



Since 1976

LE PNEU

La revue du BELGIAN PNEUMATIC CLUB N°128 juin 2024

**KOBLENZ - FRANKFURT
BELGICA**



**ROERMOND
CINQUE TERRE
OOSTERSCHELDE
DEINZE - BEERDREM**

belgianpneumaticclub.be





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



Custom boat trailers

www.riba.be

Antwerpsesteenweg 69
2630 Aartselaar

03/321.70.04

Trailer service center

Verkoop en herstelling van alle
soorten aanhangwagens en caravans

BW Trailers



HAPERT
AANHANGWAGENS



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.belgianpneumaticclub.be
Banque : IBAN BE65 7330 6419 1596



Secrétariat

Serge VASSART
belgianpneumaticclub@outlook.com

Président

Olivier KERVYN de VOLKAERSBEKE

Vice-Présidents

Cedric CHARLIER
Nicolas CORBEELS

Trésorier

Patrick GILLET

Publicité

Owen WELCH

Boutique

Claude Detraux

Le Belgian Pneumaticclub est membre de
la Ligue Motonautique Belge



Le Pneu est adressé à tous les membres
du Belgian Pneumaticclub.
Les articles n'engagent que leurs auteurs
et ne peuvent être reproduits qu'avec
l'accord de l'éditeur responsable.

Chères amies, chers amis

Au début des années 2000, rentrant à mon domicile de Vossem, mon attention fut attirée par un break Volvo tractant un semi-rigide BSC 50 sur remorque.

En plongeur curieux, je décide de les suivre.

Deux kilomètres plus loin, aux abords d'une ferme, le charroi s'arrête ; je fais de même et en profite pour entamer la conversation avec le chauffeur, le Baron Charles de Jamblinne de Meux que je ne connaissais pas.

Très vite l'alchimie fonctionne et Charles me propose de l'accompagner lors d'une sortie du BPC.

Ce fut le début d'une belle amitié.

Le côté baroudeur de Charles, sa gentillesse et la convivialité lors des sorties Club ne tardent pas à me convaincre...

Ensemble, Charles et moi trouvons un gentleman agreement, il fournit le bateau et moi j'assure la maintenance du boat et du véhicule qui le tracte.

Un partenariat qui a fonctionné de nombreuses années...

Je suis devenu membre effectif du BPC en 2004 puis, de plus en plus accro, administrateur en 2014 et j'ai eu l'honneur d'être élu Président en 2024.

Au fil de ces 20 années, le Belgian Pneumaticclub et les Dauphins de Woluwé (mon club de plongée) sont à la base de mes meilleures aventures aquatiques et subaquatiques, mes plus beaux souvenirs, une magnifique leçon de vie, des amitiés sincères et vraies...

Vous disposez d'un Rib ou d'un speed boat, profitez-en également en dehors de vos vacances et participez à des sorties que seuls vous n'entreprendriez pas.

Pour ceux qui hésitent encore, ne perdez pas de temps, faites le pas, tentez l'expérience, rejoignez-nous à une de nos sorties ou une de nos soirées et vous serez surpris par la force du groupe...

Nous serons votre club de navigation...

Votre nouveau Président

Olivier Kervyn de Volkaersbeke

Devenir membre du BELGIAN PNEUMATICLUB

Cotisation annuelle familiale 80 € (50 € pour les -30 ans)

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

Infos : belgianpneumaticclub@outlook.com

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

SUPPLIER OF YOUR DREAM RIB

salpa
Boatbuilder since 1984

TECHNOHULL
SEASON PERFORMANCE

HIGHFIELD

YAMAHA
Revs Your Heart.

MERCURY

OFFICIAL DEALER:

CAPELLI

SPREY
INFLATABLES

ZODIAC

SUZUKI

HONDA
MARINE



INFO@BRUGGEMARINECENTER.COM - +32 50 31 35 87

BRUGGE MARINE CENTER - PATHOEKEWEG 126, 8000 BRUGGE



SHOWROOM +50 STOCK RIBS

WWW.BRUGGEMARINECENTER.COM



Un prototype hors-bord à hydrogène

L'hydrogène, une solution ?

Outre les hors-bords à moteur diesel et électriques, les hors-bords à hydrogène sont également à l'étude.

Ce prototype YAMAHA à hydrogène a été développé dans le seul but de faire avancer la recherche.

Voici un extrait du communiqué de presse officiel.

IWATA, le 7 décembre 2023 - Yamaha Motor Co, Ltd a le plaisir d'annoncer qu'elle présentera un prototype de moteur hors-bord à hydrogène au Miami International Boat Show 2024.

Les produits marins circulent dans l'eau et sont donc soumis à la résistance de l'eau, ce qui nécessite beaucoup plus d'énergie pour la propulsion que les véhicules terrestres.

En outre, les exigences en matière de performances et d'ingénierie pour les produits marins peuvent varier considérablement en fonction de l'environnement d'utilisation - comme l'océan, les rivières ou les lacs - ainsi que de l'utilisation elle-même, de la pêche commerciale aux loisirs.



Afin d'atteindre la neutralité carbone avec les produits marins tout en faisant face à de tels défis, l'entreprise promeut une approche de développement multi-directionnelle, en se tournant vers d'autres nouvelles sources d'énergie et technologies en plus de ses efforts d'électrification.

Yamaha Motor a fixé un objectif environnemental à l'échelle de l'entreprise.

NDLR: certes, l'hydrogène jouera vraisemblablement un rôle important à l'avenir mais ne perdons pas de vue que sa fabrication implique aujourd'hui une très importante consommation d'électricité. A suivre...



LE PILOTAGE PAR JOYSTICK POUR BATEAUX MONOMOTEUR



Compatible avec la famille Verado® de moteurs hors-bord V8, V10 et V12 de 250 à 600 ch.

Le Joystick Steering for Single-Engine Vessels complète la gamme de joysticks Mercury, offrant une commande et un contrôle sans effort aux propriétaires de bateaux propulsés par un seul moteur hors-bord.

Il est doté d'une interface utilisateur simple à point de contact unique pour l'accélérateur, l'inversion de marche et la direction, ce qui facilite l'utilisation ergonomique d'une seule main.

Grâce à ce Joystick, les plaisanciers n'ont plus besoin d'utiliser les deux mains pour mettre les gaz, inverser la marche et diriger pendant les manœuvres à faible vitesse, comme l'accostage.

Non seulement l'utilisation d'une seule main est plus pratique, mais le contrôle de précision fourni par le système de direction donnera aux utilisateurs une plus grande confiance dans les situations où la manœuvre d'un seul moteur hors-bord peut s'avérer plus difficile que celle d'une configuration multimoteurs.

Ce nouveau joystick présente un design épuré sans aucun bouton physique.

Il permet un mouvement proportionnel vers l'avant et vers l'arrière et la fonction de rotation assure une direction précise et intuitive.

Lorsqu'il est intégré à un écran multifonction compatible (MFD) incorporant le GPS et Mercury SmartCraft Connect, il offre également des fonctions de pilotage automatique. Il existe deux fonctions de pilotage automatique, Cap et Route. Vous pouvez facilement établir une route sur le MFD en déposant des points de cheminement. Lorsque la fonction Cap est activée, vous pouvez effectuer des ajustements de 1 ou 10 degrés de votre cap sur le MFD, ou de 10 degrés en tournant le joystick, ce qui vous permet d'affiner votre direction de déplacement. (Disponible au milieu de l'année 2024).

Nouveautés

Wiki Portable Watermaker Schenker® WATERMAKERS

Il devient compliqué, voire interdit, d'utiliser l'eau douce au port pour nettoyer ou simplement rincer son bateau. Nombreux sont aujourd'hui nos membres confrontés à cette situation.

Pour les plus grosses unités, quoi qu'onéreuse, une solution pourrait être l'acquisition d'une « petite » unité de désalinisation embarquée...

Le fabricant transalpin **Schenker**, situé à Naples, propose différents modèles dont une solution transportable et livrée en sac : le **WIKI 30**



<https://schenkerwatermakers.com>

WIKI 30

- Capacité 30 litres / h
- Alimentation : 12/24 V
- Conso : 110 Watt
- Poids : 26 Kg
- Prix : 6.319 €

Ces produits sont distribués en Belgique et aux Pays-Bas par www.robwink.com



Nouveau Moteur SUZUKI DF250CH « KURO »

THE
ULTIMATE™
OUTBOARD MOTOR

Séduit par son look...

Visant une clientèle à la recherche d'un design sportif, le premier atout de ce moteur est sa couleur "ghost" noire mate répandue dans le monde du racing, mais encore peu dans celui des motoristes nautiques.

Dénommé «Kuro», signifiant noir profond en japonais, le kanji du DF250 exprime aussi l'élégance et le raffinement dans la littérature nipponne.

Le nouveau Suzuki DF250 est un V6 de 24 soupapes à injection électronique et de 4023 cm³ de cylindrée, basé sur les technologies qui font la réputation de la marque Suzuki.

