



Since 1976

LE PNEU

La revue du BELGIAN PNEUMATIC CLUB N°123 déc. 2021

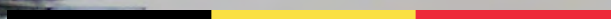
BPC 45 ans

**Raid BALTIQUE
Le Léman
PARIS**



**Breskens
Anseremme
On the beach...**

belgianpneumaticclub.be
belgianpneumaticclub@outlook.com



Plaisance

BOAT EQUIPMENT STORE BRUSSELS

Votre Shipchandler à Bruxelles

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

info@plaisance.be

www.PLAISANCE.be

+32 (0)2 216 79 34



Brugge Marine Center

BMC

www.Brugge Marine Center.com

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



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 RUELE

Serge VASSART

Treasorier

Patrick GILLET

Action Sociale

Olivier KERVYN de VOLKAERSBEKE

Chargé de cours

Didier RUELE

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.



édito

C'est le moment de remettre les gaz...

Les administrateurs se sont remobilisés pour, dans la mesure du possible, relancer les soirées et rallier de nouveaux membres.

Nous disposons d'une situation financière qui nous permet d'envisager de nouvelles initiatives et un horizon serein.

Mais, remettre les gaz ne peut se faire sans votre participation et je voudrais vous encourager à nous épauler dans cette entreprise.

Plusieurs défis doivent être relevés...

Nous devons refinancer la publication de notre revue Le Pneu par la publicité. Le démarchage vers de nouveaux partenaires est une priorité.

Chacun d'entre nous connaît quelqu'un susceptible de nous sponsoriser ! Aidez-nous, sollicitez-les. (Voir tarif p27).

Les sorties constituent la raison d'être, l'objet même de notre asbl.

Avec votre collaboration active, nous devons faire preuve de plus de dynamisme pour étoffer le calendrier.

Lors de notre réunion de janvier, nous planifierons les activités 2022 avec des sorties variées: d'un jour, d'un week-end, la possibilité de vous joindre à un séjour de vacances nautiques, dans notre pays ou dans les pays limitrophes, des sorties familiales ou des raids sportifs.

Soyez plus entreprenants, plus actifs, il ne faut pas être absolument membre du comité pour proposer une sortie et en assurer la coordination.

C'est l'affaire de tous, c'est la nôtre, c'est la vôtre aussi !

Pour vous épauler dans votre démarche, nous vous invitons à travailler en équipe, n'hésitez pas à demander conseil.

C'est ça aussi l'esprit club.

Nous devons également penser à la relève et à rajeunir nos cadres.

Nous sommes demandeurs d'accueillir, au sein du comité, de nouvelles têtes, de nouvelles compétences et de nouvelles idées.

Nous serions aussi très heureux d'y compter des dames parce qu'elles apportent, en plus, une touche innovante et bienveillante.

Du sang neuf ne peut être que profitable !

Bonne fin d'année à tous.

Jacques Van Haelst

Président



- 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

Des batteries plus légères...



De nouvelles batteries au Lithium sont désormais disponibles en 12v pour un usage plaisance.

5 fois plus légères, elles permettent des charges partielles et rapides, il est possible de charger 50% en 20 minutes.

Une batterie au lithium dure 3 à 4 fois plus longtemps qu'une batterie au plomb, sans perte d'efficacité. Elle ne produit aucune émission, est adaptée à toutes les applications et disponible en version étanche IP67.

Il faudra cependant encore attendre quelques années pour que les prix baissent, car une 100AH LITHIUM FER PHOSPHATE coûte actuellement **700 €**...

MagicEzy

DO IT IN SECONDS

<https://buy.magiczy.com/hairline-fix/>

Réparer facilement et rapidement le Gelcoat

MagicEzy est un nouveau produit qui permet de réparer les éclats de Gelcoat sans ponçage et sans mélange.

Prêt à l'emploi, ce produit en petit tube est disponible en 11 coloris dont 5 nuances de blanc.

Très simple d'utilisation, il suffit de remplir la zone à réparer avec le mastic et utiliser l'arrière du tube comme spatule pour lisser.

Pour terminer, nettoyer le tube à l'aide d'un chiffon.

Il existe également le « 9 seconds » pour les éclats plus conséquents.

Le gamme Hairline permet de réparer les éclats, les fissures et le faïençage.

Produit disponible dans les shipchandlers au prix de 25 €.



BJKO
OFFICIAL PROMOTER

AquaCross

BELGISCHE MARSHALL FEDERATIE vzw

KoBra

LUMMEN
14-15 MAY

DOSTENDE
25-26 JUNE

BLANKENBERGE
20-21 AUGUST

ZEEBRUGGE
17-18 SEPTEMBER

2022
POWERBOATRACING.BE

APPROVED

Nouveautés

BRUNSWICK

navico

Sources : ACTUNAUTIQUE
et MERCURY MARINE

Mercury, la course en tête...

LOWRANCE

FISHING

SIMRAD

RECREATIONAL

B&G

SAILING

C-MAP

CARTOGRAPHY

Cela fait quelques années que MERCURY, leader mondial du hors-bord, ne cesse de se développer et, depuis un peu plus d'un an, les choses se sont encore accélérées...

Brunswick (Mercury, Boston Whaler, Quicksilver, Bayliner, Attwood...) a annoncé cet été le rachat de Navico, le géant norvégien de l'électronique marine, connu pour ses marques Lowrance, Simrad, B&G et C-MAP...

Ces marques intégreront la division Advanced Systems Group (ASG) de Brunswick, qui comprend les princi-

pales marques de pièces et accessoires (P&A), du numérique et des dispositifs en réseau.

Cette acquisition va accélérer la stratégie ACES (Autonomie, Connectivité, Electrification et Accès Partagé) de Brunswick et fournir de nouveaux produits basés sur la technologie.

Elle a aussi pour objectif de maintenir sa position de leader mondial et l'ajout de ces marques à son portefeuille renforcera encore sa capacité à fournir des solutions numériques complètes et innovantes.

Navico est l'un des principaux fournisseurs d'écrans multifonctions, de détecteurs de poissons, de pilotes automatiques, de sonars, de radars et de cartographies.

Les marques Navico servent la plupart des principaux marchés des bateaux à moteur et des voiliers, pour des applications récréatives et commerciales.

A noter que les écrans multifonctions Vesselview Mercury sont basés sur des technologies Simrad et sont compatibles avec Simrad et Lowrance.

Parmi les autres innovations récentes de la marque, rappelons...



Le premier moteur hors-bord V12 au monde

Le Verado V12 600 CH 7,6 litres. Il est doté...

D'un moteur atmosphérique à quatre arbres à cames qui génère un couple impressionnant pour accélérer et faire déjauger rapidement les bateaux lourds et les amener rapidement à la vitesse nominale.

De la première transmission automatique à deux vitesses pour un moteur hors-bord.

De la première embase orientable, qui pivote sous l'eau tandis que la tête motrice reste dans une position fixe, offrant plus de place pour les configurations multimoteurs et un plus grand angle de direction améliorant la manœuvrabilité.

Assisté d'hélices contrarotatives, il a également un meilleur « mordant » dans l'eau pour l'accostage et les manœuvres.

Plusieurs technologies Mercury se combinent pour lui d'offrir **une économie de carburant et une autonomie exceptionnelle.**

Le hors-bord 360 APX de MERCURY RACING

Un V8 quatre temps de la série Apex, spécialement conçu pour la compétition en circuit fermé et propulser les bateaux de Formule 1 lors du UIM F1H2O World Championship (Championnat du monde de Formule 1 motonautique).



