



LE PNEU

La revue du BELGIAN PNEUMATIC CLUB N°126 juin 2023

Since 1976

La Moselle

Dieppe

Wépion

Huy - Namur

Orca au BPC



belgianpneumaticclub.be



NAVIGUER SANS SOUCIS,
ÇA COMMENCE ICI.



Maintenance
réparation
moteurs
hors-bord

Équipement
de navigation

Traitement
de la coque



Administration

Réparation
des
tubes

Transport

info@bobat.be

+32 471 80 57 15

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



ÉDITO

Editeur Responsable

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

Mise en pages

Jacques VAN HAELEST
Gilles VAN HAELEST

BELGIAN PNEUMATICLUB

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



Secrétariat

Claude DETRAUX
0475 25 87 51
belgianpneumaticlub@outlook.com

Président

Jacques VAN HAELEST

Vice-Présidents

Didier RUELE
Serge VASSART

Trésorier

Patrick GILLET

Action Sociale

Olivier KERVYN de VOLKAERSBEKE

Chargé de cours

Didier RUELE

Webmaster

Cedric CHARLIER

Publicité

Owen WELCH

Le Belgian Pneumaticlub est membre de
la Ligue Motonautique Belge.



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

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

Chers Amis,

Après un NAUTIC mi-figue mi-raisin, à Paris, 2023 a redémarré à fond les manettes à BOOT Düsseldorf.

Enfin un salon qui nous a séduits par un nombre important de nouveautés, des Semi-Rigides toujours plus grands et une pléthore de marques de toutes provenances.

Mais, si la taille des bateaux a flambé, les prix ont explosé...

Les options les plus folles sont possibles mais à des tarifs « no limit ».

Cette constatation vaut également pour le marché de l'occasion ; un article dans Yachting Sud de notre ami Pascal Barbier, expert maritime, annonce une surévaluation de 10 à 15 % et parfois plus, pour la seconde main.

Toutefois, cela n'entame pas le dynamisme et le rajeunissement de notre Club. Petit à petit, avec beaucoup de plaisir, nous voyons arriver sur l'eau une nouvelle génération de « pneusards ».

Seul bémol, le manque d'intérêt des membres pour participer activement à la gestion de l'asbl.

Une fois encore, je tire la sonnette d'alarme pour évoquer les difficultés que nous rencontrons pour recruter des administrateurs susceptibles d'assurer l'avenir du BPC au-delà de ses 50 ans tout proches...

Intéressés, n'hésitez pas à vous manifester !

Jacques Van Haelst

Président

Devenir membre du BELGIAN PNEUMATICLUB

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

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

Infos : belgianpneumaticlub@outlook.com

ECOLE de NAVIGATION

Reprise des cours théoriques, brevet restreint/général

Séance d'info le mardi 12 septembre 2023

Début des cours le mardi 19 septembre 2023

chée de Vilvorde 172 à 1120 Bruxelles

Conditions et renseignements

Didier Ruelle 0478 25 31 60

www.belgianpneumaticlub.be

Plaisance

BOAT EQUIPMENT STORE BRUSSELS

Votre Shipchandler à Bruxelles

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

info@plaisance.be

www.PLAISANCE.be

+32 (0)2 216 79 34



Brugge Marine Center



www.Brugge Marine Center.com

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

Nouveautés

L'Intelligence Artificielle à bord

Lors de la dernière Route du Rhum, nombreux étaient les bateaux équipés d'un nouvel outil de vision artificielle afin d'éviter au maximum la collision avec un objet flottant.

SEA.AI a été conçu en 2018 par Raphaël Biancale spécialiste dans les systèmes automobiles intelligents. Conscient qu'il n'existait pas, dans le monde marin, de systèmes d'aide à la navigation semblables à ceux conçus pour l'automobile, il a développé SEA.AI, un système alliant capteurs optiques et intelligence artificielle.