Il offre des performances renforcées grâce au développement effectué sur le boîtier électronique.

Sa plage de performance s'élargit pour passer de 5700 à 6300 t/m.

De plus, la forme avant du carter d'embase a été travaillée en s'inspirant des embases utilisées dans les courses motonautiques afin d'améliorer la pénétration dans l'eau.

L'emplacement et les lignes des entrées d'eau ont été étudiés afin d'améliorer les performances de navigation en évitant la cavitation. L'asymétrie latérale au niveau de la dérive apporte quant à elle une meilleure stabilité à la direction.





Un filtre à eau intelligent

Le Smart Fuel Filter System de Signal Filter est un filtre à carburant, doté d'un capteur de présence d'eau, émettant une alarme sur votre écran GPS grâce à une connectique NMEA 2000.

Réalisé en inox 316, le capteur situé dans la partie supérieure détecte la présence d'eau avant que celle-ci n'atteigne le moteur et vous alerte immédiatement.

Un message est également disponible sur votre écran GPS vous demandant de changer le filtre après X temps.

Comptez toutefois quelques 200 € pour cet équipement Hi-Tech.

Bushnell®

Télémètre laser



Un télémètre laser est un appareil permettant de mesurer instantanément les distances.

Un rayon laser est projeté sur une cible qui renvoie à son tour le rayon lumineux.

Le temps mis par le rayon pour revenir est mesuré et la distance séparant l'utilisateur de la cible est calculée.

Il existe des modèles simples disposant de la seule fonction « télémètre » dont le prix est raisonnable, attention toutefois au degré d'étanchéité de l'appareil, il est souvent lié au prix.

La marque Bushnell, spécialisée dans les équipements de golf, en propose à des prix abordables.

Grâce à cette technologie, il sera aisé de mouiller à une distance précise de la plage, vérifier la distance entre nos bateaux lors d'une sortie, s'assurer d'être hors de la zone des 300 mètres etc.

FRANCE: nouvelles règles en matière de coupe-circuit



il doit désormais être utilisé dès que le moteur est allumé

Il faut également avoir deux coupe-circuits à bord, afin qu'un passager puisse récupérer le capitaine tombé par-dessus bord par exemple. (Rappelons que certaines marques de moteurs permettent une remise en route en activant un interrupteur sur le support du coupe circuit absent).

Des questions se posent :

Seul à bord, comment accoster sans risquer d'embarlificoter le fil ou de couper le moteur en se retournant pour évaluer les distances ?

Comment mettre en place les défenses ?

Sachez encore que le coupe-circuit demeure l'apanage des seules motorisations hors-bord ? ? ?

Les bateaux équipés « in-board » en sont dispensés ? ? ?

Allez comprendre...

Nouveautés



Révolution de printemps chez ZODIAC



NOUVEAU X10CC : ZODIAC SE MET AU RIGIDE

Il ne vous aura pas échappé que, depuis quelques temps, notre Club s'est ouvert aux « rigides » ; les speed boats, de plus en plus marins, sont nombreux sur le marché et ils participent sans problème à nos activités.

A la surprise générale, 90 ans après la conception en 1934 du Zodiac par Pierre Debroustelle, Zodiac Nautic présente un nouveau modèle « rigide » qui ne manque pas d'attrait.

Plus grand bateau jamais réalisé chez Zodiac, (hormis l'Amphitrite, un full pneumatique, conçu en 1960 pour Cous-teau), le X10CC est pensé pour de longues journées ensoleil-lées et/ou pluvieuses grâce à sa cabine.

Son espace de pont très large permet de circuler facilement tout autour de ses équipements.

Il dispose d'un double salon transformable en double bain de soleil, entre 10 et 13 places assises, d'une cuisine équipée, de nombreux coffres de rangement facilement accessibles et des prestations haut de gamme (sièges rabattables, hublots tein-tés, sellerie surpiquée, inox peint...)

Une cabine habitable, disposant d'une couchette confortable et d'une salle de bain, fera le bonheur de ceux qui ne veulent pas rentrer au port...

La gamme XCC s'impose comme un mix entre bateau rigide et bateau semi-rigide : de hauts francs-bords polyester, un pont très large avec un espace magistral, avec une capacité d'ac-cueil allant jusqu'à 20 personnes et l'assurance d'une stabilité extraordinaire grâce à son flotteur antichocs.

Avec une motorisation Mercury de 2 X 400 CV, il peut atteindre une vitesse de pointe de 60 nœuds avec 7 personnes à bord.

Ce rapport poids/puissance lui assure une consommation plus faible qu'un bateau rigide de même taille.

Il dispose ainsi d'une autonomie importante de 250 milles nau-tiques environ avec son réservoir de 760L.

Prix à partir de 166 800€*

Equipé & motorisé : 337 534€ TTC** (incluant le Hard-Top et plusieurs options, 2 moteurs Mercury 300 CV avec joystick)

Sources : www.zodiac-nautic.com/fr/bateaux/x-10cc/



Conseils pour la croisière d'été

Pascal Barbier Expert Maritime et Yacht Conseil



Penser au bateau : faire un tour complet du bateau et dresser une liste de toutes les choses à faire.

Vérifier si les documents d'enregistrement et d'immatriculation sont encore valides.

Vérifier si le bateau est bien couvert par un contrat d'assurance à jour, tant en responsabilité civile qu'en protection juridique.

Si ce n'est déjà fait, effectuez un nettoyage complet et un bon carénage. Il est important de partir avec une carène parfaitement lisse car une coque sale va diminuer les performances.

Surveiller les points d'usure et l'âge du matériel. Effectuer un entretien du/des moteur(s) sans oublier la transmission. Ne pas hésiter à remplacer préventivement les éléments douteux qui présentent un risque.

Veiller à bien suivre les recommandations du constructeur qui figurent dans les manuels livrés avec le bateau.

Sans oublier la sécurité : vérifier

l'ancre, la chaîne et l'ensemble des apparaux de mouillage car l'ancre ne sert pas seulement à passer l'après-midi devant une jolie plage. Un mouillage en bon état, c'est aussi l'assurance vie du bateau. En cas d'avarie de moteur, l'ancre et la chaîne empêcheront le bateau de dériver vers des zones dangereuses, des roches ou des hauts fonds. Il faut veiller à ce que le poids de l'ancre, le diamètre et la longueur de chaîne soient adaptés aux dimensions du bateau, à la profondeur d'eau et aux conditions de navigation.

Vérifier si les pompes d'assèchement fonctionnent bien et il ne faut pas se contenter seulement de pompes électriques. Une bonne pompe manuelle fonctionnera toujours, même en cas de panne de batteries. Vérifier les extinc-

teurs et leur date de péremption.

Vérifier si les feux de navigation fonctionnent bien. Vérifier si l'armement de sécurité est à bord et contrôler les dates de péremption.

Naviguer en bon père de famille: avant de quitter le port, consulter la météo marine et surveiller son évolution durant la navigation. Il est également important de bien connaître les limites de son bateau et celles de son équipage et de ne jamais dépasser celles-ci. Appliquer les règles de navigation, le RI-PAM (règlement international pour prévenir les abordages en mer) doit être à bord. Avoir toujours à bord des cartes papier récentes avec de quoi les utiliser car l'électronique est un outil formidable mais elle n'est pas infaillible et elle a besoin d'énergie électrique pour fonctionner.

Expliquer à chaque membre de l'équipage, les bases de fonctionnement du bateau, comment le manœuvrer en cas d'urgence, comment récupérer une personne tombée à la mer, comment envoyer un appel de détresse à la VHF. Montrer où sont rangés les équipements de sécurité (gilets de sauvetage, pharmacie, matériel de détresse). Expliquer à l'équipage comment vont se passer les manœuvres et montrer à chacun à quelle place il devra se trouver et ce qu'il aura à faire. Annoncer clairement chaque manœuvre avant de l'effectuer.

Au mouillage, au port, être cour-

tois: au moment de choisir sa place au mouillage, il faut tenir compte de l'évitement du bateau autour de son ancre et de l'évitement des bateaux voisins. Attention, tous les bateaux, voiliers ou à moteur, n'éviteront pas de la même manière en fonction du vent ou du cou-

rant. En pleine saison, les ports de plaisance sont souvent très encombrés et en arrivant le soir, il est difficile de se trouver une belle place à quai ou au ponton. Il faudra donc s'amarrer à couple des autres bateaux.

Au port, quelques règles élémentaires de courtoisie sont à respecter surtout le soir lorsque tout est calme.

Par vent fort, on n'a pas le choix, il faut conserver une bonne vitesse pour rester manœuvrant. A l'inverse, par beau temps, se présenter très lentement, moteur au ralenti, prendre le temps d'observer le plan d'eau pour choisir un emplacement adapté à la taille du bateau et à son tirant d'eau.

Préparer mentalement la manœuvre à l'avance, expliquer à l'équipage ou à la famille ce qu'il faudra faire et quel sera le rôle de chacun.