Equi**i**pement

ECHELLE DE SECOURS

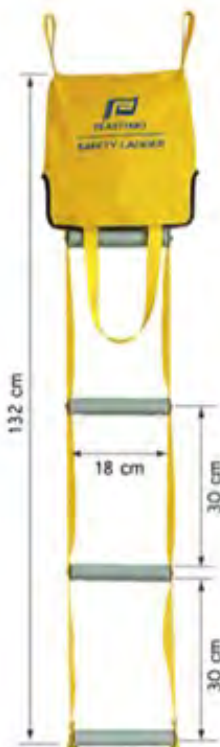
Vous l'avez sûrement remarqué, durant nos sorties printanières, certains membres confondent nautisme et natation.

Ils sont plusieurs à ne pas hésiter à se jeter à l'eau et à se mouiller pour le Club.

Vu cette forte propension à la baignade en tenue de ville et pour favoriser encore cette activité, nous préconisons de vous équiper de cette magnifique échelle de secours, Plastimo, disponible chez Plaisance diffusion...

Nous vous invitons tous à être prompt à saisir ces instants en photo ou vidéo pour que les absents puissent aussi en profiter.

Attention cependant, il n'y a qu'un pas entre la franche rigolade et l'accident bête et méchant...



LES CHAUSSETTES ETANCHES

La chaussette Activ' Merinos **Plastimo** est 100% étanche afin de vous permettre de manœuvrer en toute tranquillité, quand le temps se gâte.

Respirante et coupe-vent, sa laine mérinos antimicrobienne limite les odeurs, absorbe l'humidité et assure l'isolation thermique nécessaire jusqu'aux bouts des pieds.



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

Equipement

Treiller avec une foreuse, ça fonctionne...

Suite à l'acquisition d'un bateau plus grand, plus lourd, auquel il faut ajouter le poids des ans pour le skipper, s'est posée la question du treuil pour remonter la bête sur sa remorque.

D'emblée, mon choix s'est orienté vers un treuil manuel Goliath 3 vitesses.

Cet excellent modèle, qui équipait déjà ma précédente RIBA, permet une remontée aisée à condition de mouliner longtemps.

L'idée m'est alors venue de trouver une solution alternative, à l'aide d'une perceuse.

Trouver une foreuse visseuse électro portative puissante que j'ai eu la chance de dénicher neuve sur 2eme main.

(HIKOKI 18v Li-ion 70NM).

J'ai également acheté une seconde manivelle Goliath, coupé le manche et conservé l'embout qui se fixe au treuil.

Cette pièce a été soudée sur une douille permettant, à l'aide d'un adaptateur approprié, de monter l'ensemble sur la foreuse.



Compte tenu de l'importante puissance développée par les machines aujourd'hui disponibles, il est capital d'avoir le doigt léger sur la gâchette pour éviter de solliciter trop violemment le treuil.

Vous choisirez enfin la vitesse la plus adaptée sur le treuil (1, 2 ou 3).

Le choix de la foreuse / perceuse et de ses caractéristiques sera fonction du poids de votre bateau.

Jacques Van Haelst

Avantages :

- Un seul treuil toujours disponible en manuel, si nécessaire
- Coût moins élevé qu'un treuil électrique haut de gamme
- Pas de risque de vol du treuil électrique parfois convoité
- Pas de batterie dédiée sur la remorque ou dans le coffre de la voiture
- Pas de raccordement électrique spécifique sur le ou les véhicules tracteurs concernés



Le bilan de santé du moteur par analyses d'huiles



Le moteur d'un bateau d'occasion est-il en bon état ?

Lorsque l'on souhaite acheter un bateau d'occasion, il est important de pouvoir réunir un maximum d'informations quant à l'état des moteurs et des transmissions car leur remplacement ou leur réparation peut représenter des frais élevés. Vu leur faible coût, les analyses d'huiles sont un complément presque indispensable à l'expertise visuelle et aux essais en navigation car elles peuvent rendre de grands services et mettre en évidence une usure anormale ou une défaillance technique de la mécanique. Comme une simple prise de sang, une analyse d'huile peut révéler beaucoup de choses. C'est une solution rapide et non destructive pour se faire une idée quant à l'état de santé d'un moteur ou d'une transmission.

Un check-up moteur aussi simple qu'une prise de sang.

Lorsque vous faites un check-up médical, votre médecin vous demandera d'effectuer une prise de sang. Les analyses déterminent d'une part les éléments qui composent le sang et d'autre part toutes les substances qui sont véhiculées par celui-ci. C'est surtout la quantité de ces substances par rapport à une norme comparative qui sera significative et qui permettra de se faire une première idée quant à votre état de santé.

Tout comme le sang dans un corps humain, il en sera de même pour un moteur ou pour tout autre organe mécanique en mouvement qui contient de l'huile de lubrification. Lorsque le moteur tourne, l'huile traverse ses organes essentiels et récolte tout au long de son chemin, une foule de précieuses informations qui, lors de l'analyse en laboratoire, seront interprétées de manière scientifique pour diagnostiquer l'état de santé du moteur.

Un diagnostic scientifique sans démontages.

Le principal avantage de l'analyse d'huile réside dans le fait qu'elle offre la possibilité d'effectuer un diagnostic efficace, rapide, non destructif et peu coûteux. Il n'est donc pas nécessaire d'effectuer de laborieux démontages pour aller voir ce qu'il se passe à l'intérieur du moteur et il ne faut même pas effectuer de vidange. Un simple échantillon suffira pour faire parler l'huile et lui laisser dévoiler les secrets les plus intimes du moteur.



Des analyses qui fournissent de précieux renseignements.

Durant le fonctionnement du moteur, l'huile recueille et véhicule différentes substances comme des particules métalliques microscopiques, des polluants, de l'eau, du liquide de refroidissement ou du carburant. La présence illogique ou en excès de ces substances indique-

ra de potentiels dommages mécaniques, une usure anormale ou des négligences d'entretien.

Ce sera le signal d'alarme d'un risque de problèmes même si, extérieurement, le moteur semble en bon état et présente un bel aspect. Par exemple, une présence excessive de particules métalliques (aluminium, fer, chrome, cuivre,...) dans l'huile indiquera une avarie ou une usure anormale des organes mécaniques et par conséquent un risque de casse ou une faible espérance de vie du moteur ou de la transmission.

Une viscosité anormale de l'huile indiquera qu'elle est diluée par le carburant si elle est trop fluide (problème au système d'injection) ou qu'elle est excessivement polluée par des résidus de combustion si elle est trop épaisse.

Une présence d'eau ou de liquide de refroidissement dans l'huile indiquera un potentiel problème au niveau de la culasse ou une défaillance du joint.

Un bilan de santé pour tous les moteurs et toutes les transmissions marines.

Le diagnostic par analyses de fluides peut être effectué sur la plupart des organes mécaniques tels que moteurs in-board essence ou diesel, moteurs hors-bord quatre temps, générateurs, embases de transmissions z-drive et embases de moteurs hors-bord, inverseurs de transmissions en ligne d'arbre, transmissions par pods orientables. Il est également possible d'effectuer un diagnostic par analyses des liquides de refroidissement ou des carburants.

Pascal BARBIER

YACHT
EXPERTISE

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

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

club del gommone

Milan, le BPC à l'honneur **dal 1970**

Ce 27 novembre, lors de sa grande soirée honorant les performances de l'année en Gommone (bateau pneumatique), le club italien a, une nouvelle fois, porté le BPC à l'avant de la scène...