Complémentaire au radar et à l'AIS, il détecte en permanence, nuit et jour, tout ce qui peut endommager un bateau, les objets dans l'eau quelle que soit leur taille (rondins de bois, conteneurs, bouées, grands animaux marins, petits bateaux, icebergs, etc.) Il peut également détecter un homme tombé à la mer, y compris de nuit. « C'est comme avoir un équipier supplémentaire pour faire le quart... »



SEA.AI

<https://sea.ai>

Fonctionnement

SEA.AI est constituée d'une unité de vision montée en tête de mât sur les voiliers et d'une unité de traitement située en bas. La première est constituée d'un ensemble de caméras, en haute résolution de jour et même en basse lumière ainsi que des images thermiques 24h/24.

Ces images sont transmises à l'unité centrale qui les compare à sa base de données afin de déterminer si l'objet constitue une menace de collision. La base de données est la mémoire du système en constante expansion depuis la création. Son développement a été réalisé en collaboration avec des skippers de la course au large.

Gilles Van Haelst

Machine Vision for Safety at Sea

Pas que pour la course...

Les modèles actuels peuvent identifier avec précision des éléments relativement petits, jusqu'à 150 m en avant. Un nouveau modèle, SEA.AI Sentry, conçu pour les navires de commerce, les bateaux moteurs et la plaisance peut déjà identifier des objets jusqu'à 700 m.

Aujourd'hui, les cibles AIS peuvent déjà être superposées sur les radars ou dans les logiciels de routage, gageons que superposer les objets flottants détectés puisse, sous peu, se faire de manière similaire.

En perspective, il serait possible que SEA.AI envoie des informations au pilote automatique du navire. Dès lors, dans le cas où un objet est identifié devant et que le skipper ne puisse réagir à temps, le pilote automatique pourrait décider de le contourner.

Et pourquoi pas, demain, sur nos pneus ?



HONDA MARINE



Honda Marine sur le marché des fortes puissances en 2023...

Le groupe japonais annonce de nombreuses nouveautés et une montée en gamme durant la saison 2023. De fortes motorisations à venir et, en parallèle, de nouveaux designs de capots moteurs, de nouvelles commandes et de nouveaux écrans.

Un relooking des moteurs hors-bord, un nouveau design sportif, un aspect plus dynamique avec les nouveaux moteurs Sporty White V6.

Nouveautés

Une hélice révolutionnaire,
selon son fabricant, mais à
prix d'or...



www.sharrowmarine.com

Véritable pièce d'orfèvrerie, cette nouvelle hélice se caractérise par des pales percées, un galbe particulier et promet un grand nombre d'avantages et des performances inégalées.

Un petit bémol, son prix annoncé à...
5.000 \$

Le producteur annonce :

- Plus de manœuvrabilité à l'accostage
- Augmentation significative de la vitesse à moyenne puissance
- Jusqu'à 50 % de puissance supplémentaire à l'inversion av / ar
- Augmentation de l'efficacité, jusqu'à 30%, entre 2500 et 4000 tours
- Importante réduction de bruit
- Sensible diminution des vibrations
- Meilleure tenue dans les virages à grande vitesse



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



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



Mons Remorque

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



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

V6, V8, V10, V12 Mercury à la pointe de l'innovation...



En 2021 le leader américain bluffait tout le monde à la sortie de son V12. Depuis, en 2022, il nous a gratifiés d'un nouveau concept de hors-bord électrique **Mercury Marine® Avator™**.

Et, en fin d'année, surprise, la gamme Verado s'est encore enrichie avec la première tête motrice atmosphérique V10 du marché, de 5,7 litres déclinée en 350 et 400 Ch. Ce modèle est équipé des commandes numériques DTS, (Digital Throttle & Shift), pour des inversions en douceur et des reprises instantanées.

La direction électro-hydraulique facilite la conduite et améliore la maniabilité.

Ces deux moteurs sont équipés du système de montage AMS qui isole des vibrations et réduit les bruits d'induction et d'injection.

La fonction Adaptive Speed Control permet de maintenir le régime du moteur malgré les changements de conditions.