De cette manière, il sera inutile d'élever la voix et la manœuvre s'effectuera dans le calme et la sérénité.

Expliquer à l'avance comment faire les principaux nœuds, comment utiliser convenablement les amarres et les défenses. Avec un gros bateau, utiliser avec modération le propulseur d'étrave qui se révèle parfois bruyant le soir dans un petit port silencieux. Eviter de se mettre à couple d'un bateau plus petit que le sien.

Au moment de s'amarrer à couple, en demandant l'autorisation au propriétaire de l'autre bateau, ce geste de courtoisie sera très apprécié et il se fera un plaisir d'aider à l'amarrage. Pour déborder, ne pas forcer sur les chandeliers et sur les filières des bateaux voisins.

Par politesse, passer les amarres sous celles des autres et pas au-dessus. Dès que le bateau est proprement amarré, couper tout de suite le moteur pour respecter le calme du port et pour éviter d'envoyer des fumées d'échappement vers les autres plaisanciers en train de manger ou de se reposer sur le pont. Ne pas élever la voix et si l'on écoute de la musique, diminuer au mieux le volume.

Pour se rendre à terre, il faudra passer à bord des autres bateaux à couple. Cela doit se faire en silence et en douceur. Marcher légèrement sur le pont et toujours passer par l'avant des autres bateaux afin de respecter l'intimité des autres plaisanciers.

YACHT
EXPERTISE

Expertise de bateaux d'occasion
Expertise pré-assurance
Expertise après sinistre
Évaluation de dommages
Assistance lors de litiges

Pascal BARBIER
Expert maritime et Yacht conseil
+32 (0) 475 55 80 77
www.yachtexpertise.be

Deinze - Beernem

10 september 2023



Het belooft een warme, zonnige dag te worden en daardoor is het behoorlijk druk aan de boothelling. De drukte is ook toe te schrijven aan het feit dat de boothelling van de Leievaarders aan de Snekkaai in Gent, niet meer kan gebruikt worden door niet-leden van de Gentse club.

Onze drie boten worden te water gelaten: Bernard en Danielle, en Jérôme vergezellen ons voor de vaartocht naar de jachthaven van Beernem. Daar aangekomen, beslissen we samen om op de boot te picknicken. We moeten ervan profiteren, zeker nu we relax in T-shirt op onze boot kunnen vertoeven.

Aan onze ligplaats ontmoeten we ook Thomas De Bock, ook een lid van de club. Na de picknick varen we terug richting Deinze. We hebben een parasol nodig om ons tegen de brandende zon te beschermen. De brandweer is water aan het spuiten om zuurstof in het water te verkrijgen. Bernard en Danielle hebben daarvan geprofiteerd om af te koelen met een koude douche. Het was een fantastische vaartocht, we hebben er van genoten.

Jacques De Neef



Veerse meer – Oosterschelde

15/18 september 2023



Wij hadden voor die periode een verblijf geboekt in 'De Paardekreek' samen met Owen, Viviane, Boy (hun hond), Vanessa, Els en Simon. Bernard en Daniëlle verbleven ook in het vakantiepark in hun motorhome. Zaterdag komt Jérôme ons vergezellen. Zo vertrekken wij met 3 boten via de Oosterschelde richting de haven Oude Tonge. Dankzij Jérôme nemen we een andere vaarroute en hebben wij het geluk om tientallen zeehonden te zien zonnebaden op een zandbank. Een mooi plaatje!

In de jachthaven van Oude Tonge picknicken we samen dichtbij het havenkantoor. De zon schijnt en het is aangenaam vertoeven op de boot. Na de picknick varen we richting Schelde-Rijn kanaal, waar we een tijdje moeten wachten om de sluis te kunnen nemen. Zo varen we terug richting Kortgene, waar we afscheid nemen van Jérôme die terug naar huis rijdt.

De Blijvers eten 's avonds lekkere mosselen in restaurant 'De Loods' aan de Delta Marina haven van Kortgene en brengen er een aangename avond door.

Zondag varen we met 2 boten richting Veere. Owen heeft voor ons daar een restaurant gereserveerd waar we lekker gegeten hebben. Na ons restaurantbezoek blijven we gezellig kuieren en winkelen in het leuke stadje Veere. We vertrekken op tijd terug naar het vakantiepark want Vanessa, Els en Simon vertrekken graag op tijd terug naar huis.

Maandag gaat de boot terug uit het water en keren we terug huiswaarts met een leuke herinnering aan ons weekend Kortgene.

Jacques De Neef



KOBLENZ - FRANKFURT



En juin 2023, Jérémy organise un week-end de trois jours sur le Rhin et le Main, objectif : un aller /retour Coblenz - Francfort.

Nous mettons les bateaux à l'eau, sur la Moselle, à quelques pas de l'université. Cette mise à l'eau publique et gratuite n'est pas dans un super état mais bénéficie d'un gigantesque parking dans un cadre verdoyant et calme, enfin en semaine uniquement...

Nous sommes quatre skippers, Jean-Yves, Marcel, Jérémy et moi.

Nous naviguons quelques minutes et passons la Schleuse Mosel qui nous amène sur le Rhin.

Le kaiser Wilhelm trône toujours sur son cheval, au Deutsches Eck, nous prenons sur tribord pour remonter le Rhin.

A l'opposé, nous apercevons la Forteresse d'Ehrenbreitstein et déjaugeons sous le téléphérique y amenant les touristes.

La météo est canon, nous naviguons en short/t-shirt et découvrons les nombreux châteaux qui bordent le fleuve. Remonter le Rhin à une petite incidence sur notre consommation, mais la vue sur les vallées en vaut vraiment le surcoût.

Durant les 70 prochains kilomètres, nous admirons les paysages à couper le souffle et les remarquables édifices architecturaux de la région.

Nous passons le Château de Pfalzgrafenstein, imposant, légendaire, merveilleux, posé tel un bateau de pierre sur son récif rocheux ; cet ancien poste de douane se situe dans la vallée du Haut-Rhin, classée UNESCO non loin de la célèbre Loreley.





C'est ensuite au tour du somptueux château de Stolzenfels de voir passer nos quatre embarcations. Nous sommes au cœur du Rhin romantique. C'est à la queue leu leu que nous passons le château Sterrenberg, l'un des plus anciens châteaux du Rhin, puis le château Sooneck.

Nous participons là à une magnifique croisière fluviale par une météo estivale.

Nous doublons Mayence, bifurquons sur le Main et entamons le passage des trois écluses amenant à Frankfort. Marcel, notre membre et ami allemand, facilite la communication avec les éclusiers, nous profitons des pé-

niches remontant le Main pour écluser tous ensemble. Comme sur le Rhin, la vitesse n'est pas limitée mais gare aux nombreux avirons ayant un tout autre avis sur les bateaux moteurs.

Nous voilà dans le centre-ville de Frankfort, chacun range son bateau et part respectivement vers son hôtel. Jean-Yves et sa compagne dormiront à bord.

Nous dînons dans une pizzeria non loin du port et à prix très démocratique.

Le lendemain, nous quittons Frankfort pour Aschaffenburg et le Château de Johannisburg.

Une très grosse vedette avec flydeck, motorisée par 2X350cv nous précède,

faisant une vague qui va plaire à tous les avirons que nous rencontrerons. Nous traversons la ville et apercevons la nouvelle tour de la banque centrale européenne qui abrite le bureau de Christine Lagarde.

Pas de bol aujourd'hui, pas de péniche remontant le Main et nous voilà obligés d'emprunter les écluses pour la navigation de plaisance. Nous n'y entrons pas à 4 bateaux et décidons de faire un pique-nique, à l'ancre.

Apéro géant et baignade sont à l'honneur. Ensuite, les enfants de Jérémy s'adonnent au ski biscuit sur le retour.

Nous dînons pour notre seconde soirée sur la terrasse de l'ABACCO'S STEAKHOUSE surplombant la rivière à Frankfort. Le bâtiment classé propose des steaks cuits sur pierre, un vrai délice. C'est sous la canicule que nous rebroussons chemin vers Coblenche en empruntant deux par deux les trois écluses séparant Frankfort de Mayence.

Le retour nous ravit en matière de consommation et, grâce au courant, je bats mon record de vitesse à 50,5 nœuds.

Nous arrivons à l'écluse nous menant à la Moselle vers 13.30h.

Je me dis « parfait, je ne rentrerai pas trop tard ce soir ».

C'était sans compter les nombreux plaisanciers profitant du beau temps.

Après une heure trente d'attente, sous un pont à l'abri du soleil, nous découvrons des dizaines de bateaux, de jetskis, de paddles, de kayaks sur la Moselle. Nous approchons de notre mise à l'eau qui est bondée et transformée en plage.

Le gigantesque parking n'est plus qu'un enchevêtrement de voitures, de remorques, de planches à voile et c'est avec difficulté que nous sortons les bateaux.

Ce fut toutefois un magnifique week-end, riche, en découvertes culturelles, en baignades et farniente.

