



LE PNEU

La revue du BELGIAN PNEUMATIC CLUB N°124 juin 2022

Since 1976

Dinant

Amsterdam

Lowestoft

Port de Bruxelles



A l'eau Police

Waspik Terneuzen Waspik

belgianpneumaticclub.be

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



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.belgianpneumaticclub.be
Banque : IBAN BE65 7330 6419 1596



Secrétariat

Claude DETRAUX
0475 25 87 51
belgianpneumaticclub@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 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.

Au sortir de l'apathie hivernale dans laquelle nos bateaux hibernent sur remorques, dans un garage en ville ou dans une grange à la campagne, c'est aux abords de Pâques, avec les jours qui s'allongent, que les premières envies se concrétisent.

Et, c'est par un froid de canard que nous avons démarré la saison entre Huy et Liège.

A cette première mise en bouche, suivirent de nombreuses activités développées dans ce numéro estival.

Elles ont d'emblée rencontré un beau succès malgré le coût des carburants qui ne nous favorise pas après deux années Covid.

Beau succès certes mais, pour paraphraser John Kennedy, je vous invite à méditer ceci...

« Ne vous demandez pas ce que le Club peut faire pour vous mais demandez-vous ce que vous pouvez faire pour le Club »

Joignez-vous à ceux qui agissent et organisez des activités, des sorties...

Participer activement à la vie du Club est un agréable challenge...

Le calendrier 2022 offre encore de nombreuses possibilités.

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 : belgianpneumaticclub@outlook.com



- Création, aménagement et entretien d'espaces extérieurs
- Ontwerp, aanleg en onderhoud van buiten ruimtes

📧 gardibel@hotmail.com | ☎ 0494 54 63 47

📍 Ten Houte 36 | 1785 Merchtem

NOUVEAUX DF140 & 115BGT



COMMANDE ÉLECTRONIQUE SPC
LA TECHNOLOGIE QUI CHANGE TOUT !



THE
ULTIMATE
OUTBOARD MOTOR

Nouveaux moteurs hors-bord 115 et 140cv Suzuki, une gamme sport au catalogue

Les améliorations apportées au nouveau moteur hors-bord DF140BG de Suzuki vont bien au-delà de la simple intégration de commande électronique.

Le taux de compression optimisé de 10,6/1 permet à ce moteur hors-bord d'un peu plus de 2 litres d'augmenter la vitesse maximum avec une meilleure accélération tout en améliorant l'efficacité thermique.

Le rendement énergétique a également été optimisé par rapport au modèle DF140A existant.

Des tests ont montré une amélioration de 5 à 7 % du rendement énergétique pour le DF140BG sur une plage de vitesses moyennes à hautes.

Le carénage redessiné intègre une nouvelle prise d'air avec séparation d'eau optimisée et un système de silencieux atténuant les bruits du moteur pour offrir une navigation agréable à tous les régimes.



Le système innovant de propulsion électrique pour bateaux présenté au salon nautique 2021 de Gênes.

Le moteur est doté d'une technologie d'entraînement pour une propulsion électrique plus efficace, par rapport à une hélice au moyeu de même taille.

Il est monté autour du bord extérieur de l'hélice, ce qui permet une plus grande poussée à des vitesses plus faibles par rapport à des systèmes équivalents traditionnels. Ainsi, par rapport aux moteurs électriques standard, HARMO peut être

Avec Harmo, YAMAHA se met au vert



utilisé pour propulser des bateaux plus grands (actuellement testés sur des navires de 21 pieds) avec une consommation d'énergie plus faible, tout en présentant l'avantage

supplémentaire de réduire les vibrations et le bruit, de se déplacer silencieusement sur l'eau et d'offrir une expérience beaucoup plus confortable.



L'Odeo Flare MK3 est un produit qui pourrait, s'il était homologué, remplacer la fusée de détresse, le feu à main. Étanche, flottant, simple d'utilisation et performant (visible à plus de 6 milles) ce produit a une place toute trouvée sur un bateau.

Il pourra être utilisé comme le feu à main ou être attaché à une bouée puisqu'il flotte avec la partie lumineuse vers le haut.

Feu à led, autonomie 6 heures, il produit en alternance un scintillement et un SOS (en comparaison, un feu à main ou une fusée illumine durant 30 à 60 sec). PV 145€.

Contour Fender Black



Présent depuis quelques temps sur le marché, le Pare-battage **Jobe Contour Fender Black** est une alternative intéressante aux pare-bat conventionnels.

Sa forme plate facilite le rangement et la fente lui permet d'épouser la forme de la coque.

Conçu avec une couche tri-laminé de qualité marine, en mousse à cellules fermées, œillets en polycarbonate aux extrémités

Taille L : 60cm x 15cm x 6cm prix 14,99 €

Taille XL : 78cm x 15cm x 9 cm

<https://www.jobesports.com/fr/>



Jerricans SCEPTER

Une gamme de jerricans en polyéthylène haute densité qualité « marine ». Spécial carburant, extrêmement robuste.

Équipé d'un bouchon sécurité enfant.

Embout de remplissage flexible permettant un flux sans éclaboussures.

Ce type de conteneur devrait faciliter le remplissage en mer.

Dim. 20L: 43.18 x 35.81 x 27.94 cm

Disponible en 5, 10 et 20 litres



revolve™



Revolve™ a conçu et développé une gaffe enroulable compacte de taille standard (1.90m) qui se range dans un espace à peine plus grand qu'une tasse à café.

Grâce à sa technologie composite enroulable de nouvelle génération, elle peut être enroulée pour le rangement ou déroulée rapidement pour l'utilisation.

En minimisant l'espace qu'elle occupe, elle peut aussi être facilement transportée sur des embarcations qui ne conviennent pas aux gaffes traditionnelles, notamment les annexes, les dériveurs, les pneumatiques.



Légère, solide et compacte, la gaffe Revolve™ se range facilement, flotte à la surface, robuste et vraiment révolutionnaire ! Prix 80.00 €

Ne ratez pas la vidéo sur le site www.seaviewprogress.com

Nouveautés

Télécommandez votre VHF depuis votre smartphone !

Nouveau

IC-M510E



**GARANTIE
3 ANS**

ICOM

Lancé fin 2021, Icom innove encore avec une nouvelle VHF fixe étanche IPX8.

Sa connexion wifi permet de contrôler votre VHF à distance et de passer des appels depuis votre smartphone. Une version munie de l'AIS est également disponible.