Il est également possible de choisir la sonorité du son d'échappement : plus silencieux ou bruyant. **VROOM VROOM...**

Mercury annonce des gains de bruit, de consommation, de vitesse et de poids.

Ces nouveautés ont entraîné la mise à la retraite progressive du Verado L6.

Mercury revient vers une motorisation plus simple lançant à la suite un V6 et un V8 atmosphérique de grosse cylindrée sans compresseur.

Ceci leur permet de développer une gamme s'articulant du 175 au 300 cv.

Objectif avoué : gain de couple, simplicité et un grand nombre de pièces communes entre les V6, V8, V10, et V12

HS HYDRO SPORT



Des « jet ski » au BPC ?

Je ne sais si, bientôt, nous accueillerons des « jet ski » au Club mais, au salon de Düsseldorf, la société polonaise HYDRO SPORT présentait un appendice gonflable transformant de facto un Jet en Rib.

Ce complément a pour objectif d'augmenter la stabilité de l'engin et la sécurité dans ses applications de sauvetage.

Ce dispositif protège en cas de ragage contre les murs ou pontons et est particulièrement utile pour la pratique du flyboard, en cas de chute accidentelle sur le jet ski.

Disponible en 3 versions, le boudin s'adapte parfaitement et facilement à la coque.

Il est compatible avec les grandes marques de Jet Ski, Sea doo, Yamaha, Kawasaki.

hydroshop-shop.com



Nouveautés

ETHABOX une solution à l'éthanol E85 qui permet de baisser ses dépenses de carburant de 50% et réduire l'émission de Gaz à Effet de Serre de 77% pour les moteurs nautiques à essence.



C'est en pleine crise énergétique et environnementale que l'entreprise ETHABOX a présenté au Nautic de Paris sa solution de conversion à l'éthanol E85 pour le motonautisme.

L'usage de l'éthanol est entré dans les mœurs via sa distribution dans l'automobile.

Même si on constate une surconsommation de 20%, l'usage de l'E85 permet de réduire sensiblement son budget.

La solution ETHABOX est basée sur l'étude de l'ensemble des boîtiers issus du monde de l'automobile pour l'adapter à une utilisation marine, elle est destinée aux moteurs 4 temps essence à injection indirecte construit après 2012.

La technologie est celle du finlandais eFlexfuel Technology ; le boîtier, de la taille d'un smartphone, est compatible avec le motonautisme, tant pour son étanchéité, que pour sa capacité à absorber les chocs et les ondes (normes IP67, IP68, R10.06, etc.).

En complément du boîtier, ETHABOX propose une marinisation complète de l'installation assurée exclusivement par un réseau d'installateurs agréés. Les boîtiers sont garantis 5 ans, la pose 2 ans.

D'après ETHABOX, ce type d'installation s'avère rentable à partir de 5 pleins de 100 litres.

Une installation coûte 1.490 € pour un moteur de 4 cyl. (boîtier, sonde, instal-

lation et test sur l'eau).

Il sera toujours possible, même après installation, de faire un plein d'essence de 95 ou de 98.

Les instructions d'hivernage sont identiques à celles prescrites pour un plein d'essence classique. Il faudra toutefois tenir compte de la perte probable de la garantie constructeur et de l'impossibilité de faire le plein d'éthanol dans les marinas.

ETHABOX :
Port de la Pointe Rouge
13008 Marseille
00 33 4 84 89 58 32
www.ethabox.com

Data Shom, un bel outil

<https://data.shom.fr>

Le Shom a lancé son Géoportail donnant accès gratuitement à des informations de cartographie marine permettant de préparer ses navigations.

Grâce à une connexion internet, il est possible d'accéder à toutes les infos de cartographie pour la France et la France uniquement, eaux intérieures non incluses.

Le site permet d'ajouter de nombreux calques, qui donneront de multiples informations, telles que le balisage, les épaves, l'altimétrie, la bathymétrie, les marées et, en partenariat avec météo France, les prévisions à 4 jours.

