



Since 1976

# LE PNEU

La revue du BELGIAN PNEUMATIC CLUB N°122 juin 2021

**Thorntonbank**

**Triptyque Sambre**

**Le nord Sardaigne**

**Rejoindre la Bretagne**

**Un petit tour de Belgique**



[belgianpneumaticclub.be](http://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](http://www.Brugge Marine Center.com)

Pathoekeweg 126 - 8000 Brugge - [info@bruggemarinecenter.com](mailto: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 PNEUMATIC CLUB**  
**Siège Social – Club House**  
Chée de Vilvorde, 172 - 1120 Bruxelles  
www.belgianpneumaticclub.be  
Banque : IBAN BE46 3601 1563 6736



**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

*Il y a un an déjà, en juin, le Pneu titrait « Covid, bientôt le bout du tunnel... »*

*Emporté par mon optimisme naturel, je n'imaginai pas « l'annus horribilis » que fut 2020.*

*Cependant, malgré la pandémie, nous avons profité au maximum des opportunités et des créneaux de déplacements autorisés.*

*2021 s'avère encore problématique mais, si l'amélioration annoncée se poursuit, le programme, quoique chamboulé, nous réserve de belles surprises. Nous envisageons aussi la reprise des soirées mensuelles au Club-House dès septembre...*

**Le samedi 23 octobre, nous fêterons dignement les 45 ans de notre Club par un grand banquet anniversaire.**

**Ne manquez pas de bloquer cette date dans vos agendas !**

*La crise économique liée à la Covid a aussi, comme vous le constaterez, refroidi certains annonceurs, aidez-nous à en trouver de nouveaux...*

*Notre objectif est toujours de couvrir les frais de publication et d'envoi du Pneu grâce aux publicités.*

*L'avenir du Club c'est l'affaire de tous les membres !*

*Je dédie ce numéro du Pneu à Baudouin Leclef, Past Président, qui nous a quittés récemment et qui m'avait formé aux techniques de mise en page qui me permettent, aujourd'hui encore, de réaliser notre revue.*

*Cet été, profitez tous au maximum de vos bateaux dans le respect des règles en vigueur, bonnes vacances à vous et à vos proches.*

*Merci de votre fidélité et de votre confiance...*

**Jacques Van Haelst**

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.



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

📧 [gardibel@hotmail.com](mailto:gardibel@hotmail.com) | ☎ 0494 54 63 47

📍 Ten Houte 36 | 1785 Merchtem

# Nouveautés



2,8 litres, 175 cm<sup>3</sup>, carrosserie compacte et design caractéristique - le V MAX SHO 175 ne fait aucun compromis.

Il présente un étonnant rapport puissance/poids et est conçu avec expertise pour fournir son accélération unique de manière propre, efficace et silencieuse.



## Un V MAX de couple

Le design épuré du capot, arborant des graphiques V MAX agressifs et élégants, dissimule des caractéristiques technologiques avancées comme un moteur 16 soupapes à double arbre à cames en tête avec calage variable des arbres à cames et injection électronique.

Aucun doute que ces accélérations impressionnantes et cette vitesse de pointe feront monter l'adrénaline.

D'un point de vue pratique, ce hors-bord n'est pas ordinaire.

Son alternateur triphasé haute puissance (50 A) fournit suffisamment

de puissance pour alimenter toute l'électronique embarquée.

Il fournit également suffisamment de puissance pour charger vos batteries même au régime de la traîne, de sorte que vous ne serez jamais à court de charge.



**Le premier  
joystick  
monomoteur**

## Yamaha Helm Master EX

Entièrement nouveau, arborant un style moderne et profitant d'une ergonomie haut de gamme, le système Yamaha Helm Master EX est équipé d'un tout nouveau joystick et profite d'un logiciel innovant.

Permettant un passage des vitesses plus fluide et proposant des boutons à fonction unique pour une utilisation facile et une expérience optimisée, le joystick vous permet de manœuvrer dans les espaces limités comme une marina.



**CEREDI**

Fabbrica Accessori Nautici  
Nautical Accessories Factory

[www.ceredinautica.com](http://www.ceredinautica.com)

Nous sommes nombreux à souhaiter améliorer et peaufiner l'équipement de nos bateaux.

Il n'est cependant pas toujours évident de trouver l'accessoire idoine vu sur un bateau dans un salon nautique ou sur le papier glacé d'une revue.

CEREDI, société italienne, dispose d'un catalogue de pièces spécifiques pour pneumatiques et SR...

Composants, profils, valves, gonfleurs, portes d'équipements, niches, passe-coques, réservoirs, échelles et



*Ce produit est appliqué d'origine sur certains SR transalpins.*

*Un catalogue en français est disponible sur le site*

plates-formes, tauds et capotes, avirons et pagaies, accastillage et CER-DECK ...

CER-DECK est un tapis en caoutchouc synthétique expansé, à cellules fermées, pour une application aussi bien à l'intérieur qu'à l'extérieur.

Il s'applique sur tout type de matériau : fibre de verre, aluminium, ABS, bois, boudins en néoprène ou en PVC. CER-DECK ne chauffe pas, résiste aux solvants, aux huiles et aux agents atmosphériques, est hydrofuge et très facile à nettoyer.

# Nouveautés

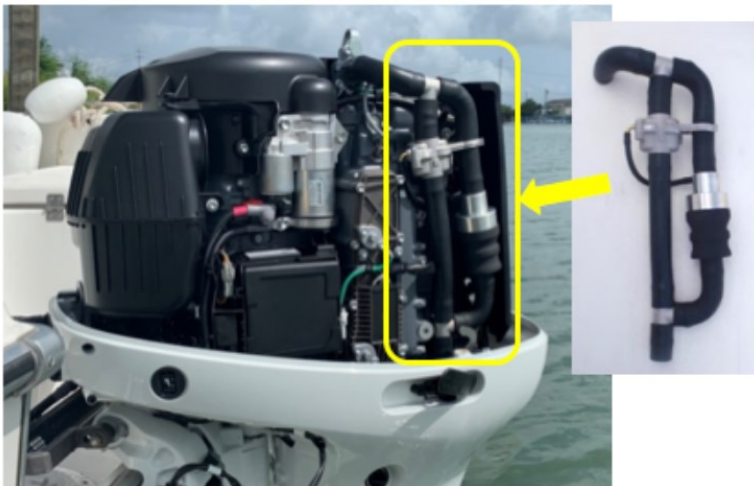


**SUZUKI**

« Suzuki Clean Ocean Project », une nouvelle initiative destinée à lutter contre la pollution plastique des océans

## COLLECTE MICROPLASTIQUES

**Suzuki met au point le premier dispositif au monde pour moteur hors-bord**



Ces dernières années, la pollution marine par les déchets plastiques est devenue un enjeu environnemental majeur, une immense quantité de ces déchets flotte à la surface de nos océans, faute de n'avoir pu être collectés.

Ces derniers sont ensuite fragmentés en microplastiques sous l'effet de phénomènes naturels.

Pour lutter contre ces problèmes, nous avons concentré nos efforts sur la structure du moteur hors-bord, qui pompe plusieurs tonnes d'eau pour le refroidir avant de la rejeter.

Nous avons mis au point un dispositif de collecte des déchets microplastiques utilisant cette eau rejetée. Grâce à ce dispositif, les déchets microplastiques flottant à la surface de l'eau peuvent être collectés en navigant.

Le dispositif est monté sur la tuyauterie de retour, sans nuire aux performances du moteur.

Des études sont engagées et le système bénéficiera de nouvelles améliorations. Ce dispositif en option dès 2021 sera intégré de série à l'avenir sur nos moteurs hors-bord.

Source : [suzukimarine.fr](http://suzukimarine.fr)

**wimbi**  
Boats

## Pilotez avec votre smartphone...

**Wimbi Boats®** lance un semi-rigide "high-tech".

Innovation et technologie sont les maîtres mots de cette version "Exclusive".