Un large écran LCD couleur peut être ajustable en mode nuit.

Comme sur les modèles précédents, la fonction AquaQuake permet d'éjecter automatiquement l'eau se trouvant devant le haut-parleur.

Les fonctions de navigation vous guident vers un way-point précis ou une cible AIS.

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



Subwing

Profitez de votre
bateau pour voler
sous l'eau en
apnée !



Un tout nouveau sport d'eau a été mis au point. Il consiste à être tracté par un bateau, comme en ski nautique mais sous l'eau et en apnée grâce à une aile démontable, divisée en deux parties orientables.

Le bateau navigue à faible allure, 2 à 4 nœuds, laissez vous tracter tout en modifiant l'angle des ailes pour monter, descendre et vous orienter sous l'eau ou seulement en surface.

Simple et intuitif !

Vos performances seront fonction de votre capacité d'apnéiste.

Découvrez la mer sous l'angle ludique des oiseaux marins...

Subwing propose différents modèles, rendez vous sur leur web site.

www.subwing.com

Pas de chance pour l'Hermione et le Renard...



Le Renard

Le Renard

La réplique du bateau de Surcouf s'est échoué le 30 avril au large de St-Malo.

La SNSM a procédé à l'évacuation des vingt-huit passagers. Deux membres d'équipage sont restés à bord pour participer à la manœuvre de sauvetage.

Dégagé par la marée, le navire est rentré au port.

L'Hermione-La Fayette

L'association qui gère la frégate a été contrainte de mettre le navire en calle sèche et d'annuler la visite à Anvers à la suite de la découverte d'une avarie majeure.

Le navire est attaqué par des champignons.

Un article complet à lire dans le dernier numéro de Yachting Sud.



L'Hermione



CERTEC

FABRICANT FRANÇAIS DE PRODUITS GONFLABLES À USAGE NAUTIQUE DEPUIS 1982

Tiny, une extension gonflable

www.certec.eu.com



Tiny, une extension gonflable, made in France, pour agrandir votre bateau.

La plateforme Tiny s'installe facilement à l'arrière ou sur les côtés d'un bateau pour en augmenter la surface.

Au mouillage, on profite ainsi d'un espace supplémentaire pour remonter à bord plus facilement, notamment dans le cas d'un bateau sans plateforme de bain, pour se reposer ou encore pour s'amuser.

Elle pourra également être utilisée comme appui technique pour réaliser des travaux de maintenance sur le bateau ou pour le nettoyage de la coque.

Mise en oeuvre et stockage à bord aisés.

Tiny mesure 180 x 80 cm pour une épaisseur de 10 cm. Le matelas gonflable en PVC 900 gr/m² est doté de bandes anti-glissement et de 12 points d'ancrage reliés à une ligne de remontée sur le côté de la surface.

Des ancres flottantes sur la face opposée optimisent la stabilité.

Elle est livrée dans un sac de transport avec pompe de gonflage.

La plateforme Tiny est commercialisée au tarif de 418,50 € TTC.

UIM 100 YEARS
UNION INTERNATIONALE MOTONAUTIQUE

1922 - 2022

Le BELGIAN PNEUMATICLUB souhaite un excellent anniversaire à l'UNION INTERNATIONALE MOTONAUTIQUE fondée il y a un siècle à Bruxelles...



En 1991 furent découvertes à Pommeroeul deux zones portuaires sur les bras de l'ancienne Haine dans un ensemble datant de l'époque gallo-romaine. Deux secteurs d'artisanat, des espaces d'habitat sont également identifiés ainsi que plusieurs nécropoles.

Des trouvailles exceptionnelles

Parmi les vestiges les plus importants figurent plusieurs embarcations d'époque romaine, dont deux chalands de tradition celtique ainsi qu'une pirogue. Il est très rare de découvrir de tels vestiges. Anciennement, quand les barques devenaient trop vétustes, leurs matériaux étaient généralement récupérés pour d'autres usages. Dans certains cas elles étaient coulées volontairement pour stabiliser des berges.

Aujourd'hui, à l'échelle européenne, peu de ces navires sont conservés et présentés au public.

En Belgique, les deux bateaux gallo-romains de Pommeroeul sont les seules embarcations antiques restaurées et données à voir à l'Espace gallo-romain de Ath

Le chaland

Le chaland a été daté du tournant des II^e et III^e siècle de notre ère.

Il atteignait, lors de sa construction, une longueur de 18 à 20 m, mais seuls les deux tiers ont été conservés.

Ce type d'embarcation est le résultat de l'évolution et de l'élargissement progressif de simples pirogues.

La pirogue « monoxyle »

A l'origine elle devait atteindre 12 m. Elle n'est conservée que sur 9,70 m, larg max 1 m, hauteur +/- 60 cm



Source :

les Carnets de l'Espace gallo-romain N°1

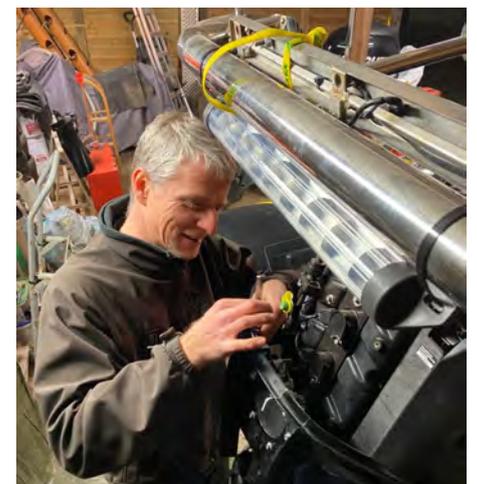
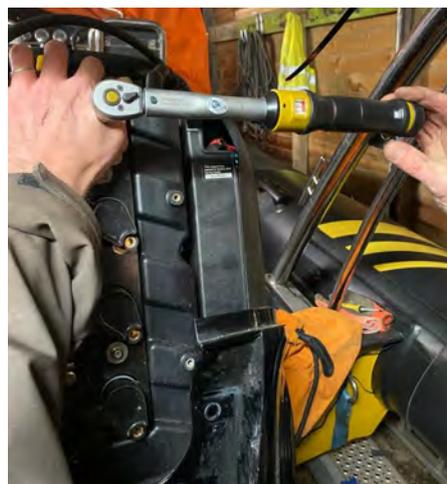
<https://espacegalloromain.be/>



Je fais l'entretien des 300h de mon Mercury Verado L4



Par Jérémy Remy



En novembre 2021, je craque pour un nouveau bateau, un Osprey de 6.80m motorisé par un Mercury Verado de 200cv, 4 cylindres avec 265 heures au compteur.