Un océanogramme complet est également disponible pour les zones côtières, qui peut être envoyé par e-mail automatiquement.

La fonction zoom permet de lire les cartes les plus détaillées, celles-ci sont mises à jour une fois par semaine.

D'un simple clic, on peut obtenir toutes les informations relatives à une bouée et même sa photo.



Sécurité



Après trois ans d'utilisation, j'ai souhaité vous communiquer mon expérience relative aux sièges suspendus...
Lors des discussions, chez Humber, quant à l'acquisition de ceux-ci, nous avons eu l'occasion de tester plusieurs modèles de marques différentes.
Pas facile de choisir dans un chantier naval sur le plancher des vaches...
Notre choix s'est porté sur les sièges Scotseats.
Il s'est fait sur base des soutiens latéraux qui semblaient apporter un solide maintien.
Cela s'est avéré judicieux et, c'est à mes yeux, en finale, le point le plus remarquable.
Ils permettent de rester scotché au siège dans les virages les plus serrés.
Certes, la suspension réglable en fonction du poids de la personne est très performante mais c'est le phénomène auquel on s'attend.
Ils évitent les coups au niveau des lombaires face à une mer difficile et le fait d'être assis confortablement soulage les genoux par rapport à une navigation debout.

Un vrai plus sur nos bateaux rapides.



La vie de mon gilet...



En fin de saison 2022, je constate qu'une boucle en caoutchouc de mon gilet de sauvetage se casse.
Je contacte le fabricant en joignant une photo de la pièce et demande si c'est réparable.
Malheureusement NON, et le fabricant m'interroge sur la date d'achat de mon gilet, 10 ans déjà...

Il m'avertit que la durée de vie d'un gilet de sauvetage, même correctement entretenu, est de 10 ans.
Ceci en raison de l'usure et du vieillissement des différents matériaux qui le composent.
Il a été estimé que la flottabilité et les performances d'un gilet automatique sont bien moins efficaces après une dizaine d'années.
Les principaux acteurs de ce vieillissement sont le sel et les rayons du soleil (UV).
Pensez à toujours rincer votre gilet après une sortie en mer, à le conserver à l'abri du soleil et vérifiez la date d'achat.

Enclenchez le « NEUTRE » !

Depuis quelques années, la plupart des constructeurs moteur ont opté pour une commande de gaz sans système de blocage au passage du mode neutre au mode marche.

Pour éviter toute inadvertance à l'arrêt sans couper le moteur, il est préférable d'enclencher le mode neutre sur la commande.
Ceci évitera le passage en vitesse si une personne heurte malencontreusement la commande.



L'ateliermarin



<https://www.ateliermarin.be/fr/>



C'est par un froid de canard que nous recevions, le 9 décembre dernier, l'Atelier Marin en la personne de son président Nicolas Joscko.

OBJECTIFS & AMBITIONS

Permettre à des jeunes de manier un bateau de façon responsable est une façon de les aider à gérer leur vie et leur liberté, tout en respectant l'autre par le travail en équipe. Cependant, pouvoir disposer d'un bateau reste un rêve inaccessible pour la grande majorité des jeunes.

L'Atelier Marin s'est fixé pour objectif d'acquérir, de restaurer et d'entretenir des bateaux afin de les mettre à disposition d'organisations de jeunesse. Les bateaux sont mis à disposition quasi gratuitement. En échange, les jeunes viennent aider aux travaux d'entretien des bateaux.

Aux plus expérimentés, nous demandons de consacrer un peu de leur temps pour être skipper pour d'autres jeunes.

C'est ainsi que l'Atelier Marin est une association philanthropique POUR les jeunes et PAR les jeunes.

Une association spécifique a été créée en 2015 pour développer les activités en Yole de Bantry: l'asbl Zinneke Brussels. Elle gère les deux yoles 'Zinneke' et 'Uilenspiegel', organise des activités

hebdomadaires sur le canal et des stages de voile à la côte, aux Pays-Bas et en France. Elle a également permis à des jeunes bruxellois de participer à l'International Atlantic Challenge en 2016 au Danemark et en 2018 en Irlande du Nord.