Avec ce nouveau 10 mètres l'équipe a mis les bouchées doubles pour atteindre un public avant-gardiste et à l'aise avec les écrans tactiles.

En plus **d'un mode de pilotage automatique**, les sondes, les radars, les balises, les caméras, la station météo, les panneaux solaires et la domotique offrent une expérience unique.

Faute de Salons, le bateau fera un "Wimbi Tour de France 2021"



[boats.wimbi.fr](http://boats.wimbi.fr)

# Equi**i**pe**m**ent



## GoPro®

Be a **HERO.**

[gopro.com](https://gopro.com)

## GoPro HERO9 Black

La dernière caméra de GoPro permet de réaliser des vidéos 5K, même lorsque vous zoomez, ce qui vous permet d'extraire des images de 14,7 MP. Prenez des photos nettes et de qualité professionnelle de 20 MP.

Le nouveau module d'objectif Max offre des performances incroyables comme la stabilisation Hyper Smooth Max et SuperView Max, la perspective à l'angle le plus large à ce jour.

Profitez du nouvel écran avant offrant un aperçu en direct pour faciliter le cadrage des selfies, tandis que le grand écran tactile arrière permet un contrôle intuitif. Elle dispose également d'un maintien de l'horizon.

La caméra HERO9 Black capture jusqu'à 240 images par seconde pour un ralenti x8.



Nouvel écran avant



30 % d'autonomie en plus<sup>4</sup>



Objectif amovible



Étanche (10 m)

## 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](mailto:medori@architectes-prdv.be)

[www.medori.be](http://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](mailto:info@archicap.be)

# Équipement



## Nettoyant Contacts WD-40 Specialist

Dissout efficacement les huiles, dépôts gras, salissures, poussières, résidus de flux de soudure et la condensation **sur les équipements électriques ou électroniques**, y compris le matériel délicat.

Sa formule non conductrice et à évaporation rapide ne laisse aucun résidu et est compatible avec tous les métaux, plastiques et caoutchoucs.

Son Spray Double Position permet une pulvérisation large lorsque le tube est abaissé et une application précise lorsque le tube est relevé.

## PROTECT CABLE

*La solution* [www.mattchem.fr](http://www.mattchem.fr)

Nos bateaux tractables passent la grande majorité de leur vie sur remorque.

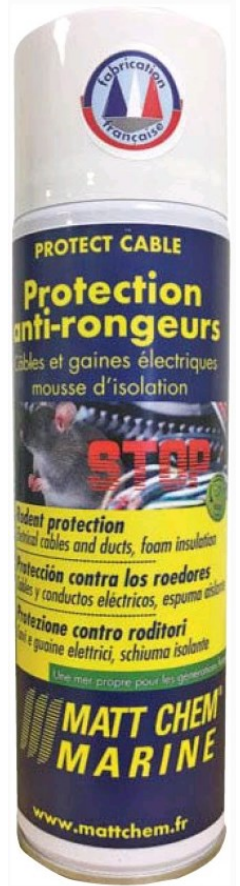
Entreposés dans des hangars ou dehors, ils peuvent être victimes des rongeurs.

Ceux-ci s'attaquent aux câbles et circuits électriques.

Les dégâts peuvent être conséquents et c'est au moment de démarrer le moteur que le drame est perçu.

**Mattchem** propose un répulsif qui éloigne les indésirables. Produit non dangereux sans odeur.

Le catalogue marine déborde de produits intéressants pour l'entretien des bateaux.



## Les catégories de conception... Céquoiça ???

**Depuis 2016 la construction de bateaux de plaisance est encadrée par une nouvelle réglementation CE sur « les catégories de conception »**



**Quatre catégories A, B, C et D,** correspondent à des fourchettes de valeurs en termes de force du vent et de hauteur significative des vagues, définies aux fins de la conception, et sont accompagnées de notes explicatives.

### Catégorie A

Bateau considéré comme conçu pour des vents pouvant aller jusqu'à la force 9 comprise et pour des vagues pouvant atteindre une hauteur significative jusqu'à 10 m compris, à l'exclusion des conditions exceptionnelles telles que orages, tempêtes violentes, tornades et conditions maritimes extrêmes ou des vagues énormes.

### Catégorie B

Bateau considéré comme conçu pour des vents pouvant aller jusqu'à la force 8 comprise et des vagues pouvant atteindre une hauteur significative jusqu'à 8 m compris.

### Catégorie C

Bateau considéré comme conçu pour des vents pouvant aller jusqu'à la force 6 comprise et des vagues pouvant atteindre une hauteur significative jusqu'à 4 m compris.

### Catégorie D

Bateau de plaisance considéré comme conçu pour des vents pou-

vant aller jusqu'à la force 4 comprise et des vagues pouvant atteindre une hauteur significative jusqu'à 0,5 m.

Les bateaux de chaque catégorie de conception doivent être conçus et construits pour résister à ces paramètres en ce qui concerne la stabilité, la flottabilité et les autres exigences essentielles pertinentes.

**Source :**

[www.actunautique.com](http://www.actunautique.com)

**Notes explicatives :**

[www.europeanboatingindustry.eu/appendix/french/](http://www.europeanboatingindustry.eu/appendix/french/)

# Equipement

## Gardez votre bateau à l'œil...

Dans cet article, je vous présente le système que j'ai installé à la maison pour surveiller et manœuvrer le bateau.

Il s'agit d'une caméra installée sous mon carport qui me permet d'avoir une image en temps réel sur mon téléphone.

Je peux donc l'utiliser quand je ne suis pas à la maison pour vérifier que tout est ok avec le bateau, mais également lorsque que je dois manœuvrer pour le ranger.

Je l'utilise alors comme une « caméra de recul » grâce à mon téléphone.

Le principe est de connecter une caméra ip sur la box de la résidence où est parké le bateau.

Cette caméra enverra un signal sur internet récupérable via une appli mobile.

### La caméra :

Une multitude de modèles existent mais l'option à retenir impérativement c'est d'être consultable sur internet via une appli sur smartphone (ce n'est pas le cas de toutes).

Cela vous permet de visionner sur le téléphone dans la voiture via la 4G et ne pas commencer à chipoter pour avoir du wi-fi de la maison jusqu'à la voiture.

C'est aussi utile pour la surveillance en votre absence.

### Les options conditionnelles :

- Si vous souhaitez vous en servir de nuit, il faut un modèle avec infrarouge (mon cas).
- Si elle n'est pas suffisamment à l'abri, il faut un modèle IP66 pour résister à l'eau.
- Si vous souhaitez l'utiliser pour la surveillance, il faut un modèle motorisé (mon cas). Si vous souhaitez l'utiliser contre le vol, il faut un enregistrement possible sur SD Card interne à la caméra.

### La connexion :

Une prise secteur est indispensable (il existe des modèles sur batteries mais je vous le déconseille pour ce type d'utilisation)



Pour le signal vidéo, vous avez 3 possibilités :

- Câble direct (le plus fiable)
- Modèle Wi-Fi
- Si ni l'un ni l'autre ne sont possibles (mon cas) vous pouvez vous rabattre sur des cpls. Il s'agit de deux petits boîtiers à brancher sur le réseau électrique pour y faire passer des signaux numériques. Le premier se branche près de la box et le second près de la caméra (voir photos)



La plupart peuvent être fixées au mur et donc aussi au plafond.

Il est important de bien la positionner pour un utilisation optimale.

**JEFF**





# Thorntonbank



Photos : J. De Neef & X. Van Achter

*Samedi 13 juin 2020*

**Quelques  
curiosités en  
Mer du Nord**





# Triptyque Sambre... *et Meuse*





**A** l'été 2020, en manque de vacances et de voyages à l'étranger, le Club s'est tourné vers notre patrimoine hydrographique.

Par 3 fois, Dominique a rassemblé les troupes pour écumer la Sambre et à chaque fois, les membres ont répondu présents en nombre. Ils ont, successivement, démarré de Landelies, Erquelines et Beetz s/ Meuse.

