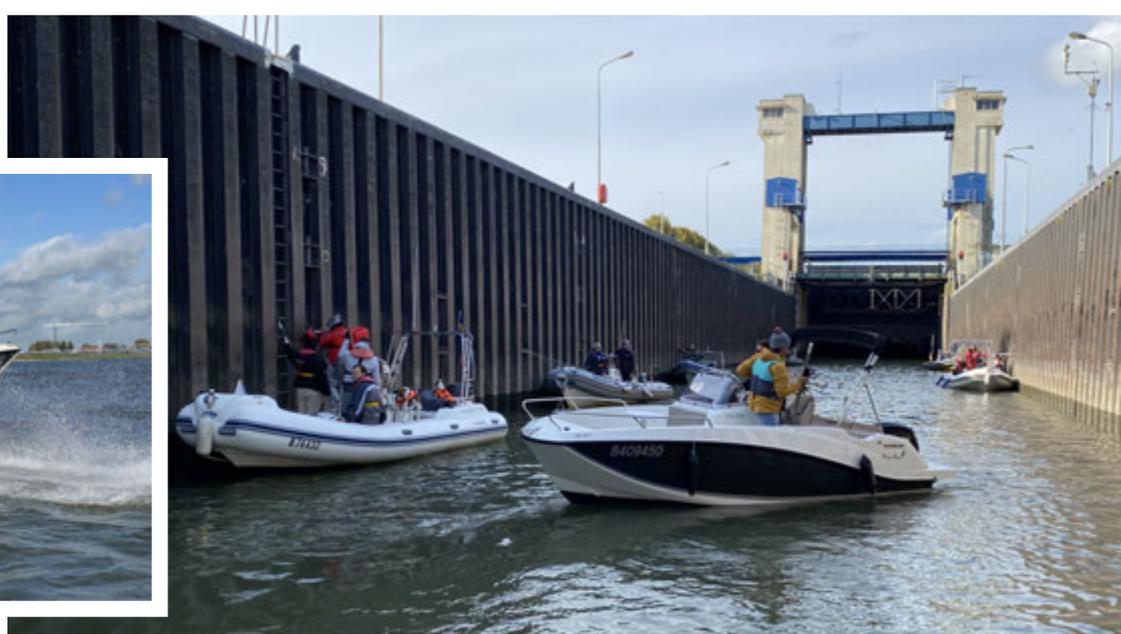
Par une journée d'automne particulièrement clémente, sous le soleil, 9 bateaux se sont retrouvés à Waspik pour parcourir 110 km entre Meuse et Rhin et déguster une crêpe à l'invitation de Jacques De Neef.

L'occasion de rencontrer un nouvel équipage : Alexis et Silas naviguant sur Peter Pan, un Quicksilver 555 open, de futurs membres du Club à en juger par leur enthousiasme...

Au programme, descente de l'Amer puis Nieuwe Merwede et le Waal pour accéder à Woudrichem notre lieu de ripailles.

Le retour se fera en remontant le Waal jusqu'à St Andries, nous y franchissons l'écluse et retour sur Waspik en descendant la Meuse.





Le Pneu 25

VISITE GUIDÉE À LA COMMISSION EXAMENS UNE USINE À « COLLES » ?



Peu de nous le savent mais en plus de la Plateforme de Concertation pour la navigation de plaisance, je suis également membre de la Commission examens pour les brevets et ce depuis... septembre 2016 (comme le temps vole...).

Cette Commission est actuellement placée sous l'autorité de Bart Wackenier, responsable de la DG navigation

Elle est compétente pour implémenter les programmes d'examen ainsi que pour la gestion des questions d'examen afférentes à nos 5 brevets légaux : restreint, général, yachtman, navigateur de yacht et radar. Les deux derniers brevets font cependant l'objet d'une gestion séparée.

C'est son activité de contrôle et de rédaction des questions d'examen qui va surtout nous intéresser ici. A cet effet, la Commission est divisée en 5 groupes correspondant aux matières d'examen : Réglementation – Météo et Communication – Equipement et sécurité – Navigation et manœuvres – Hygiène et 1ers secours. Chaque groupe compte environ 5 à 8 membres et est présidé par l'un d'entre eux.