Gilles Van Haelst, un des invités d'honneur, a pour la seconde fois été ovationné pour son raid en Baltique et l'ensemble de nos activités.

Ce fut aussi pour lui l'occasion de revoir quelques amis et connaissances, particulièrement Cornelius Goldberg, ancien président de l'ASC (club allemand de SR).

Bravo à toi Gilles et merci pour le rayonnement du BPC que tu assures à chaque occasion.

Merci au Club del Gommone pour son accueil et sa gentillesse à notre égard.

Signalons encore que ce club fêtait, avec un an de retard, covid oblige, ses 50 années d'existence.

Vraisemblablement le plus vieux club d'Europe en la matière.



Le Tour de Tholen

Ce n'était pas l'affluence, ce samedi 26 juin à Waspik pour la sortie concoctée par Gilles.

Seuls Serge et Dominique Vassart étaient de la partie.

Au menu environ 150 km dans le vaste estuaire de la Meuse et de l'Escaut et effectuer le tour de l'île de Tholen, une première pour moi. Temps sec et couvert.

Nous sommes tous deux prêts bien avant l'heure mais, par sécurité nous attendons l'heure de départ prévue pour quitter les pontons.

Nous rejoignons la Bergse Maas, passons devant Drimmelen puis, direction Moerdijk et Willemstad. Nous empruntons la Volkeraksluis noord réservée à la plaisance. Quelques km plus loin, nous prenons le Schelde Rijnverbinding canal plein sud, direction Anvers, pour atteindre le Bergsche Diep ou nous découvrons une superbe marina au sein de l'Oosterdal Resort, un hôtel de luxe, des bungalows, une plage de sable et de nombreuses possibilités touristiques.

Un seul défaut, la rampe de mise à l'eau n'est accessible qu'aux abonnés disposant d'un pass annuel. C'est là, dans ce port encore clairsemé, que nous déjeunons à bord.

Nous franchissons ensuite la Bergsediepsluis qui nous amène vers l'Oosterschelde, sensible à la marée, direction le Keeten-Mastgat. Nous y sommes contrôlés par la police, pure formalité pour nous qui respectons les règles en vigueur. A souligner, la grande amabilité et le sourire du policier.

Nous franchissons encore la Kramersluis puis une nouvelle fois la Volkeraksluis pour, sous une drache orange, rejoindre notre point de départ, Waspik qui présente tous les avantages en matière d'accueil, un très vaste parking, une large mise à l'eau, des sanitaires et un tarif très compétitif.

Bref, une agréable journée de navigation soutenue dans un cadre de verdure.

Jacques Van Haelst



Anseremme

15 mai 2021



Nous sommes 8 bateaux et leur équipage à se retrouver au magnifique port d'Anseremme, sous un ciel couvert.

Après mise à l'eau, menée tambour battant, nous démarrons direction l'écluse d'Anseremme.

C'est là, que nous apprenons qu'un problème technique nous empêche de descendre l'écluse et aucun délai ne nous est donné pour la réparation.

Nous oublions Yvoir, notre destination initiale, et décidons de faire demi-tour pour repartir, objectif principal naviguer, direction Waulsort !

Nous pique-niquerons sous les arbres, bien protégés de la pluie. Nous allumons nos 3 barbecues et y faisons rôtir nos viandes.

Ensuite, hormis 3 équipages qui nous abandonnent, nous continuons vers la France, passons l'écluse de Waulsort et faisons demi-tour devant l'écluse suivante pour un retour vers Anseremme.

Nous remontons les bateaux sur les remorques et PLOUF !... C'est ce moment que choisit votre serviteur pour tester la température de l'eau. Heureusement, le naufragé reçoit des vêtements de plusieurs camarades, ce qui lui permet de se rhabiller au sec !

Le Capitaine du port fera quand même remarquer que la baignade est interdite dans le port et passible d'amende !

Mais tout se termine dans la bonne humeur, devant un verre à la terrasse du club-house. Encore une belle journée, malgré les déboires et la pluie.

Claude Detraux





BELGIAN PNEUMATIC CLUB

45 ans

1976 - 2021

Nivelles - samedi 23 octobre





Photos Olivier Kervyn

Kiel – Stockholm en Rib

1.200 nautiques en Baltique...



En 2019, je m'offre un nouveau bateau, un Humber Ocean Pro de 6,80m motorisé par un Mercury V8 Pro XS de 200 cv.

Fin 2020, moteur rôdé, le Rib est prêt pour un raid conséquent. C'est en Belgique et aux Pays-Bas que je me familiarise avec le bateau et son équipement lors de sorties organisées par le BPC.

Début 2021, après avoir réalisé en 2016 le tour du Danemark, je cogite sur un second trip en Baltique. Mon choix se porte sur une navigation « sportive » vers Stockholm.

Je prépare le programme et les étapes sur la webapp de Navionics, sur Google Maps et à l'aide du guide Imray « The Baltic Sea and Approaches » afin de lister les ports disposant d'essence à quai. Booking.com me guidera vers les hôtels, proches des marinas. 14 jours sont prévus pour le raid, dont 2 aller / retour au départ de Bruxelles et un jour pour visiter Stockholm.

Le départ se fera depuis la belle marina de Strande, au nord de Kiel. Celle-ci fut le lieu des compétitions de voile des jeux olympiques de Munich en 1972 ; depuis, chaque année y est organisée la « Kiel Week », durant laquelle se mêlent vieux gréements, régates et stands des acteurs du marché de la voile.

Je suis accompagné de Désiré Hincq, mon fidèle coéquipier, qui m'a déjà suivi durant un tour d'Irlande en 2013, d'Angleterre en 2014, d'Ecosse en 2015 et du Danemark en 2016.

Le logement se fera à l'hôtel et le bateau passera ses nuits dans les marinas.

En arrivant à Strande, l'animation bat son plein.

Les régates d'optimistes s'enchaînent et plus de 100 petits marins, âgés de 7 à 14 ans, tirent des bords devant le port olympique.

Le 22 août, nous larguons les amarres sous un beau soleil et un vent de face de 5 à 6 beauforts. La mer moutonne et les creux deviennent plus importants au fil de la journée.

Je jette un coup d'œil sur notre vitesse, 12.5 nœuds.

La journée sera longue et pénible pour les organismes. Arrivés à Stralsund, nous sommes cassés, épuisés, ça commence dans le dur.

Nous repartons néanmoins le lendemain pour Ystad, première escale en Suède.

Le contournement de la réserve naturelle d'Ostrugen est rock 'n'roll. Encore une mer de face qui nous empêche de déjauger. Heureusement, à mi-chemin, le vent

tombe. Nous arrivons enfin.

La marina d'Ystad est accueillante mais, pas d'essence.

Des restaurants avec vue sur le port, une belle carte postale et notre première bière suédoise qui ravit nos papilles.

Pour notre troisième jour, nous bénéficions enfin d'une mer plus calme avec vent de dos. Après une bonne heure de navigation, nous faisons le plein à Simrishamn et continuons notre périple vers l'île d'Öland, l'unique port où nous devons faire le plein à l'aide de nos deux jerrycans de 20 litres.

La station se trouvant à seulement 600m, nous faisons 3 aller-retours pour un total de 120 litres

Une météo défavorable est annoncée pour les prochains jours, nous annulons notre étape vers Visby sur l'île de Gotland et décidons de longer la côte en slalomant entre les îles.