Étant fan de mécanique, je suis déjà bien outillé et, pour naviguer l'esprit tranquille, je décide de faire l'entretien des 300 heures de mon moteur qui a 4 ans.

La procédure est bien expliquée dans le manuel Mercury et je me procure le kit complet et les huiles nécessaires à ce gros entretien.

Le kit comprend 4 bougies, 2 filtres à essence, un filtre décanteur, un filtre à huile, une courroie, un thermostat, un kit de pompe à eau, les joints et les anodes. Quasi tout est prévu ! Seuls la graisse de silicone et le frein-filets ne font pas partie du kit.

C'est la première fois que je travaille sur un hors-bord 4 temps et cet entretien me permet de me familiariser avec cette mécanique.

En 9 heures, avec l'aide de Gilles, mon ami de toujours, nous terminons l'entretien complet du moteur ainsi que le remontage et la vérification des éléments démontés durant l'hiver tels que les sièges jockey.

Rien de compliqué, le manuel d'entretien, indispensable pour ce genre d'opération, est disponible sur le site de Mercury et explique clairement comment procéder. En cas de doute, Google et YouTube peuvent être une aide utile. Le moteur est pensé afin que chaque pièce soit facilement accessible sans gros démontage, merci Mercury !

Le manuel fait également référence aux couples de serrage de chaque

boulon et avec une clé dynamométrique, nous avons l'assurance d'un bon serrage sans risque de casse.

Ce type d'entretien, « home made », a de nombreux avantages, tels que la connaissance de son moteur, la diminution du coût mais aussi, et surtout, un agréable moment à passer pour les amateurs de belle mécanique.

Notez toutefois certains inconvénients comme la perte de garantie pour les nouveaux moteurs.

Dans mon cas, je n'ai pas pu effectuer une vérification électronique faite à partir de l'ordinateur Mercury, chose que je prévois de faire l'an prochain. Avant de se lancer, il faut impérativement avoir une caisse à outils fournie et un endroit propice pour ce type de travaux.

UNE HIVERNALE AU PRINTEMPS

Après une quinzaine sous un soleil radieux fin mars, nous nous retrouvons à Huy pour la première sortie de la saison le 2 avril.

7 bateaux et leurs équipages sont présents à Corphalie sous une fine neige et une température proche du zéro.

Il y a Abdel et Jaqueline, la famille D'Olivier, Benoit, Caroline et Olivier, la famille Detraux et Mirza, Cedric et Brigitte, un nouveau membre, Nicolas Corbeels, accompagné de sa charmante épouse, de sa fille et d'un ami, Annie et moi accompagnons Gilles.

Pas un seul désistement malgré ces conditions peu avenantes !

Départ difficile pour Benoît et son nouveau bateau, peu après la sortie du Port, il est victime d'un problème technique auquel, sur place, nous ne pouvons répondre, nous le remorquons jusqu'au port, ils nous rejoindront à Monsin par la route.

Nous rejoignons le groupe et franchissons l'écluse d'Ampsin-Neuville après une longue attente.

Il fait vraiment caillant ; vent de face, nous arrivons à l'écluse d'Ivoz-Ramet et la franchissons rapidement.

Après quelques kilomètres, Liège s'offre à nous. Nous traversons la cité ardente bien fraîche ce matin, Pont de Fragnée, La Boverie, le Port des Yachts où le Plongeur nu demeure insensible aux frimas, l'Aquarium, le Grand Curtius et voilà que se dessine au loin la silhouette phallique du monument à Albert 1er, érigé à la pointe de Monsin, si j'ose dire...

Le bruit de nos moteurs fait sortir les membres du RYCM qui viennent aider à l'amarrage.

Une fois entrés, nous nous débarquons de nos multiples couches de vêtements, sommaire protection au froid piquant.

Nos hôtes nous offrent un verre de bienvenue, l'accueil ici est vraiment exceptionnel et quelques instants plus tard, nous dégustons les boulets à la liégeoise, spécialité locale. Nous avons également le plaisir de retrouver François Beauve un ancien du BPC, aujourd'hui membre du RYCM.

Mais le temps passe et, à 14.45h, nous devons quitter nos amis liégeois pour retourner vers Huy. Derechef nous passons l'écluse d'Ivoz et continuons vers Tihange. Il nous faudra deux heures pour franchir le sas et rejoindre le port de Corphalie, où nous attend son sympathique Président Marc Falla. Nous remontons rapidement les bateaux et prenons un verre ou une boisson chaude avant de reprendre la route vers nos pénates respectives.

Merci à tous les courageux participants.

Jacques Van Haelst



WASPIK - TERNEUZEN - WASPIK

Deux jours de pur plaisir
16 & 17 avril 2022



Nous sommes 4 bateaux au départ de Waspik.

Philippe à bord de son XS-Ribs, Cédric à bord de son Zodiac, Jérémy à bord de son Osprey et moi à bord de mon Humber.

C'est une première longue navigation pour Jérémy et son épouse Héléna sur leur nouveau bateau.

La météo est clémente, nous

quittons Waspik à 10 h en direction de l'écluse de Stellendam.

Nous croisons peu de bateaux sur l'Amer, surprenant pour un week-end pascal.

Nous filons bon train, tous les bateaux sont approximativement de la même taille et d'une puissance quasi identique.

Nous passons au nord de Willems-

tad, de Middelharnis et au sud de Hellevoetsluis avant de nous arrêter devant l'écluse de Stellendam.

Après 20 minutes, nous écluons et déjeunons, sous le soleil, dans le port maritime.

Le pneu amarré devant la base de la KNRM laisse rêveur.

Il doit mesurer, à vue d'œil, 12 m et est équipé d'une magnifique cabine.



Nous naviguons désormais en mer du Nord, très calme, et slalomons entre les bancs de sables.

Devant Vlissingen, nous croisons une méga barge, parée d'une gigantesque grue et d'une plateforme hélicoptère.

A la VHF, Jérémie me dit que le navire-grue est immatriculé au Luxembourg... Tien tien ? Vu sa largeur, on est certain de ne pas le croiser sur la Moselle.

Ces navires grues peuvent lever des charges très lourdes, ils sont déployés pour renflouer des épaves ou pour effectuer divers travaux en mer ou dans les ports tels que le levage de modules offshore, l'installation de fondations pour turbines éoliennes, montage de ponts, etc.