Merci à Jérémy pour l'organisation et à tous les participants qui ont mis une ambiance de feu.

Gilles Van Haelst

Photos : Jérémy Rémy, Marcel Steffens



**A l'initiative de Serge Vassart, le 8 décembre dernier, nous recevons Seppe MACHIELS, Officier Commandant du BELGICA II, pour une présentation du...
« Research Vessel BELGICA »
et de ses activités**



Après un repas « gibier » de saison concocté par Cedric et son équipe, c'est face à une salle bien remplie que notre conférencier a entamé son exposé par un rappel historique évoquant ses valeureux prédécesseurs. Ensuite, il nous a présenté **BELGICA**, fleuron de la Marine au service de la politique scientifique belge et de ses partenaires européens.

Le nouveau navire de l'état belge représente la Politique scientifique fédérale : BELSPO, la DO Nature de l'Institut Royal des Sciences Naturelles de Belgique (IRSNB), en collaboration avec le Ministère de la Défense et un opérateur privé responsable de la gestion du navire.

Il est multidisciplinaire et peut soutenir diverses disciplines de recherche (pêche, biologie, chimie...). Il est doté d'équipements scientifiques de pointe.

Par rapport à l'ancien RV Belgica, il offre plus d'espace aux scientifiques et à la recherche. Il passera plus de temps en mer chaque année (environ 300 jours par an) et couvrira une zone de recherches plus vaste (Mer du Nord, Océan Atlantique, Mer Méditerranée et l'Arctique en été).



Il est construit conformément aux normes les plus strictes en matière de consommation énergétique, d'émissions (navire écologique) et de production de bruit (navire silencieux).

Le navire peut servir de plate-forme de coopération européenne et est adapté aux infrastructures de recherche marine modernes existantes.

Cela offre de nouvelles opportunités aux chercheurs belges, telles que des recherches nécessitant l'utilisation de véhicules télécommandés ou autonomes (ROVs - véhicules télécomman-

dés ou AUVs - véhicules sous-marins autonomes).

Et, cerise sur le gâteau, BELGICA dispose d'un RIB, ce que n'a pas manqué de souligner notre brillant conférencier. Merci à lui.

Spécifications

Longueur: 71,40 m
Largeur: 16,80 m
Tirant d'eau: 4,80 m
Autonomie: 30 jours
Capacité pour les scientifiques et l'équipage: 28 + 12
Navire de recherche polyvalent : recherche halieutique, géologie, biologie, chimie, océanographie etc.
Zone d'étude: entre 80° de latitude nord (le Spitzberg) et 28° de latitude nord, à l'ouest bordée par la dorsale médio-atlantique et à l'est jusqu'à 36° de longitude est, en ce compris la Méditerranée.
Recherche possible à des profondeurs de 5000 m
Espace laboratoire (> 400m²) : 5 laboratoires secs, 3 laboratoires humides, une salle de coordination scientifique et d'acquisition de données
Possibilité d'embarquer des conteneurs.



Seppe MACHIELS, Commandant du BELGICA



Ankeren, een hele kunst !

De meesten onder ons denken dat het ankeren van een boot een eenvoudige klus is maar is dat wel zo? Over het ankeren wordt er maar weinig informatie verschaft tijdens de cursussen en het is dus zeker interessant om dit onderwerp even onder de loep te nemen.

Even genieten van een lekkere lunch tijdens een boottochtje, een nachtje aan boord doorbrengen of het anker gebruiken tijdens een noodgeval, dat zijn maar enkele voorbeelden waarvoor het anker voor de pleziervaarder zeer nuttig kan zijn.

Maar voor we starten moeten we ons er eerst van gewissen dat onze ankerketting/lijn wel degelijk goed aan de boot is vastgemaakt! Zoniet riskeren we ons anker en al wat er bij hoort kwijt te spelen.

Hoe gaan we te werk bij het ankeren ?

- 1:** We zoeken eerst een goede ankerplek uit
- 2:** Daarna berekenen we de hoeveel ankerketting/lijn we nodig hebben
- 3:** We varen tegen de wind in en langzaam naar de ankerplek
- 4:** We stoppen de boot, met de boeg in de wind
- 5:** Daarna varen we langzaam achteruit terwijl we het anker laten zakken
- 6:** Bij voldoende lengte van de ketting of ankerlijn maken we het geheel vast.
- 7:** We varen even achteruit om het anker goed "in te planten"
- 8:** We controleren gedurende enkele minuten of het anker houdt

Wat is een goede ankerplek ?

We zoeken liefst een plaats aan hogerwal, beschermt tegen wind en golfslag. De beste ankerplaats is niet te diep en heeft een langzaam aflopende bodem. We checken of er voldoende zwaairuimte is zodanig dat de boot met de wind kan meedraaien zonder een ander vaartuig te raken. De beste ankerplekken hebben een losse bodemstructuur zoals klei of zand zonder waterplanten. Waterplanten kunnen beletten dat het anker zich goed vast zet. Zeer belangrijk, we moeten ook rekening houden met de natuur! Het anker mag de fauna en flora niet verstoren of beschadigen. Hou ook rekening met eventuele vaargeulen, steigers, bruggen en sluizen.

Hoeveel ketting of ankerlijn hebben we nodig ?

Een goede methode voor de hoeveelheid ankerlijn of ketting te berekenen is vier keer de waterdiepte te voorzien als standaard ankerlijn lengte maar hoe langer de ankerlijn/ketting, hoe beter en rustiger de boot zal liggen.

Als de ankerlijn te kort is, dan graaft het anker zich niet goed in en kan de boot door de stroming of wind verplaatst worden. Een markering op de ketting of de lijn met vaste tussenruimtes laat ons toe om het aantal meters te bepalen. Let ook op het getij! We zullen de lengte van de ketting of ankerlijn naargelang de situatie moeten aanpassen.

Waarom achteruit varen ?

Gewoon het anker overboord gooien is geen goede methode en zal ons geen garantie bieden dat de boot goed geankerd is. De beste methode is om steeds tegen de wind naar de gekozen ankerplek te varen.

We laten dan de boot tot stilstand komen en laten het anker zakken van zodra de boot langzaam achteruit drijft. Zo voorkomen we dat we over het anker varen, en het anker vervolgens naar de verkeerde kant trekt. Hou er ook rekening mee dat ieder type anker zich op een andere manier vast graaft.

Is onze boot goed vastgeankerd ?

We wachten tot de boot helemaal met de boeg in de wind ligt en de ankerketting/lijn op spanning komt. Om de boot goed vast te ankeren zetten we de motor van de boot even in "achteruit" om het anker in de bodem vast te klampen. Als controle nemen we enkele visuele referenties en wachten een twee à drietal minuten om er zeker van te zijn dat de positie van het vaartuig niet verandert en het anker goed houdt. Navigatieapparatuur of anker-apps kunnen helpen om onze positie te checken. Vaak voelen we wanneer het anker goed verankerd is (schokkend effect bij de deining), of gaat schuiven. Eventueel kunnen we ook een tracking opstarten op onze GPS om te zien of onze boot van positie verandert. Om goed te ankeren nemen we dus de tijd om het anker en zijn benodigheden te checken en klaar te maken voor gebruik en gaan we niet overhaast te werk om zeker te zijn dat alles naar wens verloopt en we de bodem niet beschadigen.

Owen Welch



Cinque Terre



Me voilà retraité depuis peu et, avec cette fin de carrière, surgissent des envies de dépaysements sans contraintes de temps. Nous venons de passer quinze jours avec nos enfants et petits-enfants à La Londe-les-Maures au fond de la baie d'Hyères. Le bateau est au port de Miramar sur le « fleuve » Maravenne. La mise à l'eau est payante mais assez facile avec possibilité de laisser les remorques à proximité.

Depuis longtemps, nous avons envie de voir les Cinque Terre depuis la mer. Situées en Italie au nord de la Spezia, les Cinque Terre sont une succession de 5 villages accrochés à la montagne dont l'accès par la terre n'est pas facile. De plus, cette destination, en plein mois d'août, est prisée par les touristes. Ce sont les couleurs des habitations de ces villages qui en font l'attraction principale. Mais la visite par la mer se limiterait à 2 jours ; dès lors, autant partir de la baie d'Hyères et profiter du voyage en semi-rigide pour rallier notre destination.

Le bateau, un Zar 61, est équipé pour le camping nautique. Nous pouvons vivre en autonomie pour autant que l'on puisse ravitailler en eau, essence et nourriture. À bord, un frigo de 40l, une réserve d'eau de 60l, 2 batteries, l'une dédiée exclusivement au moteur et l'autre aux instruments de servitudes (GPS, sondeur, feux, frigo...) elles sont couplées par un répartiteur de charge. Notre itinéraire n'a pas été particulièrement défini. Seule la destination finale, là où nous ferons demi-tour, est connue, ce sera La Spezia.

Nous quittons La Londe après avoir confié voiture et remorque à nos amis Sabine et Robert du chantier Meca-Man à Hyères.