Le lendemain matin, nous préparons le bateau sans trop y croire, le vent secoue les pontons et nous sommes encore courbaturés après les premières étapes.

Désiré m'avertit que si cela continue dans ces conditions, il lui sera difficile de poursuivre, le gaillard a de la ressource mais accuse néanmoins 70 printemps au compteur.

Le capitaine du port nous informe que, si nous arrivons à Oskarshamn, nous aurons la possibilité de poursuivre vers le nord le lendemain, le vent s'orientant sud, les îlots nous protégeront de la houle.

Nous tentons le coup et quittons le port. Après 1 mile, nous sommes déjà trempés et nous savons que nous n'enlèverons nos casques Gecko que ce soir.

Nous avalons les 40 premiers miles plutôt aisément et continuons, à bonne allure, vers le nord pour rejoindre Trosa avant la montée des vents annoncés force 8.

Encore 100 miles à accomplir.

Effectivement, bien protégés par l'archipel, nous nous fauflions entre les îles.

La navigation n'est pas simple, c'est le parfait endroit pour une formation GPS.

La pluie fait maintenant son apparition, elle nous accompagnera durant les 4 prochains jours.

Durant tout le raid, nous naviguons en ciré complet, avec bottes et casque.

Trosa, superbe marina, essence à quai, paiement automatique, le top mais, depuis quelques jours, nous ne rencontrons que peu de monde, sur l'eau et sur terre.

Les rues sont souvent désertes en cette période.

Après 4 jours de navigation, nous effectuons l'étape tant attendue vers Stockholm.

Au programme, petites îles, magnifiques villas avec pontons, terrasses sur pilotis équipées d'échelle de bain et garages à bateaux.

Nous accostons à la marina du Vasa Museum sous une pluie battante. Nous sortons nos sacs étanches des coffres et allons rapidement à l'hôtel.

Casqués, équipés de nos gilets de sauvetage, en ciré et bottes, nous inondons la réception.

Mamma Mia ! Notre auberge de jeunesse jouxte le musée ABBA, nous serons bercés par la swedish pop pendant les 2 jours.

Le lendemain, nous passons une journée à terre.

Nous visitons le musée Vasa, (voir encadré), le musée Viking et faisons le tour de la ville en bus touristique.



Nous sommes déjà à mi-chemin et prendrons désormais un cap vers le sud pour rejoindre notre point de départ.

Nous effectuons une étape courte pour gagner Nynäshamn. A nouveau, le vent souffle fort, les embruns passent au-dessus des quais, heureusement vent de dos. L'ambiance en ville est plutôt calme, la saison touristique s'étalant du 15 juin au 15 août, il y a peu d'endroits où nous restaurer.

Après une bonne nuit de sommeil, c'est reparti pour une nouvelle étape, et une longue, direction Oskarshamn – 135 miles. Nous avons un vent de 7 bft de dos, les piqueniques sont sportifs et les pauses sanitaires acrobatiques. A notre arrivée au port, situé au nord de la ville, comme tous les soirs nous rinçons le bateau. A ce moment, nous avons de la visite, les Coastguards, 2 policières nous demandent ce que nous faisons. J'explique notre périple et elles nous demandent pourquoi faire ça et par ce temps-là ? L'ambiance est sympa, elles sont impressionnées par le bateau et demandent s'il est à vendre. Mauvaise nouvelle cependant, le

port touristique est au sud de la rivière, notre hôtel au nord, nous devons marcher 45 minutes pour le rejoindre.

Personne à la station essence, nous pourrions refueler le lendemain à Kalmar, 40 miles au sud.

Durant l'étape suivante, on surfe sur les vagues à bonne allure et pique-niquons rapidement en mer. Elle se calme dans l'après-midi nous permettant de faire les 125 miles presque confortablement.

Le bateau passe merveilleusement en mer, avec les sièges suspendus, fini les pieds en bouillie et les douleurs aux genoux, toutefois les longues heures de navigation assise finissent par ankyloser le popotin...

Chaque soir, nous faisons un check du bateau, rien n'a bougé depuis la deuxième étape.

Lors de la première, nous avons dû resserrer l'arceau de la console, la manette des gaz et poser un collier de serrage pour maintenir le réflecteur radar.

Trop cool, ce soir, l'hôtel se trouve au bout du ponton avec une vue superbe sur le bateau amarré.

De Simrishamn, direction Rostock, retour vers l'Allemagne.

Nous longeons la côte sud de la Suède et prenons plein ouest vers le Danemark.

Nous croisons de nombreux bateaux militaires, des coastguards et la police. Y aurait-il une légère tension en mer Baltique ?

Nous contournons un parc éolien gigantesque avant de nous amarrer au port de Warnemünde, petite ville balnéaire animée où les badauds déambulent le long des quais.

Des bateaux de restauration rapide proposent harengs, poisson frit, frites et autres spécialités culinaires locales. Un coin de villégiature qui mérite le détour...

Dernière étape, retour à Kiel, par une mer et un vent de face 4-5 avec des pointes de 6.

Je pensais parcourir ça en 3h, il nous en faudra 5.

Heureux et fier d'avoir accompli près de 1.200 nautiques en 10 jours de navigation, malgré une météo venteuse et peu clémente. Sur le chemin du retour, j'envisage déjà d'organiser un raid Kiel – Oslo, en juin 2022, avec une météo plus favorable.

Gilles Van Haelst

Remerciements à Mercury Marine & Merc-Racing Van Akelyen Services



Les étapes du 21 août au 3 septembre

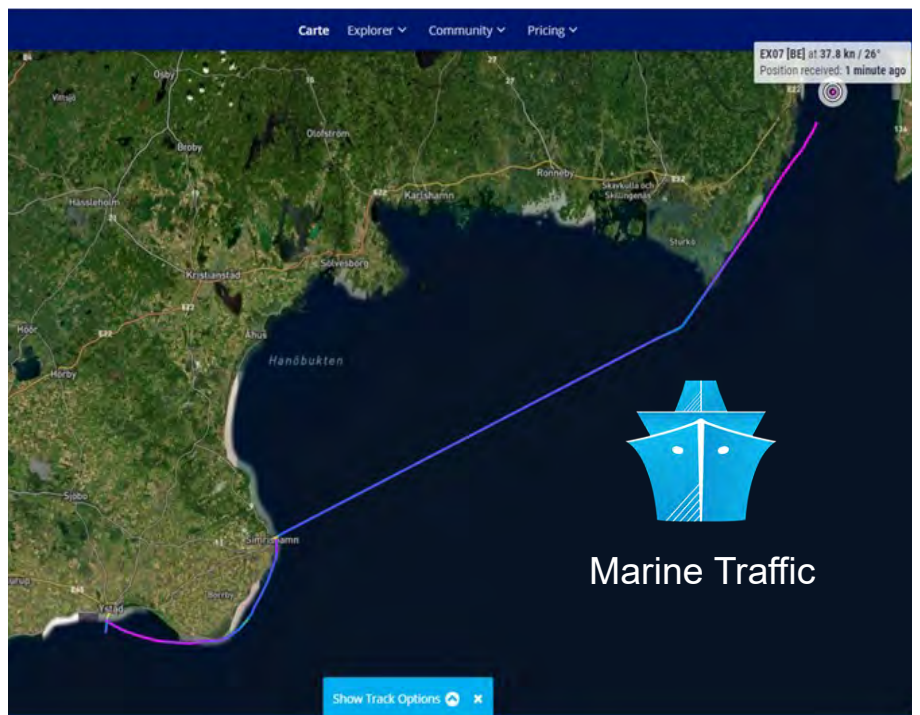
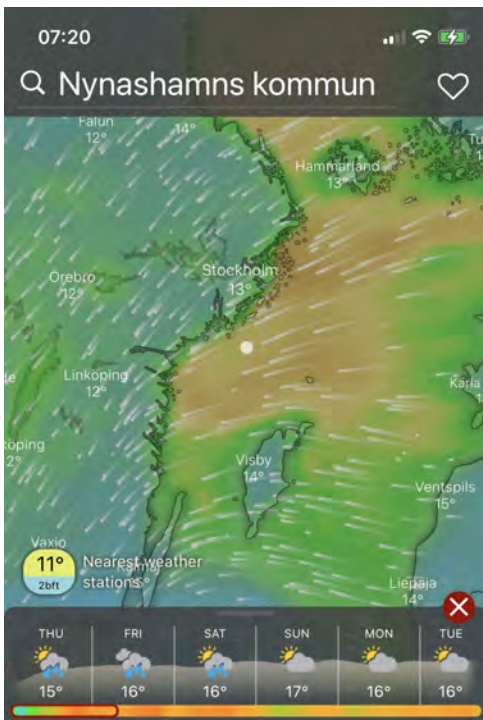
Jour	Etapes	Distance en Nm
1	Strande – Stralsund	125
2	Stralsund – Ystad	110
3	Ystad - Färjestaden	135
4	Färjestaden – Trosa	150
6	Trosa - Stockholm	95
7	Stockholm – Jour off – tour de la ville en bus et musée Vasa	
8	Stockholm – Nynäshamn	75
9	Nynäshamn - Oskarshamn	135
10	Oskarshamn – Simrishamn	145
11	Simrishamn - Rostock	135
12	Rostock - Strande	95