Le bateau mesure 108 m de long, 49 de large, a un réservoir de 1.200 m³ et un ballaste de 10.800 m³.

A 17.30h, nous arrivons à Terneuzen.

Le petit port est sympa et bon marché, 11 € la nuitée par bateau. Tout le monde semble ravi et nous nous retrouvons à la brasserie Westbeer pour le diner.

Le lendemain, nous remontons l'Escaut jusqu'à l'écluse d'Hansweert et empruntons le Kanaal door Zuid-Beveland, sur lequel nous subissons tous un contrôle de police poussé. Un check complet des papiers du bateau, des permis, de la date des gilets, extincteur, fusées, etc.

J'en profite pour demander si les 2 Almanak voor Watertoerisme sont toujours obligatoires en format papier.

Réponse négative, on peut les avoir sous format numérique et sont téléchargeables gratuitement.

Nous remettons les gaz après Wemeldinge jusqu'aux Krammersluizen.

Un lunch rapide est dégusté à bord des bateaux.



Devant Vlissingen, nous croisons une méga barge, parée d'une gigantesque grue et d'une plateforme hélicoptère...



Nous nous remettons en route, plein gaz, passons la Vollkeraksluis et retrouvons le Hollands Diep.

Nous voilà de retour à Waspik, après un super week-end à grande vitesse. 170 nautiques ont été parcourus.

Merci aux participants, Muriel, Héléna, Jérémy, Cédric, Désiré et Philippe.

Texte : Gilles Van Haelst

Photos : Jérémy Rémy





Anseremme - frontière française Dinant – Anseremme

Beau succès !!!

Nous sommes 11 bateaux et bien plus de marins, à nous retrouver au port d'Anseremme où les mises à l'eau se déroulent sans temps morts.

Nous partons en direction de la frontière française à l'heure prévue. Nathan, mon mousse, prend l'initiative de téléphoner à l'éclusier de Waulsort qui promet de préparer l'écluse pour notre passage, et nous attendrons très peu.

Il faut réfréner quelques bateaux et leur rappeler que les pistes de vitesse ne sont pas encore ouvertes !!!

Nous poursuivons encore un peu puis faisons demi-tour avant la frontière.

Ensuite, nous retournons jusqu'au petit port de Waulsort où nous pique-niquons.

La digestion à peine entamée, nous poursuivons par le passage de l'écluse d'Anseremme, que nous partagerons avec un bateau de touristes, afin de rejoindre Dinant.

Nous nous amarrons le long d'un quai (sans issue vers la ville) et nous devons escalader pour arriver aux terrasses.

Nous squattons 2 grandes tables, où chacun commandera boissons et même, pour certains, glaces. Benoit régale notre table, grand merci à lui.

Nous reprenons ensuite la direction de notre port d'attache où nous sortons rapidement les bateaux.

Encore une belle journée, au temps mitigé, mais sec.

Claude Dtraux



Nieuwpoort - Lowestoft - Ipswich

Un week-end sportif de 4 jours, made in UK

26, 27, 28 et 29 mai



C'est notre première sortie post-Brexit vers l'Angleterre et elle commence par un exercice administratif...

Aujourd'hui, pour se rendre par bateau en Angleterre, il faut compléter et soumettre le formulaire C1331, (disponible via gov.uk), qui reprend tous les détails du bateau et des personnes à bord. En complément, un mail doit être envoyé à la « border force » avec un résumé des caractéristiques du bateau, les noms des personnes à bord et copie des passeports. Le drapeau jaune « Q » de quarantaine doit également être arboré en entrant dans les eaux territoriales britanniques. Une fois arrivé, il faut appeler l'immigration qui confirmera les documents envoyés préalablement et posera encore quelques questions de sécurité.

Par un 4/5 beaufort de côté trois bateaux quittent Nieuwpoort. Les vagues sont déjà bien présentes dans le chenal. Notre moyenne est acceptable, nous maintenons une vitesse avoisinant les 20 nœuds. Nous passons le rail sans encombre peu après, un problème électrique survient...

Mon moteur indique un message d'erreur, la charge de ma batterie dépasse les 16 volts. Naviguant à vue, après une demi-heure, je trime et les soucis commencent réellement. Le moteur s'arrête, plus moyen de redémarrer. La batterie affiche maintenant 10 volts, elle est morte ! Heureusement ma VHF fonctionne encore, j'avertis Dominique et Philippe.

Les solutions ne sont pas nombreuses, c'est soit une autre batte-

rie, soit le remorquage sachant qu'il nous reste encore plus de 50 nautiques à parcourir. Heureusement, Dominique, super équipé, dispose d'une seconde batterie qu'il me prête généreusement. C'est un réel plaisir de naviguer avec des marins expérimentés et prêts à aider dès que nécessaire.

L'accès à ma batterie n'est pas aisé et encore moins par 4/5 beauforts. Après 45 minutes d'efforts, les démontage / remontage sont réalisés, nous repartons vers Lowestoft. C'est trempés que nous accostons dans le petit port où nous sommes accueillis.

Petit bémol, la station terrestre d'essence n'octroie que 24 litres par jour pour les gens munis de jerrycans. Nous passons cependant une agréable soirée au Royal Norfolk & Suffolk Yacht Club.



Le lendemain, nous trouvons un grossiste auto et j'achète une nouvelle batterie.

Nous quittons Lowestoft pour Ipswich, une soixantaine de milles effectués en longeant la côte anglaise.

Encore du vent mais de dos cette fois.

Après avoir remonté la rivière Orwell et passé le cimetière à bateaux de Pin Mill, nous refuelons à l'aide des jerrycans au Orwell Yacht Club. Nous éclusons devant la marina et nous amarrons à la Ipswich Haven Marina.

Nous rejoignons nos hôtels, seuls Philippe et Thérèse dorment à bord.