La météo, fort venteuse les 15 derniers jours, fait place à une mer calme et très agréable. Vent dans le dos, nous dépassons le fort de Brégançon, le Cap Bénat et naviguons de cap en cap.

Nous faisons halte dans la crique du Rayol pour déjeuner. Le soleil tape fort et nous sommes bien contents d'avoir un taud qui couvre l'arrière du bateau. Nous reprenons notre trajet sans le replier et le conserverons à poste jusqu'à notre retour.

Nous passons Cavalaire, les Caps Lar-

dier, Taillat et Camara et laissons sur bâbord le golfe de St-Tropez agité par les sillages des grosses unités. La journée s'achève et nous faisons une petite halte au Vieux Port de Saint-Raphaël.

Il est temps de trouver une crique pour installer notre campement, la mer est calme, les prévisions bonnes, nous envisageons de nous installer près du Dramont, au nord de l'île d'Or.

La lumière est belle sur les rochers rouges du début du massif de l'Estérel et nous continuons notre route à faible allure pour profiter du spectacle et pour dénicher « LA crique ».

Passé la rade d'Agay, dans un fatras de rochers, se cache un minuscule port abandonné. Le port Fernand Raynaud est accessible pour des petites unités et permet aux plaisanciers de faire une halte dans un endroit vraiment sympa. Nous amarrons le bateau au « quai » tandis que le dernier bateau de plaisanciers quitte cet endroit magnifique.

Nous sommes seuls, l'eau transparente clapote sur les rochers. Le soleil se couche doucement pendant que les gambas grillent sur le barbecue et que nous célébrons cette superbe journée par un verre de vin blanc.

Il faut monter le taud de camping, dont la structure est installée à l'avant. Déplié, il est zippé sur la tirette du taud de soleil, la toile est tendue sur la bande de ragage avec des rubans élastiques terminés par des crochets. Toute la partie devant la console est dédiée au couchage. Sur les coussins (fermes) du Zar, on installe un matelas gonflable et un couchage spécifique. Pas facile de trouver un matelas idéal, mais nous

nous en sommes rapprochés en trouvant, sur le net, un matelas gonflable par zones conçu pour aménager l'espace arrière des voitures.

La partie arrière du bateau est dédiée à l'espace de vie. La banquette de pilotage peut avancer et basculer pour laisser un espace face à la banquette arrière. Pour plus de confort, j'ai installé un pied de table entre les deux banquettes, ce qui nous permet de prendre nos repas même lorsque le taud de camping est installé.

Quelques LEDs de faible puissance éclairent le pont et les coffres. L'accès au frigo est facilité par l'ouverture d'une trappe dans la banquette arrière du Zar.

Il y a une douchette accessible à la poupe et une poche d'eau douce suspendue au rollbar, chauffée aux rayons du soleil tout au long de la journée, qui nous assure de l'eau tiède pour la toilette et la vaisselle.

La nuit est très calme et nous sombrons dans un sommeil profond. Ce petit port est l'endroit idéal pour un premier bivouac.

Le lendemain matin, nous déjeunons tranquillement avant de replier le matériel de couchage. Nous reprenons la mer direction l'Italie sans se presser. À Cannes, nous passons entre le Cap Croisette et l'île Sainte Marguerite. Nous faisons un stop essence au Port de la Napoule puis déjeunons à l'abri du Cap d'Antibes. On file devant Nice et, après avoir tourné entre Villefranche-sur-Mer, Saint-Jean-Cap-Ferrat et Beaulieu-sur-Mer, nous jetterons l'ancre dans l'anse de la Scaletta à proximité de



Le port Fernand Raynaud

Saint-Jean-Cap-Ferrat. L'endroit est moins calme, plusieurs bateaux vont passer la nuit ici et la proximité des villas nous plonge dans une nuit bercée par la musique et les éclats de voix. Toute la côte est illuminée et les yachts teintent la mer de leur faisceaux colorés.

De nuit comme de jour, en cette période de vacances, le chemin de bord de mer est fréquenté par de nombreux promeneurs qui regardent notre installation avec envie, dédain ou curiosité.

Depuis La Londe, nous avons parcouru 80 Mn et consommé 65l de carburant... approximativement car les informations données par le SMG Suzuki, le débitmètre Lowrance et la jauge analogique sont toutes différentes...

Après avoir replié notre taud de camping devant un parterre de curieux, nous reprenons la mer vers Beaulieu-sur-Mer pour ravitailler. Trouver de l'essence ne pose pas de problème mais remplir les 60l de notre réserve d'eau s'avère difficile. Les restrictions d'eau ne permettent plus aux ports de dépanner les plaisanciers qui n'ont pas de place à quai. Il va falloir être malin pour s'en procurer.

Beaulieu, Monaco et ses deux ports, le musée océanographique, Cap Martin puis Menton et déjà l'Italie avec le nouveau port de Vintimille. La vitesse de croisière est de 22 knts pour 4.000 tours, le 175cv est à son meilleur rendement. Nous croisons un banc de dauphins, un grand mâle (j'imagine que c'est un mâle) fait des pirouettes à côté du bateau. Nous avons fortement réduit la vitesse et nous ne modifions pas notre cap. Les cétacés nous précèdent puis s'éloignent de notre route. Nous sommes dans le sanctuaire Pelagos, cet espace maritime fait l'objet d'un accord entre l'Italie, Monaco et la France pour la protection des mammifères marins qui le fréquentent. Depuis Menton, la couleur des habitations qui bordent la mer a fortement changé, on est plutôt dans les ocres, jaunes ou verts pâles et des rouges profonds, on est en Italie et ça se voit immédiatement.

À bord, je remarque que le frigo affiche 6°C, je baisse la t° mais, malgré cela, elle ne descend pas, mauvais signe ; la t° extérieure dépasse largement les 35°C, nous allons devoir modifier nos plans pour assurer du froid aux aliments.

Il est temps de trouver un endroit pour passer la nuit et la tâche s'avère plus compliquée que les nuits précédentes. Point de crique ou d'abri naturel, les côtes s'enfoncent à pic dans l'eau et il faut s'approcher trop près de la grève pour pouvoir jeter l'ancre à moins de 15m. Finalement, c'est à 100m d'une



plage de sable gris que nous nous installerons ; l'endroit est mal abrité, mais la mer est lisse et il n'y a pas de vent. La nuit fut bonne mais je n'ai cependant dormi que d'un œil, le frigo est mort, il ne refroidit plus ! Alors qu'il a si bien fonctionné durant les 3 semaines précédentes, nous voilà sans froid pour le voyage. Il faudra composer avec des glaçons...

Nous longeons la côte pour admirer le paysage, les villas et les plages privées dont les rangées de parasols et de transats me rappellent les parades militaires.

Nous partons pour Camogli car mon ami Gianni, que je n'ai plus vu depuis 45 ans, nous attend avec impatience. Il se démène pour nous obtenir une place dans le port du village.

Nous longeons les digues du port de Gênes et de son aéroport, ce sont des kilomètres de béton qui protègent ces infrastructures, c'est terriblement industriel mais dès que nous avons passé Gênes, nous replongeons dans des paysages colorés, dont l'architecture nous séduit.

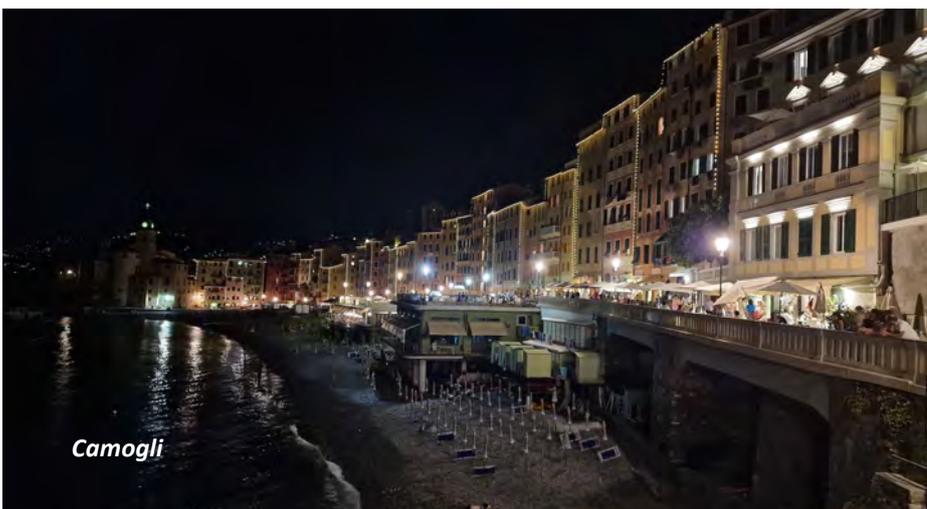
Voici Camogli, l'arrivée dans ce port est magnifique, personne à la VHF, personne pour gérer les entrées / sorties et pas de place... Pourtant Gianni, sur le quai, me fait signe de me glisser entre

deux bateaux. Je m'exécute et saute sur le quai, on s'embrasse heureux de se retrouver après tant de temps. J'ai bien rempli le document de réservation d'une place de port mais cette réservation n'est valable que s'il y a une place lorsqu'on se présente. Bref premiers arrivés, premiers servis et ce pour 2 nuits maximum pour autant que l'on loge à bord. Mon « italian friend » et son épouse nous font visiter Camogli. Le village est splendide, les bâtiments sont décorés de trompe l'œil pour donner l'impression qu'il y a beaucoup de fenêtres ou de volets fermés. Les ruelles étroites étaient organisées pour repousser les envahisseurs que les habitants accueillaient à coup de pierres, d'huile bouillante et de jets d'objets divers et tranchants. La partie avant du port regroupe les pêcheurs du village, plus loin les plaisanciers, et certaines bouées sont dédiées aux gens de passage comme nous. Il faut tirer une longue ligne jusqu'à une bouée et se tendre sur un anneau au quai pour amarrer son bateau.