Petit guide pratique

A 800 km de Bruxelles, la Baltique offre de vastes possibilités de navigations, sans marée ou presque.

Durant l'été, les journées sont longues, le soleil se lève aux alentours de 4 h du matin et se couche après 22 h.

La plupart des marinas disposent du paiement automatisé, le prix de l'essence est comparable à celui de la Belgique. Les hôtels aux abords des ports ne sont pas bon marché, comptez minimum 120 €. L'Allemagne reste attractive, avec des prix démocratiques



Le bateau

Modèle	Humber Ocean Pro
Longueur	6,80m
Largeur	2,34m
Sièges	Scotseats, amortisseur Fox
Électronique	2 GPS Lowrance 9', VHF ICOM, AIS E/R
Moteur	Mercury V8 Pro XS 200cv



A ne pas manquer : l'archipel de Stockholm, ses 30 000 îles et îlots

Aujourd'hui, environ 10 000 personnes vivent en permanence sur les îles environnant la capitale et il y a 50 000 secondes résidences dans l'archipel.

Le contraste entre la vie urbaine animée de Stockholm et la sérénité de l'archipel est frappant. La différence entre les îles est parfois tout aussi grande.

Il en est avec de vastes forêts et de petits villages où la nature sauvage se mêle aux falaises rocheuses, aux criques tranquilles et aux plages de sable.

Le tout cerné par la mer omniprésente, bleue, verte, sauvage et calme.

Certaines îles proposent des activités, comme l'escalade, le kayak, le ski nautique et la pêche.

Il y a des plages isolées où vous pouvez camper pendant des jours sans n'être dérangé que par les oiseaux marins.

Sur certaines îles, la vie nocturne est équivalente à n'importe quel bar de la ville, épicée de couchers de soleil magiques.



Le musée Vasa, un must...

C'est lors de son voyage inaugural, le 10 août 1628, que le navire Vasa chavire, puis coule.

Après 333 ans passés au fond de la mer, dans la rade de Stockholm, l'imposant vaisseau, maintenant renfloué, poursuit son existence au sein d'un magnifique écrin muséal.

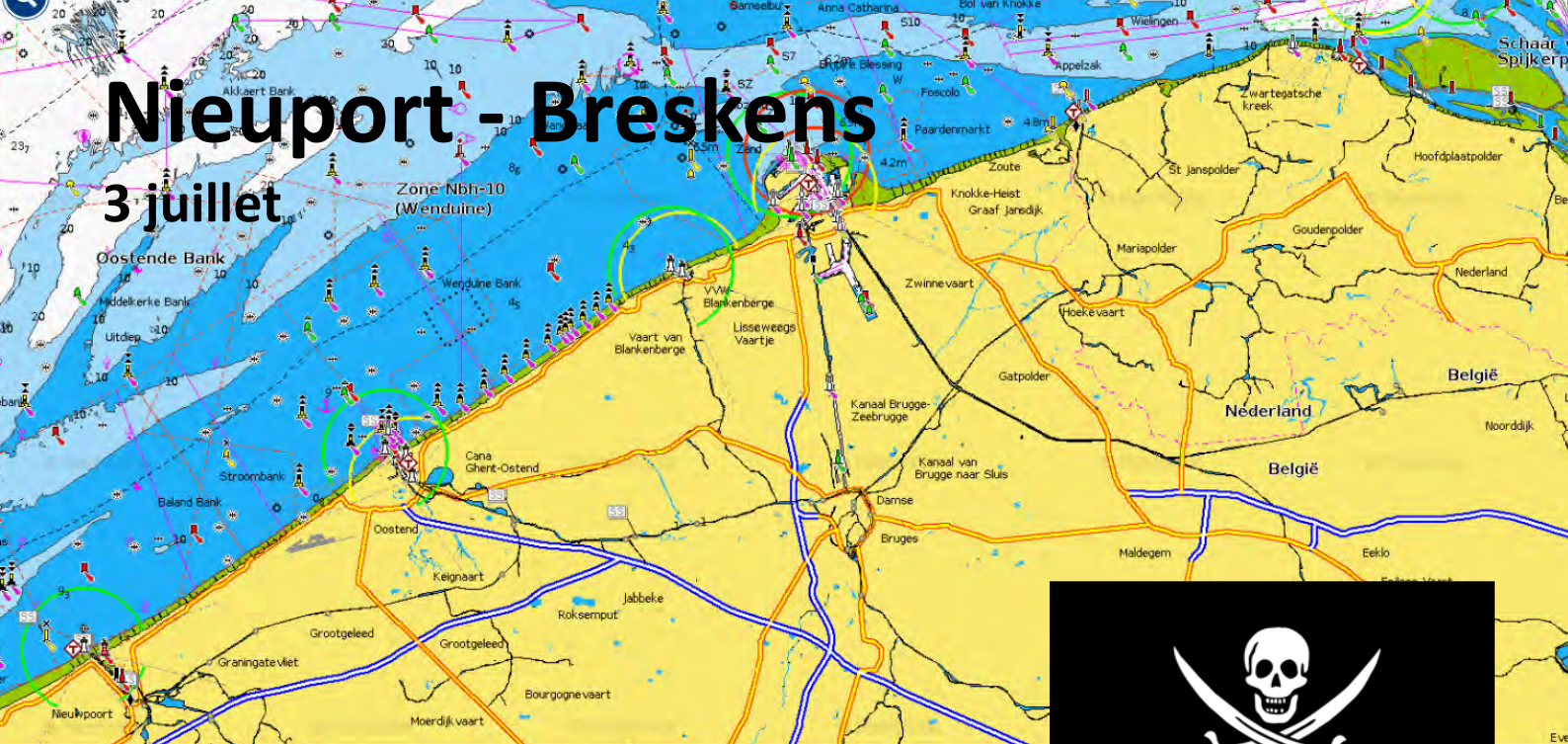
Le Vasa est, aujourd'hui, le navire du 17^{ème} siècle le mieux conservé au monde, magnifiquement orné de centaines de sculptures et constitué à 98 % de ses pièces d'origine.