Les membres ont été retenus sur base de leurs compétences et de leurs affinités avec certaines disciplines. A titre d'exemple (à s'en tenir aux personnes actives et régulièrement présentes aux réunions !), voici les profils des « habitués » : un pilote de l'Escaut maritime, le Directeur de l'Ecole de navigation Altair, un professeur à l'Ecole de navigation d'Anvers, et quelques autres responsables ou chargés de cours dans diverses Ecoles. La plupart d'entre eux sont également des plaisanciers.

A l'instar de quelques autres candidats, j'ai demandé de pouvoir faire partie de tous les groupes afin d'avoir une vue aussi large que possible sur l'ensemble des examens.

Une autre raison justifiait ce choix : au départ, le manque d'effectifs francophones par rapport à l'ensemble des groupes.

Les questions d'examen ne font l'objet d'aucune publicité. Les membres de la Commission sont soumis à une stricte

obligation de réserve : ils ont seuls le droit de consulter les questions d'examen existantes dans un petit local au siège de la DG Navigation à Ostende et d'y prendre des notes mais pas de procéder à une quelconque reproduction. Ce devoir de réserve se retrouve jusque dans les réunions des différents groupes où les projections sur écran sont limitées autant que possible aux données faisant effectivement l'objet des sujets des travaux et discussions !

S'occuper de l'élaboration de questions est un travail de longue haleine. Des « nouvelles questions » peuvent être proposées à tout moment par chacun d'entre nous en fonction de ses inspirations ou de certains « vides » dans le stock existant. Il nous arrive aussi d'être amenés à revoir des questions existantes soit en cas de découverte d'anomalies, soit à l'occasion d'une réclamation d'un candidat qui ne dispose d'aucune voie de recours à l'encontre de l'examen.

Mais une réévaluation de la question pourra conduire à sa modification, voire à sa suppression en fonction d'un ensemble de critères.

Ceci dénote clairement d'une intention d'amélioration pour le futur ! Durant ces dernières années l'esprit des questions a d'ailleurs radicalement évolué : ainsi s'est profilée une nette tendance à éviter le plus possible l'érudition gratuite et à privilégier, au contraire, les questions impliquant un plaisancier par rapport à d'autres usagers !

Le moment est venu de mettre l'accent sur l'excellente ambiance qui règne à l'occasion des réunions de travail de ces groupes : que l'on soit « professionnel » ou bénévole dans une école « artisanale non marchande » ou encore « simple plaisancier ayant acquis des domaines d'expertise », nous sommes tous considérés comme égaux et chacun de nous a la possibilité de faire accepter son point de vue. Cette véritable collégialité est rendue

possible par un climat de respect mutuel, d'ouverture d'esprit et d'une volonté commune de rechercher un consensus à tout prix !

Pour l'Ecole du BPC, l'expérience acquise à la Commission Examens apporte un plus certain à la qualité et à l'efficacité des cours, au profit des candidats aux brevets qui font appel à nous. Mais il y a lieu d'être très clair : si ceux-ci espèrent acheter chez nous des recueils ou des accès à des fichiers de « 1000 questions/réponses » (avec toutes les incertitudes relatives à leur origine et à leur adéquation !), ils frappent à la mauvaise porte.

Ces personnes pourront en revanche disposer d'un matériel didactique attrayant et parfaitement à jour par rapport aux matières et en concordance avec les questionnaires d'examen actuels « made in Belgium ». Ils bénéficieront également de nombreux conseils destinés à les aider à résoudre des questions plus difficiles. Plusieurs exemples seront (gratuitement) mis à leur disposition même si ceux-ci pourront comporter des variantes par rapport aux questions d'origine.

Il nous arrive aussi de soumettre l'une ou l'autre question de « niveau yachtman » à des candidats à un brevet de conduite afin de leur permettre de mieux jauger leurs connaissances en vertu de l'adage : « qui peut le plus, peut le moins ».