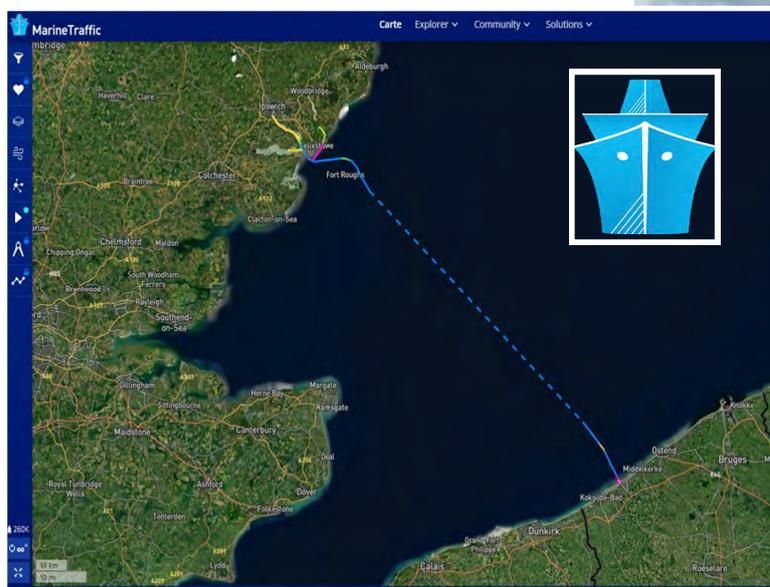
Lors de notre dîner, nous revoyons la route du lendemain.

Nous ferons une première halte à Pin Mill, remonterons ensuite la rivière Deben, la Stour et à nouveau l'Orwell pour passer une seconde nuit à Ipswich.

Hormis l'Orwell, les autres rivières ont peu d'intérêt, le paysage y est vert mais sans plus...

Nous sommes déjà à la veille de notre traversée de retour, la météo n'est pas très favorable mais le vent est de nord.

Avec des creux de plus d'un mètre, nous quittons Ipswich pour Nieuwpoort et parcourons les 85



nautiques sans encombre mais en nous faisant rincer copieusement. Nous pique-niquons rapidement après le rail et rentrons dans Nieuwpoort après 6 heures de navigation.

Encore un super week-end avec le BPC...

Je tiens à remercier Dominique pour son aide précieuse en pleine mer, Tamara, Thérèse et Philippe ainsi que Désiré mon fidèle coéquipier, pour leur participation.

Texte et photos
Gilles Van Haelst



Amsterdam

Du 6 au 9 mai



Amsterdam, au même titre que New York ou Paris, est une ville remarquable.

Elle est appréciée, entre autres, pour ses canaux et son architecture aux façades penchées vers la rue. Pour visiter cette ville en bateau, il faut s'acquitter d'une vignette de passage et d'amarrage pour la journée. Cette vignette est une puce RFID à coller sur le bateau. Les contrôles peuvent donc se faire à distance.

Nous logerons à une vingtaine de km d'Amsterdam juste à côté de la marina où nos cinq semi-rigides seront amarrés au port.

Pour notre part, nous sommes arrivés à Volendam le vendredi midi,

mais certains étaient déjà présents le jeudi et ont dormi soit sur leur bateau, soit en motor-home.

Après avoir mis les embarcations à l'eau, nous avons improvisé un pique-nique sur la plage.

Les équipages de Tamcre, Belouga, Forever, Epinoche et Samartom partent explorer les environs en passant par Lelystad, où nous avons été nous abreuver.

Lelystad, créée dans les années 60, est l'une des villes les plus jeunes des Pays-Bas.

Elle est située à environ 50 km au nord-est d'Amsterdam et se trouve à une altitude de 5 mètres sous le

niveau de la mer.

Ensuite, retour vers notre port pour investir nos logements.

Le soir, nous organisons un apéro commun puis nous soupions chacun chez soi.

Le samedi, départ vers 10h en direction d'Amsterdam.

Nous y entrons par le canal principal au nord, franchissons l'écluse (dénivelé +/- 20cm) et passons devant la gare centrale.

Nous empruntons ensuite les petits canaux, passons devant la maison d'Anne Frank et le musée Nemo. Le centre des sciences Nemo est reconnaissable à sa silhouette de





proue de navire, œuvre de l'Italien Renzo Piano

Le Silodam, symbole du goût hollandais pour l'avant-garde architecturale, a été édifié sur pilotis entre 1995 et 2002 au-dessus du lac IJ et compte 157 appartements, des bureaux et des boutiques.

Plus de ponts qu'à Venise (1281), 165 canaux, 90 îles...

Dans cette ville édiflée sur 14 polders, le quart de la superficie est occupé par l'eau.

C'est à la fin des années 1950 que les Amstellodamois, poussés par la pénurie de logements, ont commencé à vivre à bord de "Woonboot", maisons-bateaux.

Le Singel, le canal situé le plus à l'intérieur de la ceinture des canaux, est bordé d'hôtels particuliers, célèbres pour leurs façades à pignons.

Comme le tiers du territoire des Pays-Bas, la capitale est située au-dessous du niveau de la mer : quarante centimètres plus bas pour les canaux historiques du centre-ville et jusqu'à cinq mètres pour l'un des 14 polders sur lesquels repose la cité. Depuis la construction au nord du pays, entre 1927 et 1933, de la digue géante de l'Afsluitdijk, Amsterdam baigne dans de l'eau douce.

Les canaux sont forts encombrés, surtout par les bateaux de touristes, qui prennent leur priorité, au risque de collision !

Le soir, nous profitons d'un punch préparé par Jacques et Marina suivi d'un méga barbecue bien arrosé pour tous les participants.

Le dimanche, nous naviguons jusque Hoorn. Nous amarrons au port où Cedric désire ardemment manger des « **Kibbeling** », morceaux de cabillaud panés. Bernard, Danielle et Brigitte ne résisteront pas longtemps à l'appel de la friture. Tandis que nous, nous préférons manger assis, de manière plus traditionnelle dans un petit resto bien sympa.

Comme les communes magnifiques de Monnickendam, Marken et Volendam, Hoorn se situe aussi au bord de l'IJsselmeer, le plus grand lac de la Hollande. Au 17e siècle, la ville était l'un des centres principaux de la Compagnie néerlandaise des Indes orientales.

Aujourd'hui, des dizaines de monuments témoignent de la richesse acquise par la ville portuaire durant cette importante période historique. Hoorn a donné son nom au Cap Horn, le point le plus austral du continent américain.

Retour par une eau un peu plus agitée....

Le lundi, après avoir vidé les logements, nous allons, en plus petit comité, jusqu'à la jolie bourgade de Marken que nous visitons, avec notamment son musée du sabot. Retour à Volendam sur une eau plate.

Nous sortons les bateaux et après un nouveau pique-nique sur la plage, nous reprenons la route du retour

Tout s'est déroulé sous le soleil, même si à certains moments, il ne faisait pas trop chaud.

Magnifique week-end prolongé en compagnie de sympathiques participants.