Outre la transmission de techniques de construction et d'entretien de bateaux, l'asbl espère transmettre un esprit de collaboration entre jeunes unis par la passion de la voile.

L'association organise des formations pratiques, encadrées par des skippers expérimentés.

A travers la construction navale, plusieurs jeunes et adultes en phase d'insertion socio-professionnelle ont ainsi également appris les techniques de construction de bateaux en bois.

L'asbl s'adresse à tous les jeunes, indépendamment de leurs sexe, origine, convictions ou religions, pour autant que chacun respecte l'autre et soit disposé d'apprendre d'autrui pour se perfectionner.

A travers la construction des Yoles et de « La Licorne » ou « Grand Vaisseau de Versailles », notre espoir est de pou-

voir mettre en place un chantier naval participatif, qui permettra à terme d'apprendre aux bruxellois comment construire leurs propres embarcations.

Tous les projets de l'Atelier Marin ont pour objet de créer une émulation sociale entre jeunes, qu'il s'agisse de construction, de rénovation, de sorties pour des jeunes défavorisés, des stages, de participation à des événements internationaux ou camps d'été.

« Un jeune qui sait gérer un bateau, son équipage et les éléments, apprend également à gérer sa vie ».

L'association s'est en premier lieu adressée aux Scouts Marins et Cadets de la Marine, vu que ceux-ci disposent d'une expérience nautique. Nous stimulons leur empowerment par des formations, en les incitant à passer des brevets et en leur confiant la gestion des bateaux. La deuxième étape a consisté à permettre à des jeunes défavorisés de s'initier au bateau, encadré par des Scouts Marins. Notre ambition est que, parmi ces jeunes, certains deviennent skipper et prennent à leur tour d'autres jeunes sous leurs ailes.

REMORQUAGE

ou comment se faire tracter en douceur...



En février dernier, dans le cadre de la soirée consacrée aux manœuvres, Damien Fostier, membre du club et en charge des cours et examens pratiques, s'est penché sur le thème du remorquage.

A cette occasion, j'ai noté la surprise de plusieurs membres quant à l'utilisation du « V » de remorquage, encore appelé patte d'oie. Quoiqu'avec les moteurs modernes les pannes sont rares, **cet équipement demeure un MUST absolu !**

Son usage garantit un remorquage aisé même en mer formée. Il a également été rappelé que, pour un bon remorquage, il faut maintenir un équipier sur le bateau tracté en mesure d'adapter la longueur du filin en fonction de la houle et qu'il est impératif de maintenir le moteur à l'eau pour que le bateau conserve son aire. Lors de ce type de manœuvre, gardez toujours un couteau à portée de main.

L'équipement est identique au « V » de traction pour le ski nautique, quoique plus résistant.