Comme nous avons pu le voir, la vocation de la Commission examens ne consiste pas à proprement parler à fabriquer des « colles ». Les programmes d'examen se sont par contre progressivement étoffés. Les questions sont devenues plus difficiles mais c'est surtout perceptible pour les brevets yachtman. Et l'amélioration notable en matière de pragmatisme, de clarté et de qualité des questions permet d'aborder les examens écrits avec plus de sérénité.

JADOUL 82



Il y a 40 ans, Yves Jadoul, journaliste qui fut membre du BPC et rédacteur assidu de « Sur l'eau », devenu aujourd'hui Yachting Sud, publiait un ouvrage qu'il qualifiait de « **premier guide qui ait jamais été consacré aux sports et au tourisme de l'eau en Belgique** ».

A cette occasion, il parcourut les 2.000 Km de rivières et canaux de notre royaume ainsi que les 157 clubs, et leurs bars, qui couvraient le territoire national.

Au fil des ans et des rééditions, communément appelé « **Le Jadoul** », cet ouvrage de référence était ponctué de plans et de petites photos noir et blanc.

Son originalité réside aussi, aujourd'hui, dans les nombreuses publicités dont quelques rares annonceurs sont encore en activité.



Le 14 août dernier, la Ligue Motonautique Belge fêtait les 20 ans du Pavillon d'Or.

A cette occasion trois administrateurs du BPC, Cedric Charlier, Claude Detraux et Jacques Van Haelst ont pris part aux festivités et participé au barbecue aux côtés de nos homologues de la LMB.



Naviguons ensemble ! Votre publicité a sa place dans notre revue...

Au travers de notre revue **Le Pneu**, éditée à 500 exemplaires en quadrichromie, deux fois l'an (juin et décembre).
Votre communication est diffusée à nos membres, mais aussi dans l'ensemble du monde de la plaisance en Belgique et à l'étranger.

Profitez d'une diffusion ciblée de votre com !

Nos conditions avantageuses comprennent une présence sur notre site www.belgianpneumaticlub.be, en lien avec le vôtre...

Nous sommes également actifs sur YouTube & Facebook.

Dos A4 : 500 €

Page intérieure A4 : 300 €

Demi page : 170 €

Quart de page : 100 €

Devenez notre partenaire

Owen Welch
owen.welch@gmail.com +32 (0)479 98 62 05

Vaar met ons mee! Uw publiciteit is aanwezig in onze Club...

Langs ons tijdschrift "**Le Pneu**" dat twee maal per jaar verschijnt in quadrichromie (500 exemplaren, juni en december)
Uw communicatie wordt onder onze leden verspreid maar ook in de wereld van de pleziervaart in België en in het buitenland.

Maak gretig gebruik van deze doelgerichte com !

Onze bijzondere gunstige voorwaarden bieden u ook een aanwezigheid op onze site www.belgianpneumaticlub.be, met een terugkoppeling naar de website van uw bedrijf.

Wij zijn ook actief op YouTube & Facebook.

Rug A4 : 500 €

A4 bladzijde in tijdschrift : 300 €

Halve bladzijde : 170 €

Kwart bladzijde : 100 €

Wordt onze partner

Owen Welch
owen.welch@gmail.com +32 (0)479 98 62 05



NAVIGUER SANS SOUCIS,
ÇA COMMENCE ICI.



Maintenance
réparation
moteurs
hors-bord

Équipement
de navigation

Traitement
de la coque



Administration

Réparation
des
tubes

Transport

info@bobat.be

+32 471 80 57 15

Comfort en
veiligheid

ideaal voor lange
afstandsritten

Maatwerk en speciale
uitvoeringen

Riba Service center

Onderhoud en herstellingen van alle
soorten aanhangwagens en caravans.
Service et entretien de tous types
de remorques et caravanes.



Follow us on
Facebook



TRAILERS



Wegklapbare en
waterdichte LED verlichting



Lumières LED pliables
et Imperméables

www.riba-trailers.be

Helststraat 49-2
B-2630 Aartselaar

Confort et
sécurité

La «grande routière»
par excellence!

Travail sur mesure et versions
spéciales sur demande