Texte Brigitte Charlier et Claude Detraux. Photos Cedric Charlier





Le BPC a, une nouvelle fois, répondu présent aux sollicitations du Port de Bruxelles pour l'organisation de balades nautiques sur le canal à l'occasion de la fête du Port.

La mise à l'eau des bateaux est effectuée le samedi en fin d'après-midi à « la petite voile » du BRYC qui nous accueille pour la circonstance. D'emblée, l'ambiance est festive entre les « pneusards » et ponctuée par un bbq improvisé par le coordinateur Olivier Kervyn.

Le dimanche, durant toute la journée, les bateaux ont emmené de très nombreux passagers en quête de sensations.

Dans l'après-midi « des averses d'intensités variables » ont ponctué l'événement sans pour autant entamer la bonne humeur.

Aux environs de 19h, alors que la foule s'amenuisait fortement, nos marins d'eau douce ont remonté leur embarcation sur remorque.

Un TRES GRAND MERCI à tous les participants !

Photos Olivier Kervyn & Marc Fostier







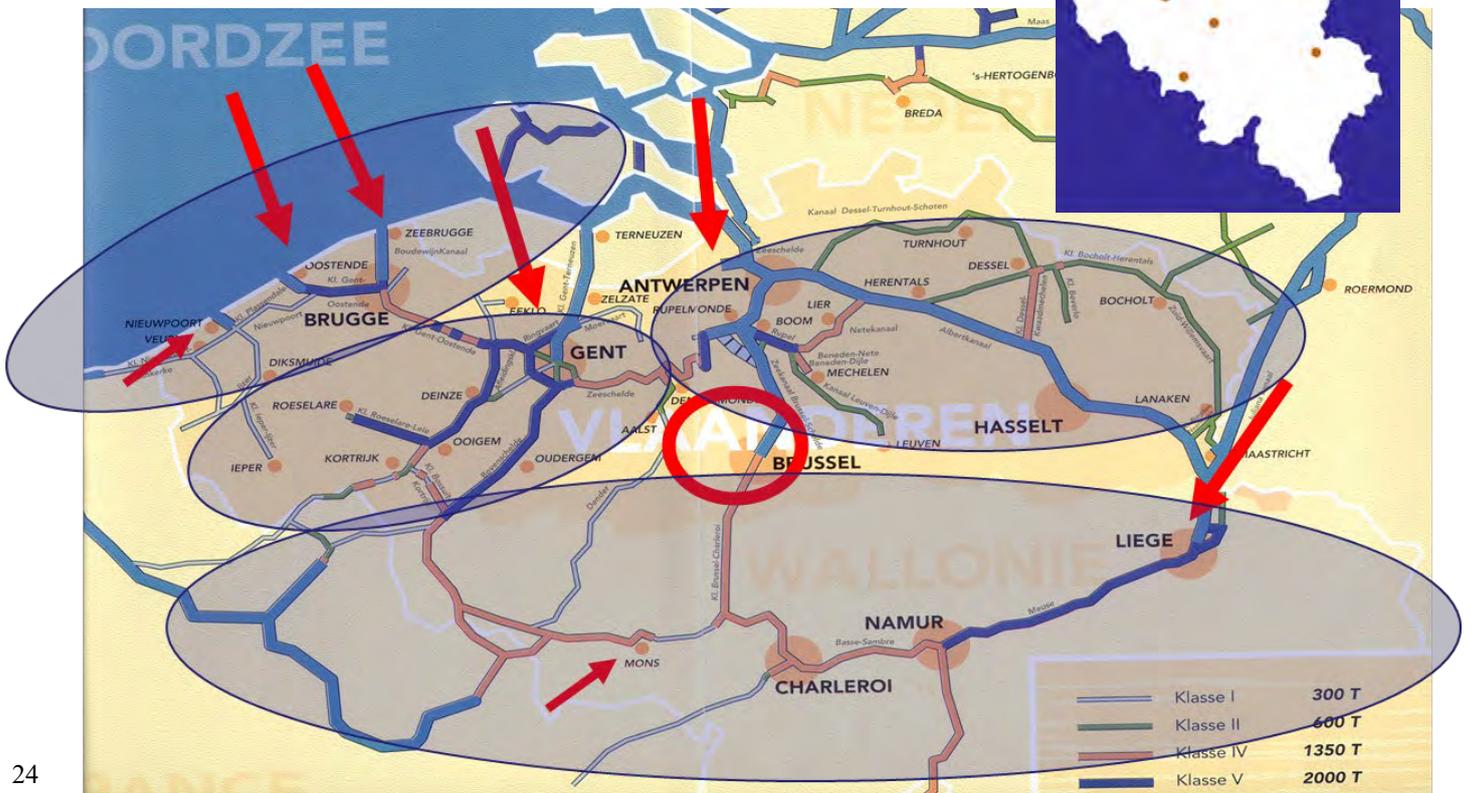
A l'eau Police...