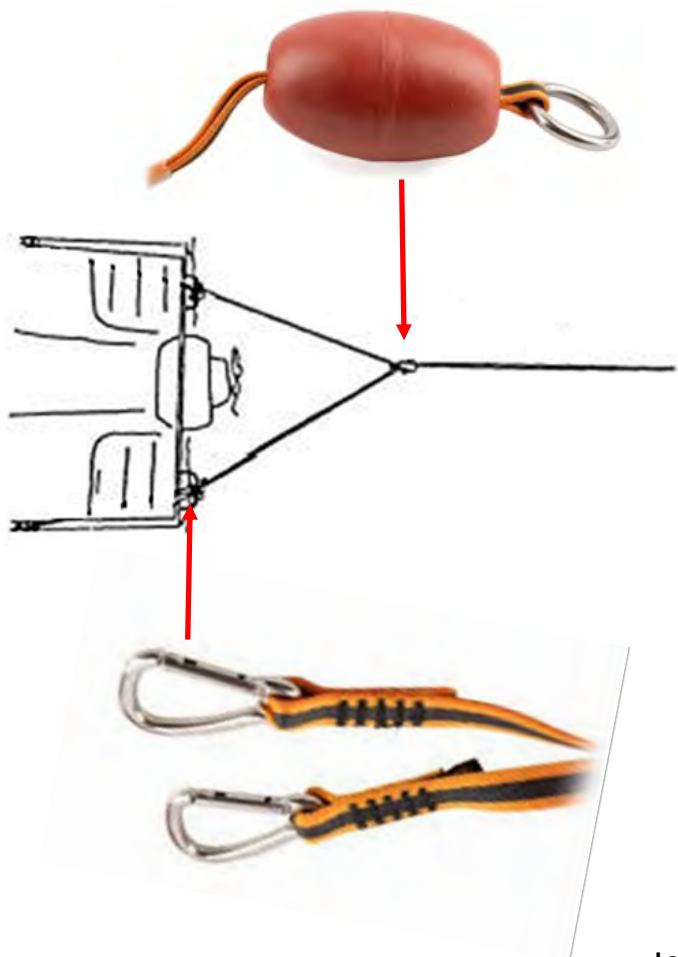
Il est facile à réaliser...

Un bout (12 mm) équipé d'un œil à chaque extrémité muni de mousquetons à accrocher aux anneaux « D » de part et d'autre du tableau arrière.

Le cordage sera équipé d'un ou deux flotteurs pour éviter qu'il s'emberlificote dans l'hélice.

Un troisième mousqueton « libre », assurera la liaison entre le « V » et le filin de remorquage.

Jacques Van Haelst



DF NAUTIC & POLE REGATTA.BE

COURS THÉORIQUES

COURS DE NAVIGATION

EXAMENS

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



Cela faisait quelques années que l'idée de recevoir le principal producteur de tissus pour bateaux pneumatiques et semi-rigides était dans l'air. Après la période covid et quelques petits problèmes d'agendas, nous avons eu le plaisir de recevoir au Club-House David ROS, ORCA Retail & Marketing, et Gaétan HAYS, responsable technique.

D'emblée nos deux interlocuteurs se sont avérés très investis dans leur job et fort sympathiques.

Ils nous ont présenté la société, son histoire, son actualité et surtout expli-

qué, avec moult détails, la fabrication et la production de leurs tissus réputés.

Un processus complexe suivi d'un contrôle qualité constant adossé à un département « recherche et développement » très actif.

Ils ont ensuite développé les avantages et inconvénients des différents types de tissus disponibles sur le marché, PVC Polyuréthane et Néoprène Hypalon. <https://orca.eu/en/>

L'usine produit tous les jours des centaines de mètres de tissu afin de satis-

faire l'exigence des constructeurs de bateaux semi-rigides. Tous les tissus ORCA, vendus partout de par le monde, sont produits dans la seule usine de Mouscron, une belle réussite à porter au crédit de notre économie nationale.

Ces explications, parfois fort techniques, ont enthousiasmé les participants à la soirée, les questions fusaiement de toutes parts.

Après les explications techniques de Gaétan, David nous a fait découvrir la Boutique en Ligne...



Un peu d'histoire

Le groupe Pennel & Flipo est né en 1924, lorsque Jean Pennel & Joseph Flipo créent une activité d'enduction de caoutchouc sur textile en France.

Après des années de développement dans l'industrie du textile et du caoutchouc, ils se sont étendus à davantage de tissus et de matériaux - mousses et plastiques - distribuant leurs produits à de nombreuses industries.

En 2009, le groupe Pennel & Flipo installe une usine à Mouscron en Belgique : Orca est né.

Au service du consommateur...

ORCA RETAIL, la boutique en ligne de Pennel & Flipo est ouverte à tous et propose...

Une gamme de produits d'entretien pour vos flotteurs...