Gianni est compositeur, chef d'orchestre à l'opéra et professeur de musique, son épouse est cantatrice. Il nous fait découvrir son hobby, plus que son métier, dans le studio de sa maison située sur les hauteurs.

Ils nous serviront de guides pour les prochaines quarante-huit heures et





nous emmènent au restaurant découvrir la spécialité de Camogli, une sorte de pizza-focaccia au fromage particulièrement succulent.

Je leur propose de nous accompagner pour visiter les environs en bateau. Nous nous retrouvons le lendemain sur le quai, direction Portofino. Nous ferons une halte dans la petite anse de Fruttuosa où se niche, au fond de la crique, l'Abbaye de San Fruttuosa de Capodimonte. Mais la particularité de ce site se trouve au fond de l'eau. A une profondeur de 12m, est érigé un Christ, les bras levés vers la surface ; la statue a été posée là par les industriels de la plongée en l'honneur des gens de mer.

Portofino est encore un petit port très coloré au fond d'une petite baie. Autrefois port de pêcheurs, il s'est transformé au fil du temps en St-Tropez de la côte Ligure, les yachts des milliardaires côtoient les barques et bateaux de pêcheurs. C'est un endroit prisé par les touristes, les paparazzis et maintenant les influenceurs.

Avant de rentrer sur Camogli, nous filons vers Rocco, pas particulièrement prisé par la jet-set, mais qui a le meilleur glacier de Ligurie.

Nous quittons nos amis italiens qui nous ont fait découvrir des endroits auxquels nous n'aurions pas attaché d'importance. En route vers les Cinque Terre ; ce célèbre groupe de cinq villages côtiers, Monterosso al Mare, Vernazza, Corniglia, Manarola et Riomaggiore, est situé au sud de Portofino, nous sommes à moins de 50 Mn du point de retour.

Nous allons « tirer » tout droit vers Portovenere et passer les Cinque Terre car la lumière qui baigne les villages nous vient de face et demain ils bénéficieront d'un tout autre éclairage.

Portovenere est une découverte plutôt inattendue, nous sommes accueillis dans un port touristique bondé, bruyant, entouré de restaurants et de boutiques. Nous débarquons pour visiter cette ville riche en monuments historiques. En contrebas du château Doria et à deux pas de l'église Saint-Pierre, nous découvrons une grotte fréquentée à l'époque par Lord Byron, le poète anglais aimait s'y reposer et méditer face à la mer.

Nous profiterons de cet environnement pour passer une agréable soirée romantique au bord de l'eau.

Le réveil est dur car la nuit a été bruyante et courte, nous déjeunons, replions et filons vers l'autre côté de la baie de La Spezia, la Cala Maramozza vaut vraiment la visite. Une crique



Portovenere

bordée de petites falaises très végétalisées et au milieu, un îlot recouvert d'arbres et de verdure, l'endroit est effectivement très joli mais beaucoup trop fréquenté. Nous préférons repiquer vers Îlot du Tinetto sur lequel trône un magnifique phare à quelques encablures de la Statue Stella Maris, le point le plus au sud de notre voyage.

Il est grand temps de rejoindre nos cinq villages en commençant par Riomaggiore. Tout en hauteur, ce village surplombe un minuscule port de pêcheurs. Les façades des maisons sont dans les tons pastel, ocre, jaune et orange. Il y a énormément de monde qui déambule sur la grève, nous sommes privilégiés de voir ce village de la mer. Il y a un sentier « del amor » qui rejoint Manarola, le deuxième village en venant du sud. Là aussi, des maisons colorées sont accrochées à la montagne et au promontoire qui surplombe la mer, quelques barques sont à la bouée. Nous continuons notre navigation et arrivons très vite devant Corniglia, en haut d'une falaise qui plonge dans la mer. Pas de port, juste une estacade pour accéder à la terre. Vernazza est le quatrième village, situé plus bas. Deux tours encadrent l'accès au petit port, le terrain est moins accidenté et on distingue nettement les terrasses des cultures de légumes. Nous continuons notre navigation pour atteindre le dernier village Monte Rosso al Mare. Il est également situé sur un promontoire surmonté par une tour de guet. Moins typique que les autres villages, il est le seul qui dispose d'une plage.

Nous continuons notre route jusqu'à Rappallo où un loueur de bateaux nous invite à laisser notre Zar le temps d'une visite et un ravitaillement en glaçons. Très jolie ville dont il faut absolument visiter la Basilique Santi Gervasio e Protasio et le château qui donne directement sur l'eau et servait de poste de guet.

Il est temps de penser au bivouac ; à Santa Margherita Ligure, nous nous amarrons à une bouée que le propriétaire nous a gentiment prêtée. La nuit, cette ville est éclairée comme Disneyworld, des guirlandes lumineuses

encadrent les maisons et les bâtiments. A ce stade, nous avons parcouru 320 Mn pour 270l, vitesse de croisière aux alentours de 4.000 t.

Le frigo est définitivement mort, victime d'une fuite sur la plaque réfrigérante, j'ai bien peur que ce ne soit pas réparable. La deuxième batterie montre des signes de faiblesse, je pense que la consommation des appareils connectés est supérieure à sa capacité de recharge, cela m'oblige à mettre les batteries en parallèle pour compenser.

De plus, j'ai attrapé une otite sévère aux deux oreilles et j'ai des symptômes grippaux, je n'ai aucune force et me traîne difficilement jusqu'au bar... Il est temps de rentrer.

Nous dépassons rapidement Gênes pour passer la nuit à la Marina Arenzano, à quai et au calme.

Le lendemain matin, nous quittons la marina et ferons halte à l'Isola Gallinara, une île privée et réserve naturelle. Nous continuons pour bivouaquer au pied du Cap Mele. Jusqu'ici, nous avons profité d'un temps exceptionnel, la t° est toujours supérieure à 30°C mais sur l'eau ce n'est vraiment pas un problème. L'eau atteint aussi 27°C. La mer est belle et seul le sillon des bateaux provoque un clapot. Le vent est faible et inexistant la nuit. Bref des conditions idéales pour ce genre d'expédition.

Du Cap Mele, nous filons vers Menton pour consulter un ORL, avitailler et passer la nuit au port.

J'adore cette ville qui ne sait pas elle-même si elle est italienne ou française. Quoiqu'il en soit, son limoncello est excellent grâce aux citrons dont la réputation n'est plus à faire.

Nous repartons vers Villefranche-sur-Mer, il y a là beaucoup de possibilités de bivouacs bien abrités.

Nous croisons de nombreux yachts sur ce trajet, c'est un endroit prisé par la jetset. Cette fois, nous ne ferons pas halte à Monaco. Nous jeterons l'ancre à St-Jean-Cap-Ferrat dans la crique d'Espalmador, fort fréquentée en journée mais qui se vide dès 17h pour nous laisser la place.

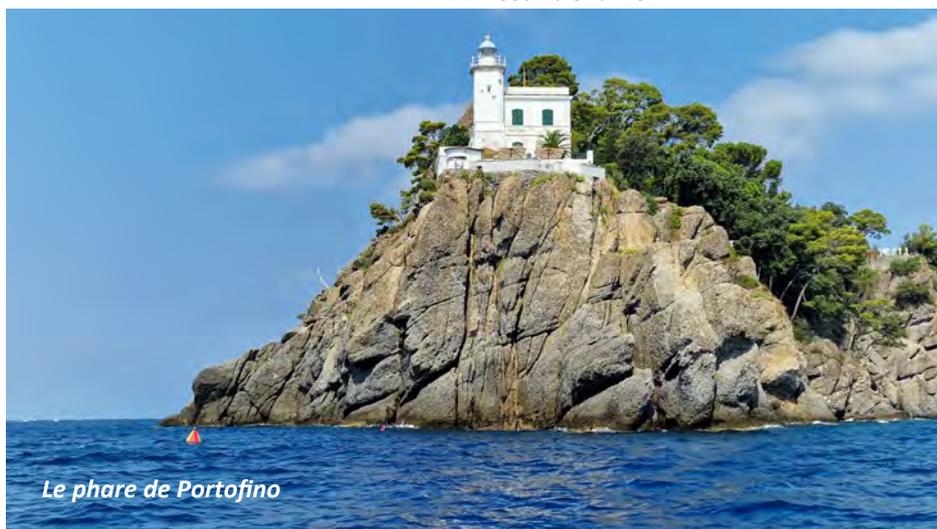
Le lendemain, nous quittons St-Jean-Cap-Ferrat pour le petit port sauvage Fernand Raynaud où nous profitons d'une soirée hors du temps,

Nous quittons ce port magique pour Port-Cros et ferons étape à Cavalaire, où logent nos amis Shoby et Nathalie avec qui nous partageons le repas de midi.