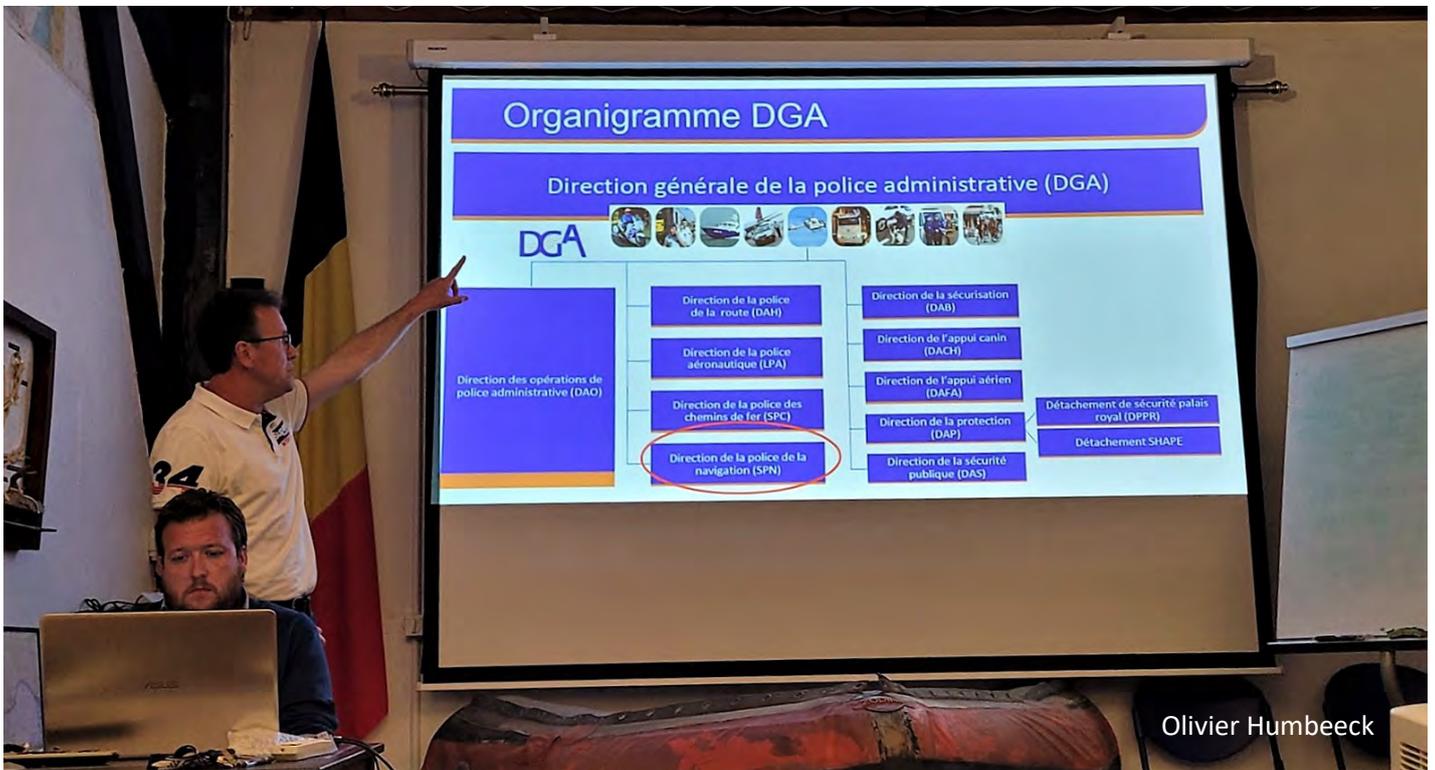
En mai dernier, nous recevions au Club-House deux représentants de la police de la navigation. Après une somptueuse paëlla dégustée dans une ambiance particulièrement conviviale, nous avons échangé et ils ont, d'entrée de jeu, longuement répondu aux très nombreuses questions de nos membres. Ils nous ont ensuite présenté et détaillé l'ensemble de leurs missions et activités.

Maritime and river police

Antwerpen
Zeebrugge / Blankenberge
Oostende / Nieuwpoort
Gent

Liège
Mons
Bruxelles (Direction)





Plans d'action Objectifs opérationnels

- L'augmentation de la sécurité sur les eaux
- La lutte contre la traite des êtres humains, le trafic des êtres humains, l'embauche illégale et l'exploitation économique
- La sécurité des ports
- L'environnement
- La lutte contre le trafic de drogue
- L'appui opérationnel

CONTACT

Section de Liège
Rue Verte voie 1
4041 Herstal
04 22 86 777

Section de Mons
Ch de la Procession 188
7000 Mons
065 37 63 14

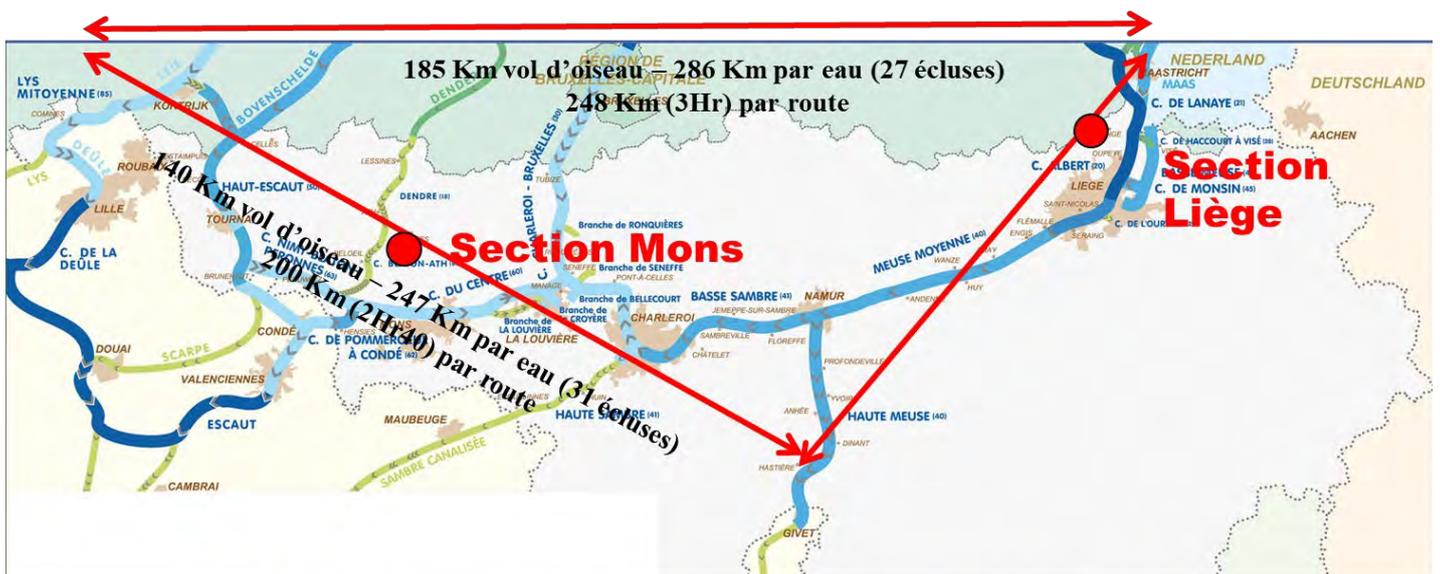


dga.spn.sud@police.belgium.eu

Secteur d'intervention SPN Sud

450 km de voies navigables

(limitées en majorité à 8 ou 9 Km/h sauf Meuse et Canal Albert 15 Km/h)



Signaux de détresse et matériel de bord obligatoire

En matière de signaux de détresse, nous sommes régis par trois réglementations :

Le règlement de police pour les eaux intérieures (RPNE)

Les règles spécifiques à l'Escaut maritime inférieur (également valable pour la partie hollandaise)

Le Règlement international pour toutes les zones maritimes.

Ces réglementations ont pour objet d'énumérer pour chacune de ces zones les modalités qui sont **valables en tant que** signaux de détresse.