**Le 21 juin**, rendez-vous est fixé à Landelies pour une escapade ensoleillée jusqu'à Thuin agrémentée du passage à l'Abbaye d'Aulne.

**Le 4 juillet**, c'est à Erquelines, petite ville frontalière, qu'ils se sont retrouvés pour, sur cet autre bief, rejoindre Thuin.

**Et enfin le 11 juillet**, c'est Namur qui accueille les pneus ; après avoir traversé la capitale wallonne, ils rejoignent Floreffe pour ce 3ème et dernier trip sambrien de la saison.

Sans vouloir jouer les trouble-fête, je constate qu'il subsiste une partie non encore « explorée », Charleroi devra à l'avenir faire l'objet de toute l'attention des accros des eaux intérieures.

Je vous livre ici un petit florilège photographique fourni par les participants à ces trois superbes journées...

Merci encore à Dominique pour ces belles initiatives !

JVH



# Un petit tour de Belgique



Quand il devient compliqué de se rendre à l'étranger, il faut se réinventer...

Et, pourquoi ne pas passer quelques jours à visiter notre pays, parfois mal connu.

Bien qu'un semi-rigide ne soit pas aussi confortable qu'un cabinier ou qu'un voilier, les possibilités d'y loger sont réelles.

C'est pourquoi, malgré la Covid-19, j'ai maintenu la sortie prévue mi-août 2020 : un tour de Belgique parcourant Flandre et Wallonie.

4 pneus au départ de cette boucle de 300 km à la découverte de notre beau pays.

Abdel sur Nassim, Patrick sur Atitlan, Pascal et Bruno sur Joy 1, Tommy, Caporal et moi sur Pure Dn'A.

Rendez-vous au port de Seneffe le 13 août au matin pour mettre à l'eau et stationner nos véhicules. Comme à chaque fois, nous y recevons un accueil amical.

Le départ se fait sur le coup de 11h, direction l'ascenseur de Strépy-Thieux.

Après avoir passé le petit port de Tyberchamps, nous profitons de la piste de vitesse pour laisser s'exprimer les chevaux.

Nous avons de la chance, le bac qui nous fera descendre l'important dénivelé nous attend.

Le temps d'y entrer et nous descendons dans un silence quasi absolu.

La vitesse limitée sur la majeure partie de notre périple nous laisse le temps d'admirer les paysages. Nous franchissons les écluses d'Havré et d'Obourg et abordons le grand large de Mons. Nous ne nous y arrêtons pas, objectif Péronnes, quelques kilomètres plus loin. Nous y arrivons vers 18.30h, après avoir franchi l'écluse de Maubray et parcouru 65 km.

L'accueil est top, nous nous empressons de monter nos tentes, sur 3 des 4 pneus, et un petit coin de verdure, au calme, est proposé à Pascal et Bruno qui dorment à terre, sous tente. Nous nous couchons après un bon repas au port.

Le vendredi 14, nous continuons

notre périple, passons l'écluse de Péronnes et virons, en direction de Tournai, la cité des 5 clochers, Antoin, la future halte nautique de Tournai, la passerelle Notre Dame et le pont des trous, qui a momentanément disparu. Nous voilà déjà à l'écluse de Kain, nous ne résistons pas à la beauté des plaines de l'Escaut, petite incursion dans l'embouchure du canal de l'Espierre, sous la pluie qui s'est invitée.

Toujours plus bas, nous passons l'écluse d'Hérinnes et filons, en compagnie de navires marchands en direction d'Oudenaarde ; traversée par la voie d'eau, la ville nous dévoile le charme de ses balcons et balustrades fleuris.

En passant l'écluse, tou-

jours plus bas, nous retrouvons la campagne.

Nous descendons l'écluse de Gavere et continuons en direction du Ringvaart pour rallier Gand pour la soirée et la nuit au VVW Gent-Leie. Cette journée et les 106 km parcourus auront raison de notre endurance. Nous allons nous coucher après que Caporal, le beagle du bord, ait fait sa dernière inspection des lieux, Tommy et moi sommes lessivés.

Le samedi matin tôt nous larguons les amarres, nous sommes attendus pour 09.00h à l'écluse de Merelbeke pour la bassinée donnant accès à l'Escaut maritime. Le fleuve, quasi à marée basse est dans son lit mineur, peu d'eau sous la coque.



SENEFFE  
PERONNES  
GAND  
BRUXELLES  
SENEFFE



## Passer devant le Club-House, émotion...

Pas d'écluse en vue durant plusieurs kilomètres, à Dendermonde nous faisons halte pour déjeuner avant d'affronter les courants de la marée montante.

Sint-Amands, en pleine verdure, et Temse valent le détour.

A hauteur de Wintam, nous remontons le Rupel et patientons pour franchir la pittoresque petite écluse de Klein-Willebroek. Les équipages sont déshydratés, une halte s'impose au Yacht Club Vollante...

Nous continuons notre route, remontant le canal maritime reliant l'Escaut à Bruxelles. Les ponts se lèvent à notre arrivée, mais nous devons patienter une éternité devant l'écluse de Zemst jusqu'à ce qu'un imposant commercial nous rejoigne, mais la pluie, non la drache l'a fait bien avant lui. nous sommes trempés.

Puis tout s'arrête et le soleil nous accompagne jusqu'au BRYC où nous sommes attendus, 107 km au compteur.

Bizarrement alors qu'il n'y avait plus une place de libre au restaurant, la terrasse est vide ! C'est l'effet averse.

Après le diner, chacun trouvera le sommeil, bercé par les bruits de la capitale.

Dimanche radieux ce 16 août pour

traverser la ville, un point de vue inhabituel. Une équipe d'éclusiers sympathiques nous ouvre les portes et les referme au gré d'un ballet rondement mené. Bruxelles est bien belle et verte au fil de l'eau et de ses écluses ; Molenbeek, Anderlecht, et ensuite Ruisbroek et Lot...

Toujours plus haut, nous sommes déjà à Halle, le long du canal Bruxelles – Charleroi.

Après Lembeek, retour en Wallonie, Tubize et son passé industriel avec les forges de Clabecq. Une dernière marche nous sépare de notre halte du soir, l'écluse d'Iltre.

Juste après nous être amarrés, nous essayons une drache qui pouvait être qualifiée de Nationale tant elle fut intense. Ici aussi nous

sommes reçus chaleureusement après seulement 26 kilomètres.

Le lendemain matin, Patrick qui ronflait paisiblement de l'autre côté du catway me fait remarquer que moi aussi je fais du bruit la nuit.

On en a bien ri, un partout, balle au centre.

Le lundi 17, nous passons le plan incliné de Ronquières, dernière côte, avant de retrouver notre point de départ.

De retour au Snef, après le repas, nous remisons nos bateaux sur les remorques, la pluie s'est encore invitée en fin de périple.

C'est bouclé et j'ai déjà une furieuse envie de remettre ça, mais en faisant « **le grand tour** » !

*Dominique Quijo*



# Vous reprendrez bien



S'il y a bien un endroit à explorer en bateau, c'est le nord de la Sardaigne.

Il n'y a pas si longtemps, cet endroit idyllique était plus apprécié par les chèvres et quelques bergers que par les touristes fortunés.

C'est l'Aga Khan qui, dans les années soixante, va sortir en quelques années le nord de l'île de sa torpeur.

Il fallait rivaliser avec Monaco, St-Tropez et la riviera italienne.

De cette idée est né le consortium Costa Smeralda.

L'objectif étant la transformation de côtes splendides sans aucune infrastructure moderne en un lieu de villégiature renommé.

Tandis que certains se prélasseront à Porto Cervo, nous nous contenterons d'un bungalow dans un camping avec ponton.

Claude et Solange, Brigitte et moi venions de passer une semaine dans le Sud de la Sardaigne et nous voulions prolonger notre séjour de 8 jours dans le nord.