Autour du navire, sur plusieurs niveaux, des expositions relatent l'histoire du Vasa, du 17^{ème} siècle à nos jours.



Nieuport - Breskens

3 juillet



Une sortie last minute, proposée par Dominique Quijo.

Quelle bonne idée. De plus dans l'eau salée : je ne résiste pas. J'annonce ma participation et présence dès vendredi soir pour mise à l'eau à marée haute.

Arrivé sur place pile à l'heure (20h), petite inquiétude : aucune connaissance en vue.

Petit coup de fil à Dominique : il est déjà installé et en bon organisateur a même pris carte et emplacement pour moi.

Quelques minutes plus tard, avec son aide, le bateau est à l'eau. Après une nuit calme, (la Belgique a perdu !), nous nous préparons tranquillement en attendant Patrick Gillet.

Sur le coup de 10h, démarrage vers la rampe du KYCN où Patrick avec un participant supplémentaire en la personne d'Abdel sont à la manœuvre.

Je me demande s'ils n'ont pas fait un stage à la SNSM tellement leurs embarcations ont été prestement lancées à l'eau.

Toujours est-il que la flottille se met en route vers Breskens à 10.30h. Navigation idyllique : petit clapot, vent et courant nous ont poussés vers notre destination sous un petit soleil pas trop agressif.

Il y avait activités sur l'eau : quelques bateaux offshore qui se

coursaient à hauteur d'Ostende, quelques régates de voiliers et au milieu de tout ça, quelques phoques curieux.

Après un piquenique convivial à bord de nos bateaux dans le port de Breskens, nous prenons le chemin du retour.

Là, si le courant nous poussait, nous avions à présent le vent de face.

Le retour se fera contre un beau petit clapot qui n'a pas manqué de secouer nos embarcations et leurs occupants.

Nous avons même eu droit à une averse qui a permis l'utilisation de casques ou de bimini de protection

Chacun a navigué à son rythme, avec esprit club oblige, quelques arrêts de regroupement permettant au « sénateur » de rattraper le plus pressé.

Nous sommes rentrés en groupe à Nieuwport.

Dominique et moi avons sorti prestement nos bateaux de l'eau. Patrick et Abdel ont manifesté leur intention de prolonger jusqu'au lendemain.

Cette sortie de +/- 80 Nm fut une excellente thérapie contre les frustrations Covid.

Un grand merci à Dominique pour l'initiative.

Philippe Delimoy



Pirates en mer du Nord ?

C'est le titre d'un livre*, mais c'est peut-être aussi une réalité à laquelle nous devons faire face...

Cet été, au retour d'une sortie Nieuport - Breskens, par vent de face, notre ami Patrick réduit l'allure pour plus de confort.

Peu à peu, il perd le contact avec les autres bateaux du Club.

Il est seul à bord et évolue sereinement entre Ostende et Nieuport quand il est rejoint par un autre semi-rigide à bord duquel trois hommes ont pris place.

D'allure peu engageante, et c'est un euphémisme, ces individus le toisent, tournent autour du bateau puis semblent s'éloigner.

Quelques instants plus tard, notre ami se rend compte que ces inconnus suivent son sillage et tentent de le rejoindre.

Peu enclin à prendre des risques, Patrick accélère fortement, quitte à sacrifier son confort.

Il rejoindra Nieuport sans encombre après avoir lâché ses poursuivants.

Dans un cas comme celui-ci, tout peut être envisagé...

S'est-il fait un film ?

Y avait-il un risque ?

Nous ne le saurons jamais mais la prudence s'impose.

*Les pirates de la mer du Nord
Alban van der Straten, Ed Racine



Le Léman

septembre 2021

Le lac Léman est un magnifique terrain de jeu pour nos semi-rigides. Situé en Suisse dans sa partie nord et en France dans sa partie sud le lac couvre 75 km de long sur 14 km de large.

Bordé de villes et villages tous équipés de ports avec des pontons visiteurs, il ne demande qu'à être visité par bateau.

Le BPC y revient assez fréquemment et cette année nous étions 5 bateaux.

Le port de Sciez sera notre base de départ pour nos navigations. Situé en France, dans le tiers sud du lac, c'est l'endroit idéal. Il y a plusieurs campings à proximité, certains équipages sont venus en Camping-Car, d'autres ont logé en bungalow ou à l'hôtel à Yvoire.

La capitainerie de Sciez nous a trouvé des places aux pontons et le port dispose d'une mise à l'eau facile d'accès.

Dès le premier soir, nous nous sommes retrouvés au restaurant pour déguster des filets de perches du lac, LA spécialité à ne pas rater, c'est aussi le moment idéal pour le premier briefing et la présentation d'Alain et Colette qui connaissent le lac par cœur et qui nous servirons de guide la première journée.

Nos navigations ont été planifiées sur 4 jours.

La première nous emmène sur la partie ouest du lac.

Nous traversons en direction de Nyon et longeons la côte nord, direction Genève.

Nous croisons déjà le premier bateau à aubes qui fait des navettes

entre les différents ports.

La côte est bordée de villas somptueuses pour la plupart équipées de pontons et garages à bateaux.

Nous pique-niquerons dans un petit port privé au faible tirant d'eau.

La météo est superbe, les parasols sont grand ouverts, Philippe et Yves ne peuvent s'empêcher de faire un peu de mécanique...

Nous reprenons la navigation vers Genève, c'est un grand port plaisanciers.

Les Genevois profitent du soleil sur la grève, certains nagent dans une eau à 19°C.

Dans la rade, nous croisons des bateaux remarquables.

Le lac Léman, un magnifique terrain de jeu pour nos semi-rigide...

Ici une barque de 30m parfaitement restaurée.

Celle-ci servait au transport de pierres du Rhône jusqu'à Genève. Là, un bateau taxi qui navette autour du jet d'eau de 140m de haut. Il n'y a pas le moindre souffle de vent.

Nous quittons Genève en direction de Sciez, sur le trajet Alain nous emmène voir « la petite sirène du lac ». Sur son rocher, à quelques encablures du bord, elle ne contemple que les plaisanciers.

Toujours à proximité, nous admirons Walkyrie, l'ancien bateau à vapeur de Gustave Eiffel qui a subi au cours des ans quelques restaurations. Il est toujours en activité, c'est aussi le plus vieux bateau du lac.

De retour à Sciez, nous partageons un BBQ entre les camping-cars, l'ambiance est top et nous planifions la journée du lendemain qui nous emmènera de l'autre côté du lac sur l'île de la Harpe, cette petite île artificielle protège des vagues le port de Rolle.

Accueillante, elle est publique, il y est facile d'y débarquer. C'est l'endroit idéal pour se ressourcer.

Ensuite, toujours longeant la côte vers l'est, nous faisons halte à Morge pour visiter la ville.

Nous traversons le lac toujours sous un soleil resplendissant, il n'y a pas de vagues et la « bise » qui déboulait des montagnes la semaine précédant notre arrivée est tombée, laissant le lac sans une ride.