Ceci implique également une capacité à les reconnaître lorsqu'ils sont utilisés par une autre embarcation et nous obliger à agir en fonction des circonstances.

Indépendamment de ces réglementations, le législateur peut **imposer la présence** à bord de l'un ou l'autre moyen de signaler un état de détresse.

En résumé, c'est au skipper et à lui seul qu'il incombe de décider :

1. dans le respect la réglementation, de la manière d'équiper son bateau en cas de détresse,
2. de communiquer qu'il se trouve dans une situation de détresse,
3. de choisir le signal qui lui paraît le plus approprié.

Tout ceci est très simple pour ne pas dire limpide. Pourtant, il n'y a pas si longtemps, bon nombre de nos compatriotes plaisanciers, influencés par certaines « éminences nautiques » ou par certains « artificiers-shipchandler », ont fait l'acquisition de fumigènes de couleur orange en croyant que ce matériel est obliga-

toire pour pouvoir naviguer sur l'Escaut maritime inférieur ! A ce compte-là, ils auraient également dû équiper leur bateau d'un système permettant de produire des flammes en brûlant de l'huile ou, pour naviguer en mer, d'une machine capable de produire des coups de canon... Il nous reste à passer en revue les cas où la nouvelle réglementation **impose** l'une ou l'autre obligation particulière, ce qui a récemment été revu par la réglementation (annexe 1 de l'arrêté-ministériel du 12 novembre 2020 sur le matériel obligatoire et recommandé à bord d'un bateau de plaisance).

Balises de détresse : EPIRB, PLB, (AIS)SART : leur présence à bord n'est de façon générale que « recommandée » dans des zones maritimes

3 feux rouges à main et 2 parachutes :

Zone 1 (eaux intérieures) : le RPNE consacre leur utilisation (ce qui est à déconseiller en eaux intérieures !) mais présence à bord non obligatoire

Zone 2 (Escaut maritime infér.) : présence obligatoire à bord des feux mais non des 2 parachutes (dont l'utilisation est par ailleurs interdite)

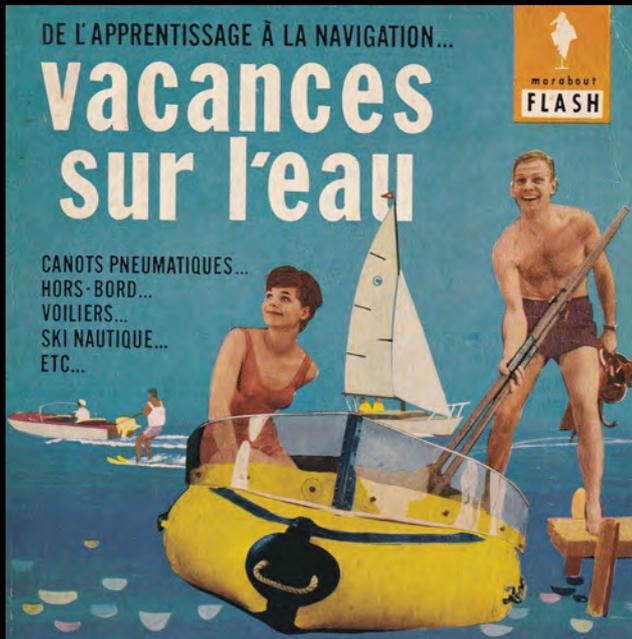
Zones 3 (ports maritimes), 4 et 5 (max 60 Mn) : présence obligatoire à bord

Fumigène : présence recommandée à partir zone 2 mais jamais obligatoire

Lampe de poche étanche destinée à des signaux d'alarme (morse) : obligatoire à p. zone 2



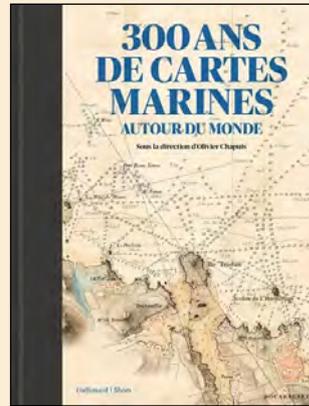
Vintage
1962



Il y a 60 ans paraissait dans la mythique collection MARABOUT FLASH ce petit opuscule d'initiation à la navigation « pour les nuls ». Charmant et désuet, le reflet de toute une époque, les Golden Sixties...

300 ans de cartes marines...

Ed Gallimard / Shom



Dès le XVIII^e siècle, le Shom, plus ancien service hydrographique en activité dans le monde, dresse des cartes marines de l'ensemble du globe, contribuant à connaître en profondeur et à protéger cet immense milieu marin.

Ainsi, les hydrographes fournissent à la Marine nationale et au commerce les moyens

de leur sécurité et de leur puissance.

Ce livre présente les plus spectaculaires des cent mille archives cartographiques constituant ce fonds d'une richesse incomparable.

Chaussée de Sein, Terre Adélie, archipel des Australes, cap Horn, canal de Suez... autant de noms évocateurs que l'on retrouve sur les milliers de cartes marines dressées depuis 1720 par le service hydrographique français, le Shom (Service hydrographique et océanographique de la Marine)

Conçus pour être des aides à la navigation, ces documents révèlent souvent de véritables œuvres.

200 cartes marines présentées avec un niveau de détail exceptionnel, nous embarquent à la découverte des côtes de France et du monde entier.

Cette remarquable iconographie accompagne une histoire de la cartographie marine française par Olivier Chapuis.

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



NAVIGUER SANS SOUCIS,
ÇA COMMENCE ICI.



Maintenance
réparation
moteurs
hors-bord

Équipement
de navigation

Traitement
de la coque



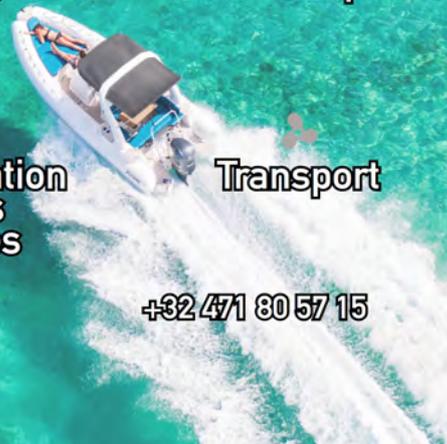
Administration

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

www.riba-trailers.be

Helststraat 49-2
B-2630 Aartselaar



Lumières LED pliables
et Imperméables

Confort et
sécurité

La «grande routière»
par excellence!

Travail sur mesure et versions
spéciales sur demande