Notre camp de base est situé dans la baie du Capo D'Orso, nous sommes à l'abri des vents et si la mer se lève il y a moyen de naviguer à proximité et en sécurité dans le Golfe de Arzachena à proximité.

En septembre et entre deux vagues de contaminations du Covid – le camping est vide et, seule une dizaine de bateaux sont amarrés au ponton.

Luigi nous accueille et nous montre la rampe en terre battue abritée par de grands eucalyptus.

La mise à l'eau ne posera pas de problème et nos bateaux sont amarrés au ponton loué à prix d'or.

Les remorques seront stationnées au fond du camping.

La zone de navigation est assez concentrée, il ne faut pas avaler des MN pour voir des endroits splendides. Néanmoins la météo étant favorable, nous irons, au nord-ouest jusqu'à Santa Teresa Gallura et au Sud-Est jusqu'au port d'Olbia.

Le port de Palau est situé à quelques minutes de voiture ou de bateau, il est pourvu d'une pompe à essence à quai et tous les commerces sont encore ouverts.

Mais ce sont les îles qui sont sans conteste les plus beaux spots de navigations – Maddalena, Caprera, Santo Stefano, Spargi, Razzoli Santa Maria font parties de l'archipel de Maddalena.

Elles sont juste devant nous.

Plus loin au nord, les Lavezzi et Bonifacio.

Attablés sur la terrasse du bungalow, nous préparons notre séjour et les navigations à venir.

Il faut profiter de cette météo idéale pour aller aux Iles Lavezzi car les bouches de Bonifacio peuvent être compliquées à traverser dès que le vent se lève.

Nous quittons notre ponton vers 10h du matin, longeons la côte nord de la baie, passons le Capo d'Orso, une première halte est prévue pour compléter nos réservoirs à Palau puis après être passés entre la Punta Sardegna et l'île de la Maddalena nous nous dirigeons droit vers l'île

de Spargi que nous contourrons par l'ouest, nous laissons les îles Razzoli à notre tribord et les Lavezzi sont à vue.

Nos bateaux filent à 20 knts sur une mer « clapoteuse », un terme approprié car les vagues à cet endroit sont générées plus par le ressac entre les îles que par une onde produite par le vent.

En plein été, c'est plus le sillage des bateaux qui lèvent des creux surtout par belle météo...

Les Lavezzi sont comme illustrées dans les catalogues de voyages.

Les gros rochers gris érodés par les éléments sont clairsemés sur une eau turquoise et cristalline.

Pas besoin de parler, la carte postale est écrite à l'ancre de nos bateaux, il n'y plus qu'à plonger dans une eau chaude et salée.

Nous nous perdons avec délectation dans ce dédale de cailloux et, en passant devant la stèle érigée en mémoire des 700 marins qui ont péri lors du naufrage de la Sémillante, nous aurons une pensée pour ceux qui affrontent les éléments et remercions tout bas la précision de nos instruments de navigation.

Heureusement, comme la météo est idéale, nous poussons une pointe vers Cavallo « l'île aux millionnaires » et c'est à l'abri d'une crique que nous déjeunerons riches d'un saucisson sec et d'un rosé bien frais. Pas question de filer à Bonifacio pourtant si proche.

En raison du Covid la zone est rouge et nous l'éviterons.

Au retour nous piquons directement sur Spargi que nous contourrons cette fois par l'Est.

# un peu de Sardaigne ?



## Les bateaux :

Solange et Claude sur Tamcre  
Selva 640 / 115 cv Selva

Brigitte et Cedric sur Samartom  
Zar 61 / 175 cv Suzuki

## La période :

Dès la 2ème semaine de septembre, il y a beaucoup moins de monde, l'eau est chaude et les journées sont plus courtes, ce qui permet d'assister à de magnifiques couchers de soleil.



La lumière est belle et le soleil dans notre dos illumine d'or les îles qui nous entourent.

Plutôt que de rentrer directement, nous bifurquons sur bâbord pour contourner l'île de Santo Stefano et passer devant le port de Maddalena. Nous croisons la navette qui relie Palau à Maddalena chargée de touristes qui retournent sur l'île principale.

Passés Capo d'Orso, nous enfonçons la poignée de gaz et avalons les deux derniers MN à 40 knts. La Dolce Vita, c'est exactement comme ça que je définirais la soirée passée sur la terrasse du bungalow. La nuit est claire et étoilée.

Nous prenons la voiture pour admirer l'archipel du point de vue panoramique sur la route de Palau.

Si cette vue est déjà très impressionnante de jour, la nuit elle prend une toute autre dimension.

Il faut pourtant rentrer, demain une nouvelle navigation nous attend.

L'archipel de Maddalena est tout proche et nous en ferons notre prochaine destination.

Pour naviguer en paix, mieux vaut être en règle et s'être imprégnés des restrictions de navigation dans la zone du parc national.

Certaines zones sont totalement interdites à la navigation, à d'autres la limitation de vitesse s'étend à 600m des côtes et finalement vérifiez bien que vous ancrez dans une zone autorisée et sur du sable.

De plus, il est nécessaire d'acheter « un permis » qui vous donne autorisation d'entrer dans ce parc, en vente en ligne ou dans les ports.



De plus, je vous conseille de vous méfier des fonds, les écueils sont nombreux, pourtant bien renseignés sur nos cartes Navionics, naviguez à vue !

Forts de toutes nos connaissances, nous partons vers Maddalena, nous passons sous le pont qui relie les îles de Maddalena et Caprera et là, dès cet instant les couleurs de l'eau nous subjuguent, toutes les palettes de bleus sont présentes et même plus car aucun appareil ne peut restituer une image fidèle de ces nuances.

Il n'est pas nécessaire de réduire notre vitesse, nous longeons la côte, nous fauflons entre les cailloux pour parfois devoir rebrousser chemin faute de fond.

Il y a une multitude de criques dans lesquelles nous voudrions faire halte. Étonnement, la végétation qui borde la côte est verdoyante et l'urbanisation est heureusement bien intégrée au paysage.

Le temps s'écoule, une petite brise s'est levée et c'est à l'abri sur nos bateaux que nous déjeunerons sous les biminis déployés.

Les Iles de Santa Maria, Razolli et Budelli sont tout aussi belles et sauvages, nous slalomons prudemment entre les îlots, passons à proximité de la plage Rose dont le sable est protégé car trop de touristes en ramenaient en souvenir et, c'est rassasiés de ces images tellement différentes de notre quotidien, que nous rentrons au ponton du Camping Capo d'Orso.

Bling Bling notre prochaine destination sera Bling Bling ! direction Olbia avec un arrêt à Porto Cervo. Partir plein Est puis au Capo Ferro descendre la Costa Smeralda.

Sur le trajet nous croisons « A » un trois mats futuriste dessiné par Philippe Starck et propriété d'un oligarque russe et Dilbar un yacht de 156m construit par Lürssen.

On arrive très vite à Porto Cervo. On s'annonce par VHF et immédiatement deux zodiac nous prennent en charge et nous placent au ponton d'accueil qui est vide. L'endroit est évidemment joli ; rapidement on se rend compte que nous sommes dans un parc Disneyland du luxe – ici ce n'est que boutiques de marques connues où totalement inconnues mais dont le prix des articles est délirant, seules les glaces sont proposées à un tarif correct, Claude et moi n'hésitons pas.

À la sortie du golf de Porto Cervo vous verrez l'archipel de Nibari – sous protection totale du parc national et interdit à la navigation, nous continuons et passons très prudemment dans le passage étroit entre Isola delle Rocche et la côte tandis qu'un gros semi-rigide nous dépasse à 20 knts...

Toute cette côte est très belle, très découpée, elle est ponctuée de plages et de criques.

Quelques bateaux sont à l'ancre à l'abri d'îlots, la plupart sont des semi-rigides italiens ou des vedettes

dédiées exclusivement au farniente. Il faudrait des semaines pour tout explorer.