Notre navigation nous amène à port Ripaille, une petite cité lacustre

moderne sillonnées de canaux. Chaque habitation dispose d'un amarrage côté jardin. L'endroit rappelle Port Grimaud en eau douce.

La plus longue navigations de 140km nous emmène au bout du Lac à l'est, c'est aussi l'embouchure du Rhône dans le lac.

Nous longeons la côte française, Thonon les Bains puis Evian avec son port de plaisance dans lequel est amarrée une barque de transport de pierres.

Nous continuons et profitons de cette belle journée pour pousser nos moteurs.

Ensuite, nous remontons, à vitesse très réduite, le vieux Rhône, le chenal d'accès est particulièrement

bucolique, il borde une réserve naturelle dont les roselières constituent une zone de reproduction et de nidifications à toutes sortes d'espèces d'oiseaux. L'endroit est parfait pour pique-niquer sur les pontons visiteurs du petit port.

Nous sommes vraiment au bout du Lac, Île de Peilz puis le château Chillon du X^{ème} siècle qui servait à contrôler le passage vers l'Italie et appliquer un droit de péage. Il a été fréquenté par les plus grands écrivains, Victor Hugo, Flaubert et Alexandre Dumas y ont séjourné et s'en sont inspirés.

Montreux, la ville des festivals, n'est qu'à quelques minutes, nous passons devant la statue de Freddy Mercury que nous saluons, s'en suit une collection d'œuvres d'art à même l'eau des terrasses flottantes où les promeneurs profitent encore du soleil. Sur les versants apparaissent les vignobles en terrasses du Vaudois.

Nous voilà à Vevey sur la rive suisse, une gigantesque fourchette est plantée dans l'eau du Lac, tout un symbole pour Nestlé dont la ville de Vevey est le siège social. Charlie Chaplin fut l'une des vedettes qui élut domicile dans cette ville et nous passons devant sa statue sur la rive.

Arrivés au port de la Pichette, nous repiquons au sud-ouest vers Thonon puis Sciez et cette traversée qui clôture la journée nous offre une vue époustouflante sur la chaîne des Alpes.

Le lendemain, nous quittons Sciez plus tard que d'habitude car ce soir nous reviendrons de nuit. Notre navigation nous emmène vers Cully puis Lutry et ensuite Ouchy, un



des ports de plaisance de Lausanne. Après l'île aux Oiseaux, nous ferons halte à St Prex. Toujours aux pontons visiteurs, nous amarrons les bateaux à l'arrière avec une des bouées libres et à l'avant aux taquets du ponton. Ce système est exemplaire et très pratique pour les plaisanciers de passage.

La ville est remarquable notamment par son horloge qui surplombe la porte d'entrée du centre historique. Olivier fera un plongeon dans le lac pour récupérer son gsm tombé à l'eau. Heureusement il est étanche. Nous dépassons Morge pour faire halte à la buvette de la Plage Perroy.



AUTANT SAVOIR...

Nous avons parcouru au total un peu moins de 370 km sur les 4 jours
140 km pour la plus longue des navigations

La nuit au port de Sciez a coûté 17,6€ pour 6m x 2.5m. Il n'y a pas de limitation de vitesse sur le lac, la réglementation est la même qu'en mer.



Il est 18h nous amarons les bateaux aux pontons. De la terrasse, nous avons une vue sur une petite plage et sur les montagnes de l'autre côté du Lac. La lumière dorée du coucher du soleil est magnifique et nous dînons simplement dans une ambiance détendue et conviviale.

La nuit sans lune est tombée, nous nous équipons pour la traversée, les uns enfilent leur combinaison d'hiver, les autres cagoule et masque et, évidemment, les gilets. Sur mon traceur, j'affiche la route pour rejoindre Sciez et nous prenons la direction du retour. L'expérience nous révèle que la température ne nécessitait nullement les polaires et vestes, encore moins les cagoules.

Il s'avère d'emblée que la route à suivre sur le GPS n'était pas indispensable, le port de Sciez était particulièrement visible de notre point de départ avec ses feux bleus sur la jetée.

La traversée se fait rapidement et nous retrouvons facilement nos places au port.

La dernière journée de navigation, nous emmène à Nernier et Yvoire que nous visitons.

Yvoire est très touristique et caractérisée par le clocher argenté (en inox) de son église qui se voit de loin.

Nous clôturons cette dernière journée par un traditionnel BBQ et le lendemain nous sortons tous les bateaux.

Je recommande vivement une sortie sur le Lac Léman, le pourtour du lac est très riche en paysages différents, les distances, même si le lac est grand, sont raisonnables.

Il est toujours facile d'accoster dans les ports, généralement bien équipés.

Les places visiteurs sont nombreuses et tout y est fait pour simplifier la vie du plaisancier.

Certains ports sont équipés de pompes à essence, les prix sont équivalents entre Suisse et France (sept 2021).

En matière de logements, il en existe pour toutes les bourses.

Le côté suisse demeure indéniablement plus cher que le côté français.

Cedric Charlier

METEO

Attention, la météo peut être changeante et le lac se lever comme en mer.

De la multitude de vents qui soufflent sur le lac, c'est la bise qui dévale les montagnes et roule d'est en ouest qui est la plus froide et désagréable.

Si les nombreux feux qui équipent les ports clignotent à 40 éclats secondes, il est conseillé de rentrer.

Si le nombre d'éclats passent à 90 / min, il est obligatoire de rentrer au premier abri.

Vous voilà avertis.



On the beach...



18 septembre

Profitant d'une météo magnifique, Jean-Pierre organise une belle sortie de dernière minute.

Nous mettons déjà à l'eau la veille Ergaster, Nassim et Belouga II à la Roompot Marina et laissons les remorques, voitures et Camping Car sur le parking.

Aux Pays-Bas, il est interdit de dormir dans les véhicules sur les lieux publics.

Il faut impérativement aller dans un camping ou sur une aire dédiée, les amendes sont poivrées.

Le dimanche, Pascal, accompagné d'André et le fiston Loïck, sur Joy III, ainsi que Michel arrivent bien à temps et nous démarrons la balade vers 10.15h.

La mer est calme avec par endroits un clapot un peu plus marqué, nous naviguons sans problème.

Nous nous dirigeons vers le banc de sable indiqué par JP, pour observer des phoques, mais la mer montante l'avait déjà submergé, zut.

On accoste finalement sur une belle plage presque déserte.

Une ancre à la proue et une autre sur la plage.

Certains ne voulaient pas se mouiller, mais finalement ont quand même eu les pieds et le bas du pantalon humides.

Dans l'embouchure du Westerschelde, à hauteur de Vlissingen, nous rencontrons d'énormes navires marchands. Nous assistons aussi à l'abordage d'un bateau pilote pour déposer le pilote qui guidera un gros porte-containers vers Antwerpen.

Pendant le piquenique, nous échangeons des idées et conseils pour améliorer nos pneus.

Le retour se fait dans les mêmes conditions : arrivée à la Roompot Marina vers 16.45h.

Ce fut une belle sortie et un premier accostage / échouage sur le sable pour certains.

Merci Jean-Pierre.

Danielle Taelman





PARIS 8, 9, 10 & 11 juillet



Après avoir mis à l'eau au port de Nogent sur Marne (situé à une dizaine de km du centre de Paris) et rangé les remorques dans l'enceinte d'un camping sécurisé, les cinq équipages descendent la Marne.

Nous devons franchir deux écluses et le tunnel de St Maur pour rejoindre la Seine et le port de l'Arse-
nal dont l'écluse située à l'entrée est actionnée quasiment à la demande jusqu'à 23 heures.