À Port-Cros, nous ancrons au fond de la cale Longue pour une dernière nuit à bord. Le soleil se couche sur les îles d'Hyères et sur notre périple qui nous a conduits au sud des Cinque Terre.

C'est finalement le trajet qui nous a apporté beaucoup de satisfactions grâce à une météo particulièrement favorable et un semi-rigide bien adapté au camping nautique.

Cedric Charlier



Le phare de Portofino



Réalisé par Cedric Charlier, le film de cette journée démarre au Royal Yacht Club de Huy.

Pas moins de 10 acteurs accompagnés de nombreux figurants et, en « guest star », Petit Louis, le capitaine du port de Corphalie, tout sourire à la barre de son Larson. Ce dernier a proposé le café à toute l'équipe avant le départ.

A l'heure dite, toute la production se met en route, deux écluses la séparent de Namur où, au Grognon, les attendent Annie et Jacques pour fixer sur la pellicule, ou plutôt sur le support digital qui depuis longtemps la remplace, les meilleurs moments de leur arrivée. Ils effectueront de nombreuses prises les mettant tous à l'honneur.

De nouveaux jeunes acteurs font leurs premiers pas et un tout nouveau bateau en sera la vedette principale.

Un franc succès que cette avant-première 2024, avec un casting de rêve, les plus bankables de nos artistes étaient à l'affiche...

JVH le cameraman





Vente, entretien et réparation
bateaux, moteurs et accessoires
Quicksilver, Bayliner, 3D Tender
Mercury, Yamaha, Suzuki



Avenue du Parc d'Aventures Scientifiques 8
7080 Frameries
Tel 065/674073
www.monsnautic.be - monsnautic@skynet.be



Mons Remorque

Entretien, réparation, contrôle
technique pour toutes remorques
de 750kg à 3500kg.



Avenue du Parc d'Aventures Scientifiques 8
7080 Frameries
Tel 065/674073
monsremorque@gmail.com

Waspik – Sint-Annaland

5 bateaux et un nouveau membre séduit par le pneu !



Les bateaux sont mis à l'eau au port de Waspik avec pour objectif du jour rallier Sint-Annaland, sur la rive sud du Krabbenkreek, environ 140 km A/R.

La météo, en ce début de printemps, n'est toujours pas au beau fixe et nous quittons la marina sous une fine pluie qui s'estompera progressivement après une heure de navigation.

Nous passons devant les ports de Drimmelen et Lage Zwaluwe qui ont été les points de départ de très nombreuses sorties club dans les années 90.

Nous empruntons la Volkeraksluis à l'ouest de la magnifique petite ville fortifiée de Willemstad, à l'intersection du Volkerak et du Hollands Diep. Toujours à la recherche de nouveaux endroits où mettre à l'eau, nous faisons une reconnaissance du Galathese Haven sur le Volkerak ; l'endroit dispose d'une mise à l'eau gratuite et d'un parking correct. Un restaurant y offre également une superbe vue sur l'eau.



Ce sera probablement le point de départ de belles navigations dans le futur.

Nous empruntons la deuxième écluse, la Krammersluis qui, comme son nom l'indique, nous ouvre ses portes sur le Krammer, à quelques kilomètres de Sint-Annaland, où nous sommes bientôt agréablement accueillis par le capitaine du port.

L'ambiance est déjà marine dans cette région soumise aux marées. L'air iodé, teinté de sel, et les odeurs conchyliques nous ouvrent l'appétit.

Nous luttons rapidement au port ; Jean-Pierre nous parle de son nouveau bateau qui, équipé de 300 cv, semble très prometteur. Nous sommes impatients de découvrir, dans Le Pneu, l'expérience qu'il fera dans les Wadden allemands et à Helgoland très prochainement.

Le retour se fera par la même route et le franchissement des deux écluses qu'empruntent en permanence de très nombreux bateaux de plaisance.

Gilles Van Haelst

Roermond, une belle découverte...



Dans le cadre d'une journée de shopping, il y a un peu plus d'un an, Annie et moi avons profité de notre passage à Roermond pour explorer les possibilités de sorties nautiques.

Dans les méandres de la Meuse et ses nombreux lacs, les marinas se succèdent, il y en a partout...

Notre intérêt s'est porté sur le jachthaven Hatenoer qui bénéficie d'un vaste parking sécurisé et d'une double rampe de mise à l'eau avec pontons. (15 €).

C'est de cet endroit que Gilles a invité le Club, en ce samedi 4 mai, pour une paisible excursion nautique jusqu'à Wanssum où nous avons piqueniqué et pris un verre en terrasse.

Trois bateaux au rendez-vous, en plus de EXO7 et de son équipage, nous avons été accompagnés du toujours souriant Pascal De-gueldre, de Jeremy Remy et de l'incontournable Désiré Hincq. La région est particulièrement attrayante, les rives du fleuve sont souvent bordées de superbes villas, de magnifiques jardins, et le bateau y est roi.

20 km/h sur l'ensemble du parcours de 110km, entrecoupé de plusieurs pistes de vitesse.

Deux écluses ponctuent notre périple et, à cette occasion, je découvre leur récente automatisation.

Plus de préposé, un grand nombre de caméras et un point d'appel à chaque extrémité qu'il suffit de contacter pour que, rapidement, les ouvrages soient actionnés. Il doit également exister une procédure d'appel VHF centralisé mais dans ce cas il faudra impérativement connaître le nom précis de l'écluse abordée.

Nous avons bénéficié d'une météo correcte durant la plus grande partie du trajet mais, à 16h, un orage accompagné d'une fine grêle nous a rincés.

A 17.30h nous avons rejoint notre point de départ, ravis de cette belle découverte.

Jacques Van Haelst



La liaison Rhin / Meuse, un canal s'est perdu...



L'entrée du tunnel de Bernistap

Au 19^{ème} siècle, le projet d'un canal entre la Meuse et la Moselle, soutenu et principalement financé par Guillaume 1^{er} d'Orange-Nassau roi des Pays-Bas est entrepris par Remi De Puydt, ingénieur, homme politique et militaire belge.

Il prévoit la canalisation de 300 à 400 kilomètres de voie navigable entre Liège et Wasserbillig, la construction de 205 écluses ainsi qu'un tunnel de plus de deux kilomètres.

Au gabarit de 60 tonnes, ce canal aurait relié le bassin de la Meuse à celui du Rhin, permettant le passage de « petites » embarcations par le massif ardennais.

L'entreprise, entamée en 1827, sera affectée par des problèmes de financement et les incertitudes liées à l'avenir géopolitique de la région.

La révolution belge de 1830 et l'invention du chemin de fer mineront le projet et l'indépendance du Grand-Duché du Luxembourg, en 1839, provoquera son arrêt définitif.

Le tracé prévu pour le canal Meuse - Moselle

Initialement le canal devait remonter le cours de l'Ourthe, jusqu'aux environs d'Houffalize.

Il remontait la vallée de la rivière Tavigny avant d'atteindre son bief de partage et le tunnel de Bernistap.

Il descend et rejoint ensuite la Woltz, à Huldange, se jette dans la Wiltz et rejoint la Sûre qui se jette dans la Moselle à Wasserbillig.

Le souterrain du canal à Bernistap

50° 06' 10" N, 5° 52' 31" E

À Bernistap, (Houffalize), sous la frontière belgo-luxembourgeoise, l'entrée du tunnel, qui devait atteindre quelque 2,5 kilomètres, est encore visible.

Les travaux sont entamés en 1827 des 2 côtés de la colline.

En 1830, c'est la Révolution belge et le projet, soutenu par Guillaume I^{er} des Pays-Bas, devient politiquement sensible. D'autant que le duché de Luxembourg oscille entre l'indépendance et le rattachement à la Belgique.

Les travaux, d'abord suspendus en 1831, sont définitivement abandonnés en 1839 quand le Grand-Duché devient indépendant.

Entre 1827 et 1831, seuls 1.300 mètres de tunnel et une partie des sections d'approche avaient été réalisés.