Nous passons le majestueux Cap Figari pour entrer dans le golf d'Aranchi, plus au sud nous apercevons l'île Tavolara très allongée et dont la forme rappelle un dinosaure endormi, elle est surtout connue pour son restaurant en bord de mer qui sert des pâtes au homard.

Enfin, nous empruntons le chenal pour entrer dans le port d'Olbia, plein d'enthousiasme nous voudrions visiter la ville, faire quelques courses et profiter d'une terrasse ombragée, pourtant une talonnade sur un sec va mettre fin à notre projet. Voilà ce qui arrive quand on est plus préoccupé par trouver une place d'accueil que de garder un œil sur sa carte marine, voilà ce qui arrive quand dans un port, les rochers affleurants ne sont pas signalés.

L'hélice inox Bravo 1 de mon Suzuki 175 cv est légèrement pliée sur deux des 4 pales et c'est bien suffisant pour engendrer de grosses vibrations.

Au ralenti, nous trouvons un chantier qui nous autorise à changer l'hélice à quai.

Deux mécanos nous prêtent leur matériel car l'écrou d'hélice est recalitrant.

Heureusement, seule l'hélice a trinqué, et surtout que j'en avais une de rechange.

Il se fait tard et nous n'avons plus le cœur de visiter Olbia, nous rentrons au Capo d'Orso.



Encore plus qu'à l'aller, la côte est belle et nous profitons du trajet pour admirer les îles.

Les jours suivants, nous randonnons au nord-ouest, la Costa Serena était le premier choix de l'Aga Khan pour en faire un lieu de villégiature moderne mais un grand propriétaire terrien belge a refusé les offres d'achat de ses terres, privilégiant la nature à l'urbanisation.

Porto Pollo, Porto Pozzo et enfin Santa Teresa Gallura sont autant d'abris prisés par les voileux. Attention, c'est vraiment la pointe nord de la Sardaigne et les bouches de Bonifacio peuvent être traîtres et le temps peut changer rapidement. Par chance la météo est clémente et nous pouvons profiter pleinement de nos bateaux.

À l'occasion d'une pause déjeuner dans une crique, Claude va aussi se frotter à un sec et plier son hélice, dans son cas les pales tordues vont retrouver leur forme initiales grâce à sa dextérité et une pince adéquate.

Pour oublier cette déconvenue, nous ferons halte au port de Maddalena. Au quai, un touriste démarra son SR de location avec le moteur hors de l'eau et en prise, il descendra le moteur au trim, nous arrosant copieusement avant de s'en aller sans un mot d'excuse. Nous l'avons vraiment bien méritée cette glace.

Les vacances touchent à leur fin... les bateaux sont remontés sur les remorques sur la cale douteuse. Le temps de vérifier l'attelage, nous voilà partis pour Olbia pour embarquer sur le ferry qui nous amènera à Gênes après une nuit de traversée.

La Sardaigne comme la Corse sont deux îles facilement accessibles, les équipements d'accueil pour nos petits bateaux sont parfois sommaires mais nombreux.

Il n'y a aucun problème d'avitaillement pour autant que l'on soit prévoyant.

En Sardaigne, la cuisine est vraiment goûteuse, il est vrai que la saveur d'une dorade grillée est exhaussée par le climat et l'accent chantant des serveurs.

**Cedric Charlier**



### Recette du Calamar grillé, 4 personnes

Acheter ou pêcher (c'est moins facile) 4 calamars de 20 cm de long, le prix varie très fort en fonction de la saison. Nettoyer les calamars en vidant le corps des viscères gluantes et en tirant sur la tête Couper les tentacules à l'avant des yeux

Retirer la « colonne vertébrale » située à l'intérieur du corps, bien nettoyer l'intérieur.

Bien frotter avec vos doigts l'extérieur du calamar afin d'enlever la fine « peau » pigmentée

Salez, poivrez et badigeonnez d'huile d'olive de qualité

Placez les calamars et leurs tentacules sur le BBQ

Bien surveiller la cuisson et retournez les. Ne cuisez pas trop longtemps max 10-15 min.

Avant de les sortir de la grille, saupoudrez abondamment de persil plat ciselé et arrosez les d'un trait de jus de citron.

Placez-les, coupés en rondelles sur un plat, encore un trait d'huile d'olive et garnissez de quartier de citrons.

Servez simplement avec du pain Sarde, une salade de tomate et un vin blanc sec ou rosé bien frais de votre choix.



# Huy - Namur – Huy

17 avril 2021



Gros succès pour cette première de la saison, douze bateaux inscrits pour une sortie mosane.

Initialement, nous avions prévu de prendre la direction de Liège et, sous l'appellation « Yes Huy Kane », rejoindre le petit port limbourgeois sur le canal Albert.

Pas de chance, l'écluse d'Ampsin-Neuville, en travaux, ne sera pas actionnée ce samedi.

Nous nous rabattons sur Namur et Jambes.

Comme toujours nous sommes très agréablement accueillis au Royal Yacht Club de Huy, port de Corphalie, où nous profitons des deux slips pour mettre à l'eau.

Pas de pot, la plus belle et la plus grosse unité résiste à l'insistance de son skipper.

Rien n'y fait, pas le moindre vrombissement, la journée est fichue pour eux.

Patrick, Rita et leurs invités resteront à quai.

Le groupe se compose des familles De Neef, Oosterlink, Detraux, Charlier, D'Olivier, Joyeux, Vassart, Fostier, Van Haelst, ainsi que le duo Cattelain M'Nasser, le petit nouveau de la journée, Adrien Lebrun, accompagné d'un copain et notre invité, un peu bruyant mais fort sympa, Koenraad Van Nieuwenhuisen, organisateur des compétitions motonautiques « BK Offshore ».

A 10.15h, nous ne pouvons plus attendre, les onze bateaux restant prennent la direction d'Andenne. L'écluse est ouverte et la bassinée se fait sans problème, Gilles remet à l'éclusier la liste des participants pour les formalités liées au numéro de voyage.

Nous remontons le fleuve, Marche les dames, Beez et son viaduc et déjà l'écluse des Grands Malades s'ouvre à nous.

Au sortir de celle-ci, nous sommes à Namur, direction le port de Jambes où nous ferons halte.

Nous y sommes rejoints par Jean Pierre Bastin.

Pour l'accostage, nous avons l'embaras du choix, le port est presque vide.

Retour à quai avec masques et dans le respect des mesures Covid.

Fort heureusement les sanitaires et une petite buvette take away sont accessibles.

Nous nous éparpillons le long du quai et y dégustons notre pique-nique.

L'ambiance est bonne mais impossible de développer les contacts comme avant la pandémie.

Il est temps qu'elle s'estompe, cette mauvaise blague qui, depuis plus d'un an, nous pourrit la vie pour rapidement retrouver l'ambiance festive qui, toujours au BPC, a caractérisé nos activités nautiques.

A 14.30h c'est le signal du départ, nous reprenons la navigation et empruntons la Sambre pour aller à la découverte du nouveau téléphérique qui assurera bientôt la liaison entre le « vieux Namur » et la citadelle.

Et c'est déjà le retour, que nous parcourons un peu (trop) rapidement...

En fin d'après-midi, de retour à Huy, nous sommes rejoints par un 4x4 de la police de la navigation qui, fermement, vient nous taper sur les doigts pour non-respect des vitesses et conduite dangereuse... Le confinement que nous avons subi depuis de longs mois nous a rendus un peu trop fougueux et téméraires, c'est sûr.

Fort heureusement, seule une réprimande nous sera faite, merci aux policiers de leur compréhension.

Une bien belle journée, fraîche en matinée mais sous le soleil, qui nous a permis de renouer avec notre activité de prédilection et de faire la connaissance de nouveaux membres.

Merci à tous les participants que vous reconnaîtrez aisément sur les photos.