Trois équipages logeront sur leur bateau, les autres ont choisi un hôtel à proximité.
Le port est équipé des commodités, eau et électricité à quai.
En plein centre-ville, il est très facile de se ravitailler et de profiter des transports en commun pour visiter la ville.

De notre embarcation, nous voyons la colonne de Juillet de la place de la Bastille.

La nuit parisienne est bruyante et je conseille l'usage de boules Quies pour passer une nuit tranquille.

La première journée de navigation est consacrée à la traversée de Paris.

Tout le monde porte son gilet, les VHS en veille sur le canal 21. Quelques minutes d'attente au niveau de l'alternat et la journée de découverte des richesses architecturales débute sous un agréable soleil.

Le stationnement étant interdit sur ce trajet de la Seine, nous pique-niquerons dans un petit port.

Sur l'îles aux cygnes, nous découvrons la réplique, modèle réduit, de

la célèbre statue de la Liberté. Cette île artificielle est un lieu de promenade pour les parisiens. Nous continuerons notre randonnée en direction de l'île Seguin où le siège des usines Renault a été remplacé par un ensemble de bâtiments en forme de vaisseau consacré à la musique, la Seine Musicale inaugurée en avril 2017. 4 km plus loin, se situe l'écluse de Suresnes qui s'ouvre sur la Défense, le quartier des affaires.

Au retour, nous passons devant la tour Eiffel et longeons le jardin flottant Niki de Saint Phalle amarré en amont du pont de l'Alma le long de la berge. Les cinq îles sont reliées par des passerelles et hébergent chacune un morceau de paysage de bords de Seine. Nous retrouvons notre place au Port de l'arsenal les yeux remplis d'images de cartes postales.

La remontée du canal Saint Martin, situé dans les quartiers Est de Paris, sera une journée très différente de la précédente. Le canal relie le port de l'Arse-
nal au bassin de la Villette, il est long de 4,5km dont 2 en sous-terrain et compte 5 écluses dont 4 doubles.

À la sortie du tunnel, nous trouvons un canal tranquille, entouré de superbes marronniers centenaires et





enjambé par d'élégantes passerelles en fonte, un havre de paix.

Le décor et l'ambiance du canal ont été une source d'inspiration pour plusieurs cinéastes, Hôtel du Nord de Marcel Carné, le Clan des Siciliens d'Henri Verneuil, le fabuleux destin d'Amélie Poulain de Jean-Pierre Jeunet...

Nous flânerons tranquillement pendant plus de trois heures, franchirons les deux ponts tournants avant d'atteindre le bassin de la Villette. Dans le cadre de Paris Plages, de chaque côté du bassin, de nombreuses animations sont proposées pour tous. Le temps du voyage retour sera divi-

sé en deux, l'éclusier actionnera toutes les vannes simultanément. Ce parcours n'est nullement répétitif, il est même plutôt plus bucolique qu'à l'aller.

Après une dernière agréable soirée et nuit parisiennes, nous demandons une bassinée à l'éclusier de l'Arsenal.

Nous remontons la Seine en passant devant la Cité de la Mode et du Design reconnaissable à sa structure extérieure, vert vif, et ultra contemporaine.

Nous bifurquons vers la Marne et nous nous imprégnons une dernière fois de l'ambiance des guinguettes typiques des bords de la

rivière avec piste de danse, accor-déon, pergola et nappes à carreaux.

Grâce à la disponibilité et la gentillesse du personnel du port (normalement fermé le dimanche), nous avons pu récupérer nos remorques et sortir les bateaux en toute quiétude.

Brigitte Malhomme

Équipages :

Brigitte et Cedric :	Samartom
Patrick, Rita et leurs amis:	Forever
Dominique et Tamara :	Pure D'na
Claude et Solange :	Tamcre II
Famille Dugufroid	Waterloo



Pole Regatta – BPC, le bon deal !

Les contraintes administratives sont devenues de plus en plus lourdes en matière de brevets de navigation.

Un « bateau école » doit faire l'objet d'un enregistrement spécifique (2019), disposer à bord d'un matériel complémentaire (2020).

Et l'obtention d'un brevet est subordonnée à l'obligation de réussir un test pratique en plus des examens théoriques (juillet 2021).

Ces tests sont conduits par des Centres d'examen, agréés par le SPF Mobilités.

Tout cela devenait difficile à assumer pour le BPC.

C'est ce qui nous a amenés à mettre fin à ce volet de nos activités après 18 ans de bons et loyaux services...

Que faire ? Nous n'avons pas dû chercher bien loin.

Un de nos membres, Marc Fostier, œuvrant dans le club Pole Regatta, nous avait parlé de son fils Damien, conducteur du bateau à passagers « Le Pays de Liège ».

Ce dernier a acquis un Rib afin de s'adjoindre une activité complémentaire : formateur/examineur.

Nous ne pouvions mieux tomber, je lui ai envoyé des élèves qui ont tous été enchantés par ses compétences et ses qualités pédagogiques.

En 2022, Damien comptera également « nos » premiers candidats aux examens pratiques.

C'est ainsi qu'ont été jetées les bases du partenariat Pôle Regatta/BPC.

C'est dans ce cadre que théorie et pratique se complètent mutuellement afin de garantir à nos élèves un enseignement de qualité.



Profitez de l'expérience de notre examinateur pour préparer et passer votre permis pratique dans les meilleures conditions!

Pole Regatta.be asbl est un Centre d'Examen agréé par l'Etat fédéral pour faire passer les épreuves pratiques en vue de l'obtention d'un brevet restreint ou général. Son examinateur vous offre en outre la possibilité de bénéficier d'une formation adéquate.

SUR NOTRE BATEAU

Passage d'examen
160 €

Cours de navigation
100 €/h

SUR VOTRE BATEAU (Hors déplacements)

Passage d'examen
75 €

Cours de navigation
42,35 €/h

Nos prix s'entendent TTC

Contact : Damien Fostier, examinateur,
Conducteur de bateaux à passagers

0478 42 73 34 - www.poleregatta.be

Et pourquoi pas une activité BPC ?



**OOSTENDE
DE STAD
AAN ZEE**

**Oostende
VOOR
Anker**

**THE COUNTDOWN TO BELGIUM'S
BIGGEST ANNUAL MARITIME
FESTIVAL HAS BEGUN**

NEW DATE
19 > 22 MAY 2022

OOSTENDEVOORANKER.BE

Oostende
Voor
Anker
DE STAD AAN ZEE
FESTIVAL VOOR ANKER 2022

Oostende à l'ancre, le plus grand festival maritime de la Mer du Nord du 19 au 22 mai 2022.

Oostende à l'ancre a lieu dans les deux docks Mercator, le dock Montgomery, le Cruisekaai, le Vindictivelaan et la Sint-Petrus-en-Paulusplein. Visitez plus de 140 vieux navires.

Cette année, nous attendons le trois-mâts "Le Français" et le trois-mâts polonais "Dar Mlodziezy".

Explorez les nombreux stands ou le marché aux puces maritimes, appréciez les différents artistes avec leur musique folklorique et leurs chants.

Découvrez Ensor aux expositions, le patrimoine maritime ou faites une sortie en mer à bord d'un vapeur.

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



Lumières LED pliables
et Imperméables

www.riba-trailers.be

Helststraat 49-2
B-2630 Aartselaar

Confort et
sécurité

La «grande routière»
par excellence!

Travail sur mesure et versions
spéciales sur demande