Le canal de l'Ourthe

Le projet du canal Meuse-Moselle ayant dû être abandonné, on a quand même redémarré le chantier pour construire un canal latéral à l'Ourthe, mis en service en 1847, entre Angleur et Comblain-au-Pont ; il devait initialement être prolongé jusqu'à La Roche-en-Ardenne pour permettre la desserte des localités situées le long de l'Ourthe. 17 écluses furent construites entre Angleur et Comblain-au-Pont.

La Grande Compagnie du Luxembourg fut exonérée de la construction du canal entre Comblain et La Roche-en-Ardenne en 1863 au profit de la construction du chemin de fer.

L'exploitation entre Tilff et Comblain est abandonnée à l'époque de la Première Guerre mondiale et la section restante est régulièrement utilisée jusqu'en 1948.

Le canal en amont d'Angleur sera alors progressivement remblayé.

Lors d'une prochaine navigation en région liégeoise, nous ne manquerons pas d'aller à la découverte du petit bout de canal toujours navigable et des quelques vestiges qui subsistent encore.



SPRAY ART.

Collectif d'artistes belges
Réalisation de fresques murales uniques
partout en Europe

info@spray-art.be +32 488 565 955 www.spray-art.be



DF NAUTIC & POLE REGATTA.BE

Pole Regatta.be

COURS THÉORIQUES

COURS DE NAVIGATION

EXAMENS

DF NAUTIC
INFO@DFNAUTIC.BE
+32 478 42 73 34
ILE MONSIN, 12 4020 LIÈGE



BOUTIQUE

En plus des fanions et des casquettes notre boutique met à votre disposition de nouveaux polos aux couleurs du Club.

Un produit de qualité, brodé, sélectionné pour vous par Claude Detraux et disponible au local lors de nos soirées mensuelles.

TARIF

Fanions : 15 €

Casquettes : 10 €

Polos dames : 35 €
M - L - XL

Polos hommes: 35 €
L - XL - 2XL - 3XL

Infos Claude Detraux

YACHTMAN pour les YACHTMEN ?

Notre nouvelle législation distingue 8 zones de navigation répertoriées de 0 à 7. L'obligation d'être porteur d'un brevet de conduite est obligatoire pour la conduite d'un bateau de plaisance de plus de 15 m ou capable de naviguer au moteur à plus de 20 km/h. Initialement limité aux eaux intérieures, le brevet de conduite général a été rendu obligatoire dans les eaux maritimes belges pour ces mêmes bateaux, et ce depuis environ 5 années. ☒

Au-delà des eaux intérieures, ce brevet général est valable à partir de la côte belge :

- en zone 3 c-à-d dans les ports de la côte belge ;
- en zone 4 c-à-d dans la zone côtière qui s'étend de la plage à 6 Mn au large ;
- dans une grande partie de la zone 5 (comprise entre 6 Mn et 60 Mn) c-à-d les eaux territoriales (12 Mn) et la ZEE (zone économique exclusive) belges, soit jusque **45 Mn environ** ! Une Zone Exclusive Economique est située au delà de la mer territoriale et de façon adjacente. Dans cette zone l'état côtier a le droit d'exercer certaines activités comme la recherche scientifique, la génération d'énergie (les parcs à éoliennes), la pêche, la construction d'îles artificielles, ...

Ces règles figurent explicitement dans l'article 4.2 §1^{er} alinéa 2 de l'arrêté royal du 28 juin 2019 ! Il est donc étonnant, pour ne pas dire consternant, que cette information ne soit pas reproduite dans les sites web ou dans les annonces de sessions de cours de la grande majorité des écoles de navigation, même parmi les plus renommées ! On trouve fréquemment des affirmations suivant lesquelles la validité dudit brevet serait limitée à la bande des 6 Mn des côtes voire même des confusions entre notre brevet national et l'ICC parfois sous l'appellation « permis international belge » !? [faut-il rappeler que l'ICC n'est pas un permis mais un simple certificat qui atteste la compétence de son titulaire à conduire un bateau de plaisance d'après les limites minimales acceptées par l'ensemble des Etats ayant adhéré à la convention internationale ; ainsi, la validité de l'ICC émis par la Belgique est limitée à 6 Mn des côtes à l'étranger même s'il a été délivré sur la base d'un permis national qui atteste une capacité à naviguer jusque 45 Mn de la côte belge !]

A propos de la validité du BG dans les eaux belges, il y a lieu de rappeler que le système libéral mis en place par la Belgique suppose une utilisation privée d'un bateau de plaisance. Par contre, la Belgique reste stricte en matière d'utilisation d'un bateau à titre commercial (obligation d'être en possession d'un brevet S.T.C.W. (Convention on Standards Training Certification and Watchkeeping for Seafarers). Une activité de formation est considérée comme une activité professionnelle et dans ce cas un brevet yachtman peut être considéré comme suffisant moyennant certaines conditions supplémentaires dont l'examen dépasse le cadre de cet exposé. Autre restriction : L'ensemble de ces dernières considérations s'appliquent également aux bateaux de plaisance dont la longueur de la coque est supérieure à 26 m, catégorie dont le statut complet n'est pas encore finalisé.

<https://mobilit.belgium.be/fr/navigation/navigation-de-plaisance/conducteur/brevet-de-navigation-obligatoire>

Quid lorsqu'un bateau de plaisance navigue en haute mer (au-delà des eaux belges et de la ZEE) ?

Nous pénétrons ici dans une zone où aucune souveraineté étatique n'existe. La liberté en haute mer est ouverte à tous les États, côtiers ou sans littoral. Cette liberté inclut la navigation, le survol, la pose de câbles sous-marins et de tubes, la pêche, la recherche scientifique. Si des règles existent, elles ne peuvent trouver leur source que dans des conventions internationales. Tel est le cas par exemple en matière de pollution, de trafic d'êtres humains, de transport de stupéfiants, etc. S'y ajoutent les infractions au STCW qui suppose une navigation commerciale ou professionnelle. En dehors de cela, il n'existe pas d'autorité habilitée à constater en haute mer des infractions à des législations nationales en matière de brevets-plaisance ! En plus de ce vide juridique, il y a aussi les réalités : envoyer en haute mer des bateaux avec des fonctionnaires-contrôleurs de permis coûterait très cher pour une contrepartie minimale ! Ce n'est pas un hasard si les contrôles des plaisanciers ont généralement lieu à proximité immédiate des ports et des côtes ! Voire sur une rampe de mise à l'eau depuis un combi de police ! Les mêmes raisonnements peuvent être tenus lorsque l'on navigue à l'étranger au-delà de la limite des 6 Mn d'un ICC.

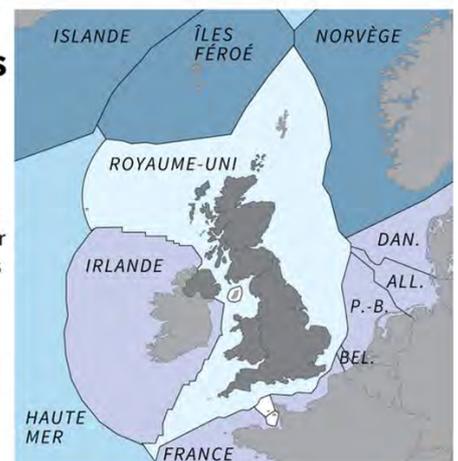
A la lumière de tout ce qui précède on serait tenté de conclure qu'en dehors de cas particuliers, le brevet de yachtman a perdu une grande partie de sa raison d'être. Tel n'est cependant pas notre propos. Il est des situations où un brevet yachtman ou équivalent constitue un préalable obligatoire à l'inscription à une épreuve à caractère international. Plus généralement, la préparation d'un brevet de ce genre ou de celui de navigateur de yacht, souvent présenté après plusieurs années d'expérience nautique peut constituer un aboutissement, le relèvement d'un défi. D'autres préféreront approfondir des sujets nautiques de leur choix en fonction de leurs préférences, expériences et de certaines limites que l'on se fixe. A chacun ses responsabilités. Ce n'est que le jour où l'on arriverait à la conclusion que l'on n'aurait plus rien à apprendre, qu'il serait peut-être grand temps de songer à faire... autre chose !

Didier Ruelle

Les zones économiques exclusives (ZEE)

La politique commune de la pêche autorise les États européens à pêcher dans les ZEE* de tous les membres de l'UE

- Royaume-Uni
- Zone dépendant de la couronne britannique
- États de l'UE
- États hors-UE



Source : Institute for Government *jusqu'à 200 milles marins des côtes

© AFP

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

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.belgianpneumaticclub.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.belgianpneumaticclub.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

ORCA

R E T A I L

by Pennel & Flipo

**POUR REPARER & ENTRETENIR
VOTRE FLOTTEUR,
CHOISISSEZ L'ORIGINAL**

**ACHETEZ EN LIGNE
ORCARETAIL.COM**

TISSUS



COLLES &
DURCISSEUR



ENTRETIEN



BANDES DE
PROTECTION



RESERVOIRS
FLEXIBLES



SCANNEZ MOI



FOLLOW US



retail@orca.eu
www.orcaretail.com