**Jacques Van Haelst**





*En 1999 mon père, Guy, s'est installé dans les Côtes d'Armor.*

*10 ans plus tard nous avons le plaisir de participer à une sortie dans le Golfe du Morbihan avec Francis Debergue et Alexandre Notez.*

*En 2010, grâce à Christian Devries et au regretté Pietro Riccatti, mes enfants et moi avons découvert le plaisir de naviguer autour des îles du Nord et du Centre de la Croatie.*

*Pour cet été 2020, j'ai prévu une navigation différente et plus engagée afin de réaliser une forme de raid initiatique avec mon fils aîné, Yannis, 17 ans, et son frère cadet, Yonas, 14 ans.*

*Tout ceci, « entre mecs » et selon les aptitudes de chacun.*

## Nieuwpoort – St-Cast-Le-Guildo

L'envie de rejoindre les Côtes d'Armor était là, tout comme l'envie de parcourir le moins possible de km en voiture !

Le programme établi était le suivant : une semaine de navigation à trois depuis Nieuwpoort vers Saint-Cast-Le-Guildo, suivie de 2 semaines de voyages itinérants en Bretagne et du retour St-Cast – Nieuwpoort la dernière semaine d'août.

Dominique m'a secondé dans l'organisation et a profité de ce départ pour réaliser une sortie BPC : Nieuwpoort – Boulogne sur Mer.

Nous avons donc appareillé **dimanche 2 août** pour un «Nieuwpoort – Calais – Dunkerque ». Pure D'NA, Jeanne, Faflote, Tamcre et Gozitan étaient de la partie.

C'est donc par une belle journée ensoleillée que nous faisons route vers Dunkerque.

Tamcre nous accompagna jusqu'aux environs de la frontière et fit demi-tour.

Plus le temps passait, plus la mer se formait, avec un vent de face et une inversion des courants de marée. La progression fut fortement ralentie en fin d'après-midi. Après le demi-tour de Faflote qui rentra pour des questions d'horaires, nous décidâmes de faire escale à Calais pour la nuit.

Il n'aurait pas été sage de poursuivre ainsi jusqu'à Boulogne et risquer un accident.

L'entrée dans le port de plaisance de Calais nécessitait le passage d'une écluse à marées vers 23.00h et donc une longue attente à bord. Face à cette situation inconfortable, nous avons préféré rebrousser chemin jusque Dunkerque.

A bord de Jeanne, Pure D'NA et Gozitan nous avons profité de cette mer arrière pour surfer et atterrir à Dunkerque. Il a fallu trouver un hôtel pour les uns, monter les tentes pour les autres et se réconforter avec un bon resto pour tous.

**Lundi 3**, Pure D'NA & Jeanne rentrèrent sur Nieuwpoort. Lors du trajet vers la Belgique, après un au revoir sur le quai, ils firent la connaissance d'un phénomène atmosphérique surprenant : des trombes marines !

Gozitan prit seul son envol vers le Sud-Ouest. Une très légère pluie au départ nous rappelle que nous ne sommes pas en Croatie. Heureusement, j'ai bien équipé les enfants pour cette aventure.

Devant Calais, l'alarme moteur a retenti ! Pas de panique, c'était l'alarme des 100h moteur effectués depuis la saison précédente. Apaisés, nous sommes repartis vers les Caps Blanc et Gris Nez. Nous avons profité d'une halte pique-nique peu après Calais. Comme la veille, la mer forçait dès le milieu de journée. Les conditions ont été mouvementées jusqu'à l'atterrissage à Boulogne. Amarrés tout au fond du port, nous serons fort bien accueillis. Nous rinçons le pont avant de monter la tente sous le soleil pour le bivouac.

**Mardi 4**, après un copieux petit déjeuner, nous avons appareillé avec l'objectif d'atteindre Le Havre et de refaire le plein. L'étape prévue est d'une belle distance et nous resterons loin en mer. Longer la côte pour passer par la Baie de Somme est tentant mais néanmoins non compatible avec la distance à parcourir. Le vent de face et les vagues nous feront obliquer une première fois vers Dieppe, tant le parcours est pénible. Eu égard aux conditions, les enfants prennent peu la barre, contrairement à leur habitude. Dans l'après-midi, une légère amélioration me fait changer de cap pour atterrir à Fécamp. Nous arriverons sous un soleil radieux et en profitons pour tout rincer, puis nous sustenter.



Les enfants profitent d'un repos matinal puis d'une découverte de la ville de la Bénédicte. J'en profite pour mettre à jour le livre de bord et planifier la suite...

Après un bon repas, nous ravitaillons également Gozitan : 160l pour refaire le plein, ajoutés aux 70l de jerry can mis à Dunkerque. Nous avons consommé 1,3l/mn, soit 30% de plus qu'une navigation habituelle. Les creux et ce rapide calcul nous mettent en garde pour la suite des étapes, heureusement plus fournies en essence à quai (souvent 98 oct.). Nous appareillons vers Etretat, l'Aiguille et ses 2 arches. Juste splendide et avec une mer plate qui nous permet de passer sous l'arche. Du plan « Ouistreham », au vu des conditions, nous passons au plan Cherbourg avec le besoin de doubler le Cap de Barfleur.

En quittant Etretat vers 17.00h, la mer continue à mollir et restera calme et clémente durant toute cette navigation. Oui, c'est bien la mer et les marées qui devraient guider nos déplacements. Les contraintes des repas, du montage et démontage d'une tente – sèche si possible – et de notre repos rendent cet état d'esprit difficile pour nous.

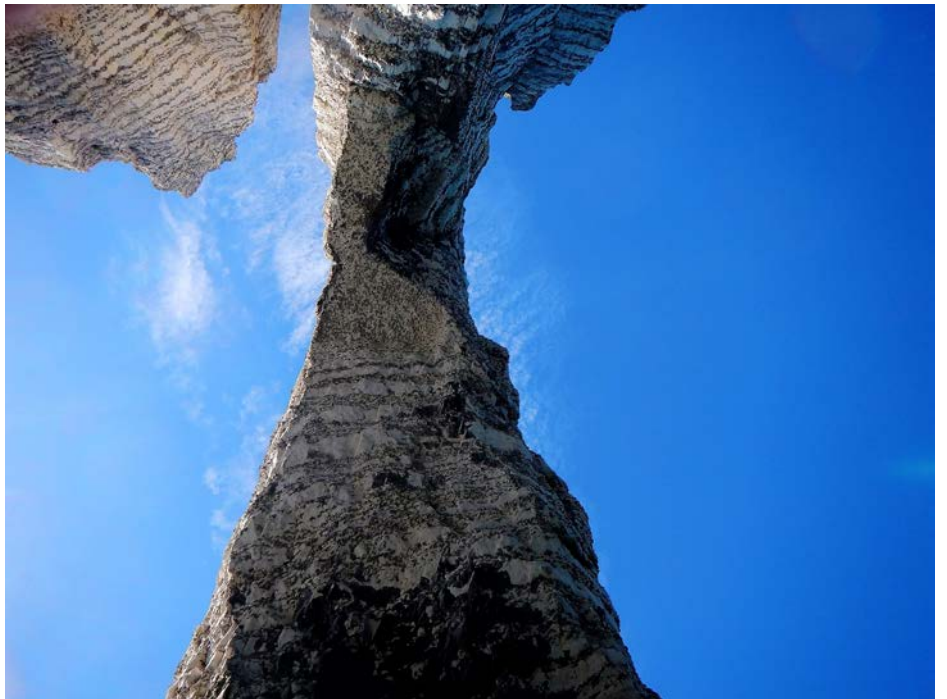
Doubler ce premier cap réputé pour des courants de 4 à 9 nœuds et les vagues qui lèvent à l'avenant, est un questionnement pour moi. Je sais que je peux, avec ma menue embarcation de 6m et les 2 ados comme co-équipiers, l'envisager dans de bonnes conditions seulement. Je le « sens » bien et ces bonnes conditions sont réunies.

Vers 21.30h, nous atterrissons à Chantereyne, très belle marina de Cherbourg.

Deux longues étapes consécutives et la promesse abandonnée d'une étape courte à Ouistreham nous amènent à profiter d'un jour de repos et de la visite de Cherbourg. Visite de la ville, du musée du parapluie,

[www.leveritablecherbourg.com](http://www.leveritablecherbourg.com), de la marina, discussion sur le passage du Raz Blanchard avec les locaux... la journée passera vite et se gravera dans nos mémoires comme un souvenir très agréable du voyage.

**Le vendredi 7**, nous appareillons à



une heure agréable, nous devons passer le Raz Blanchard 3h après pleine mer. Le port se situe à 15mn de là. Nous démarrons 1h avant... passons le cap et allons ensuite à la rencontre d'un voilier anglais avec qui nous avons échangé sur cet événement. Nous vogueons à bonne allure direction Sark, nous contourons Jersey par l'ouest. Après une pause déjeuner, passés mi-parcours, nous contourons le plateau Les Minquiers pour filer vers le Cap Fréhel et Saint-Cast-Le-Guildo où mon père nous accueille.

Déjà 362mn, 30h moteur en 5j de mer depuis Nieuwpoort.



*Je cède ici la plume aux garçons pour la suite des opérations...*

## Itinérance en Côtes d'Armor (Yannis)

Une fois arrivés à St-Cast-Le-Guildo, papa et moi-même avons préparé et nettoyé nos affaires pour un petit voyage de découverte du département des Côtes D'Armor par la mer. Ne sachant combien de temps cela nous prendrait, nous avons fait des provisions pour approximativement deux semaines.

De son côté Yonas a préparé un itinéraire avec son grand-père pour sa traversée de Bretagne à vélo.

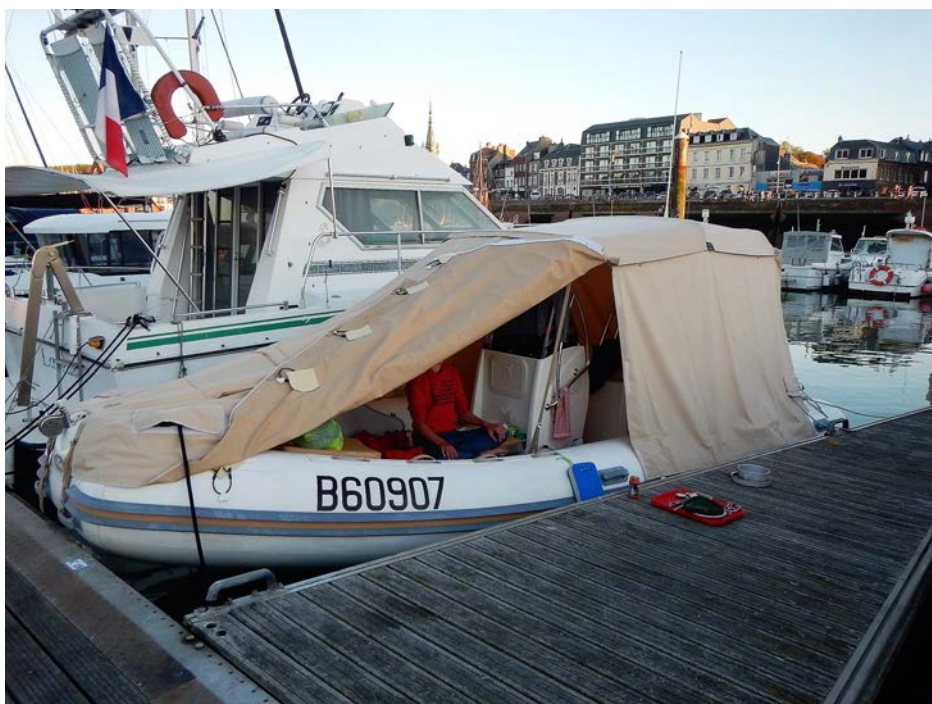
Pour commencer, nous sommes partis, mon père et moi, vers St-Quay-Portrieux, une très jolie ville de la baie de Saint-Brieuc. Le lendemain de notre arrivée, nous avons fait une balade sur la côte en direction du centre historique de ce village de pêcheurs. La ville est très bien protégée de la mer grâce à une petite île avec une chapelle et des hauts fonds juste devant l'entrée du port.

Nous avons, ensuite, continué notre route vers le Nord, en nous arrêtant à l'île de Bréhat où nous avons fait du camping sauvage et passé la nuit à l'ancre.

Le lendemain, nous avons fini le tour de Bréhat et descendons vers Lézardrieux, c'est là que se trouve une des bases des Glénans, une école de voile renommée un peu partout en France.

Nous avons poursuivi notre découverte avec le tour d'une presqu'île calée entre deux cours d'eau pour nous rendre à Tréguier, ville de l'un des 7 fondateurs de Bretagne. Cette nuit-là, il a plu pour la première fois de notre voyage. Nous avons donc décidé de passer la journée à terre pour visiter la ville. Là se trouve une très belle cathédrale du XII<sup>ème</sup> siècle, restaurée au XV<sup>ème</sup> ce qui lui donne une allure gothique.

Ensuite, nous rejoignons Trébeurden en longeant la côte au niveau de Perros-Guirec. Nous voulions voir la Côte de Granit Rose, où se trouve un rocher en équilibre en forme de tête d'oiseau. Pour finir, nous continuons vers Locquirec et St-Michel-En-Grève



qui marquent la frontière avec le Finistère. Nous sommes arrivés au point le plus à l'Ouest de notre pé-riple.

Sur le chemin du retour, nous avons rejoint la réserve naturelle des « Septs-Îles ».

Nous y avons mangé au gré des vagues et des cris d'oiseaux avant de rejoindre Paimpol.

Après une courte visite de la ville, nous avons repris la mer en passant par le phare du Grand-Léjon.

Nous avons même vu des dauphins au large d'Erquy, juste avant de rentrer à St-Cast-Le-Guildo.

A deux, nous avons parcouru 190nm en 24h de navigation durant une bonne dizaine de jours et une consommation de moins d'un litre au nautique.



## Retour en Belgique (Yonas)



Tous d'abord nous avons regardé la météo ensemble et ce que nous avons vu, ne nous a pas enchantés. Des vagues bien trop grandes pour notre bon Gozitan, avec des intervalles trop courts et de grands vents annoncés. Et ceci, durant toute la semaine et sur tout le trajet du retour. C'était juste trop pour nous et notre fidèle navire.

Il fallut se rendre à l'évidence, on ne partira pas cette semaine-là. On doit tenir compte de la contrainte temps, la rentrée était la semaine suivante justement. Yanis et moi devons aller à l'école.

La décision a été prise de rentrer en voiture.

Maintenant il fallait aller chercher la voiture et la remorque en Belgique, pour pouvoir rentrer tous avec le bateau. Le lendemain matin, on a convenu que grand-père et papa rentreraient en Belgique, à deux, pour redescendre chacun de leur côté, papa avec la remorque et grand-père avec son van.

Avant de rentrer, on doit gruter et déposer Gozitan sur la remorque le matin et l'après-midi on l'a lavé tous ensemble. Il était sacrément vert ! Le lendemain, retour en Belgique.

Nos remerciements à Tim (BoBat) qui a préparé le bateau avant son départ et répondu présent à mes inquiétudes, Dominique pour l'assistance-intendance, Riba pour son dépannage de remorque après notre retour.

**Xavier Van Achter, Yonas & Yanniss sur Gozitan**

# De l'épave au graal...

## Le chantier hors normes de Fabien Deroubaix

Cela fait longtemps que j'avais promis de relater les travaux de restauration de Diablo 3.

C'est avec lui que je navigue actuellement et pour de nombreuses années j'espère.

Je cherchais un pneumatique plus grand que Diablo 2 (Brig Eagles 600 150cv), mon choix s'est porté sur un Vaillant 7.50 x 3m très marin qui supporte 300cv.

J'ai trouvé une coque à l'état d'épave et en ai négocié le prix pendant 2 mois.

Acheté en août 2017, il a fallu trouver une remorque, le nettoyer puis le démonter pour un état des lieux précis.

La coque est saine, le tableau arrière a bougé mais est sain, le pont se désolidarise par endroit, le boudin est H S, les coussins aussi, bref il y a du taf !

Après grattage et nettoyage du gel-coat fissuré et abimé intérieur et extérieur, je pose des renforts en Airaix stratifié au tableau arrière, recolle le pont à certains endroits, répare les coups et fissures, pose des renforts sur les coffres avant, panneau avant et plateforme arrière.

Je procède à un changement de configuration du bolster, un frigo, 2 armoires et un coffre sont positionnés sous l'assise.

Le poste de pilotage et son tableau de bord bénéficient du même traitement, stratification et mastic.

Après le ponçage final, une couche de fond, 2 couches d'apprêt et 2 couches de peinture blanche polyuréthane bi-composants, idem sur la coque avec, pour elle, un traitement anti osmose et un antifouling spécial pour remorque et vitesse, produit qui peut être poncé finement pour la glisse.

Ensuite, pose des instruments et câblage, une centrale Simrad, un sondeur, un second GPS, AIS, VHF, intercom, éclairage, guindeau, flaps, 12v et 220v, frigo, chauffage, radio, usb, etc.







Compte tenu de sa forme triangulaire, le réservoir d'essence inox (300l) pose problème, la jauge, une sonde classique, manque de précision.

Pour un calibrage correct je suis passé en nmea 2000.

Puis, installation du réservoir d'eau (75l) en double circuit, douche pont, et rinçage moteur au port. Fabrication d'une delfinaire inox pour le guindeau.

Et enfin les boudins, suite à une erreur de modèle chez Henshaw (UK), ils ont très gentiment réparé mais j'ai dû aller déposer le bateau pour refaire le bon boudin et le coller dessus, puis retourner une semaine plus tard et enfin faire les finitions.

Mars 2018, il est temps de poser le moteur, un 225 Optimax, monté sur un lift pour optimiser vitesse et consommation.

J'ai, ensuite, trouvé une nouvelle tête moteur avec seulement 18h de service en 250 cv, j'ai donc procédé à l'échange, mon boîtier étant reprogrammé je dois le renvoyer pour affiner les réglages moteur,

J'ai aussi changé la remorque par une neuve et réalisé un taud de camping complet.

Au final le bateau navigue très bien, il passe merveilleusement en mer formée.

Chargé, les pleins faits et avec anti-fouling, je suis à 51 nœuds lift au 5 et 5600 trm, il reste très stable.

En camping il est aussi très confortable, un wc chimique sous la console complète le matos, c'est l'autonomie totale.

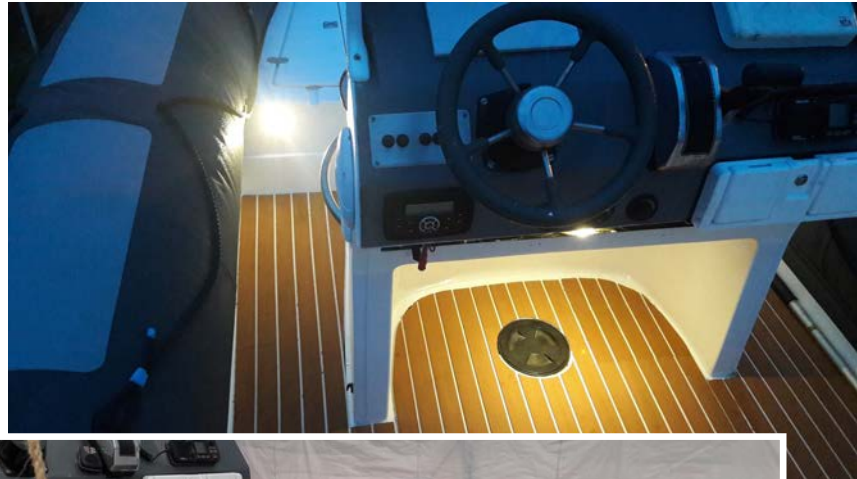
Par contre au port avec ses 8.5m x 3m, ça douille...

Pour la réalisation, il faut certes un peu de connaissance, du matériel, mais aussi un espace chauffé pour le travail hivernal.

Par rapport à l'achat neuf, si l'on exclu les heures de boulot, l'économie est substantielle et en finale on dispose du bateau tel que souhaité.

En espérant vous donner quelques idées, sachez que d'autres projets sont en cours, dont je vous tiendrai informé.





***Un an et 800  
heures de travail  
plus tard...***



**Et voici enfin la solution au problème que je vous proposais dans l'édition précédente de notre Pneu et dont je commence par rappeler l'énoncé :**

Un yacht se trouve dans la position 53°00'N et 00°00'E. Il navigue d'abord 100 NM dans la direction 090°, ensuite 100 NM direction 000°, 100 NM direction 270° et enfin 100 NM direction 180°. Le yacht arrive

- à sa position de départ
- à l'est de sa position de départ
- à l'ouest de sa position de départ**
- au sud de sa position de départ

Comme je le suggérais, cette petite énigme ne fait que mettre en évidence un mécanisme de base lié au type cartes que nous utilisons couramment sous nos latitudes : la projection Mercator.

L'unité de distance est le mille nautique qui correspond à une minute d'arc.

Si je veux reporter une distance  $x$  d'un point A vers un point B, je dois mesurer cette distance  $x$  :

- Sur l'échelle des latitudes donc sur un des bords latéraux de la carte ;
- ... et à une hauteur à peu près équivalente à l'écart entre les points A et B

Ce second principe se justifie par le caractère variable de l'échelle d'une projection Mercator : plus on monte sur la carte, plus l'écart entre les latitudes augmente ; autrement dit l'échelle y sera différente de celle au bas

de la carte. Ce n'est pas grave en soi mais à condition de rester cohérent en tenant compte de cette variabilité.

Appliquons ce qui précède au problème posé :

1<sup>ère</sup> étape : A-B : nous mesurons 100 Mn comme nous venons de l'expliquer et nous portons le pt B dans la direction 090°

2<sup>ème</sup> étape : B-C : comme nous mesurons les 100 Mn un peu plus haut sur l'échelle, le segment B-C (direction 000°) sera légèrement supérieur au segment de route A-B

3<sup>ème</sup> étape : C-D : nous mesurons les 100 Mn encore nettement plus haut (latitude 54°40'N) direction 270° ! On s'aperçoit que la distance C-D sera nettement supérieure à la distance A-B

4<sup>ème</sup> étape : Nous constatons que notre point d'arrivée sera nettement à l'ouest de notre point de départ A

La bonne réponse est donc la proposition c.

Pour information : A la Commission examens du SPF, nous avons décidé de mettre cette question dans la base de données de l'examen « Yachtman ». Mais, vu le caractère basique des principes mis en cause, j'ai pris l'habitude de la soumettre aux candidats au « brevet général » dans le contexte de nos cours. Ceci en vertu de l'adage « qui peut le plus, peut le moins »

## 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](http://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](mailto: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](http://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](mailto:owen.welch@gmail.com) +32 (0)479 98 62 05



NAVIGUER SANS SOUCIS,  
ÇA COMMENCE ICI.



Maintenance  
réparation  
moteurs  
hors-bord

Équipement  
de navigation

Traitement  
de la coque



Administration

Réparation  
des  
tubes

Transport

info@bobat.be

+32 471 80 57 15

Comfort en  
veiligheid

ideaal voor lange  
afstandsritten

Maatwerk en speciale  
uitvoeringen

**Riba  
Service center**

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



Follow us on  
Facebook



**TRAILERS**



Wegklapbare en  
waterdichte LED verlichting



Lumières LED pliables  
et Imperméables

[www.riba-trailers.be](http://www.riba-trailers.be)

Helststraat 49-2  
B-2630 Aartselaar

Confort et  
sécurité

La «grande routière»  
par excellence!

Travail sur mesure et versions  
spéciales sur demande