- New Magic (Shampoing de nettoyage)
- Shmulffex (Antifongique)
- Gumemp 100 (Cire de protection / ravivage)

Les tissus ORCA désormais disponibles à la coupe, pour réparer, remplacer ou customiser vos flotteurs. 4 qualités et une très vaste gamme de coloris.

Ainsi que des bandes de ragage en EPDM ORCA et les colles et durcisseurs appropriés.

Vous y trouverez également une vaste gamme de réservoirs souples et portables NAUTA pour stocker carburants, eaux usées et eau douce.

Livraison à domicile ou enlèvement à l'usine.

<https://orcaretail.com/>



Les absents ont eu tort !

Lors de la soirée, nos invités nous ont gratifiés de petits cadeaux dont des kits de produits d'entretien remis à tous les participants.

Nous disposons désormais au Club d'échantillons de tissus sous forme d'une palette de coloris et qualités à la disposition des membres.

Un tout grand merci à David et Gaé-tan ainsi qu'à Pennel & Flipo ORCA pour avoir répondu présent à notre sollicitation et pour l'enthousiasme avec lequel ils ont dynamisé cette mémorable soirée.



La Moselle avec Abdel...

17 et 18 septembre 2022



Comment résister à une sortie sur la Moselle en pleines vendanges, surtout quand elle est organisée par Abdel ?

En 2019, nous avons déjà fait une belle balade sur la rivière et aujourd'hui Abdel nous invite à continuer notre périple sur la Moselle allemande de Senheim à Brodenbach et le lendemain de Senheim à Traben-Trarbach.

Mise à l'eau au port camping de Senheim a/d Moselle.

L'endroit est idéal, il y a du parking, la pente est un peu raide mais il y a des pontons et nous avons réservé une place au port.

Pour le logement, Abdel, toujours plein de ressources, nous a trouvé une auberge très accueillante.

En période de vendanges, il y a beaucoup de touristes et les animations sont nombreuses.

C'est un exploit d'avoir trouvé une chambre si peu de temps à l'avance.

Nous serons 6 bateaux : Abdel, Olivier et Marta Kervyn, Bernard et Danielle, Cedric et Brigitte, Philippe et Thérèse, et Jean-Pierre. Claude et Solange nous rejoindront samedi soir.

Olivier et Bernard sont en camping-car.

Le premier soir, Abdel nous a réservé une table dans le cellier d'un restaurant, c'est sous les voûtes de la cave que nous dégusterons des spécialités de la région arrosées d'un vin pétillant issu de la première fermentation, le « Federweisser » est typique à cette période et ne peut être conservé plus de 10 jours, il est peu alcoolisé et fort



sucré.

On le consomme plutôt en apéritif.

Mais revenons-en à notre sortie ! Départ 10h vers Cochen, il y a 2 écluses mais attention, à chaque barrage, il y a une écluse pour les « commerciaux » et une autre, beaucoup plus petite, pour les plaisanciers.

Seuls deux de nos semi-rigides peuvent l'emprunter en 1 seul passage.

Heureusement, nous avons réussi, grâce à Olivier et ses connaissances de l'allemand, à pouvoir emprunter les écluses à grands gabarits, ce qui nous a permis de gagner énormément de temps.

La rivière est une succession de méandres avec des coteaux qui bordent les berges entièrement couvertes de vignes.

C'est un magnifique panorama qu'il nous est donné d'admirer.

Nous croisons des bateaux hôtels qui promènent des touristes en croisière. C'est aussi la fête dans la plupart des villages qui saluent la fin des vendanges.

La météo prévoyait de la pluie durant le weekend ; mais un changement de temps nous a permis de passer entre les gouttes et de profiter de belles éclaircies pour admirer les vestiges restaurés des châteaux médiévaux.

Le lendemain, nous sommes partis vers Traben-Trarbach, moins de chance ; le premier éclusier ne nous permet pas d'emprunter les grandes écluses et nous devons scinder le groupe en 2. Néanmoins, nous nous retrouvons tous à midi pour une pause déjeuner à proximité d'un village où nous prendrons le café.

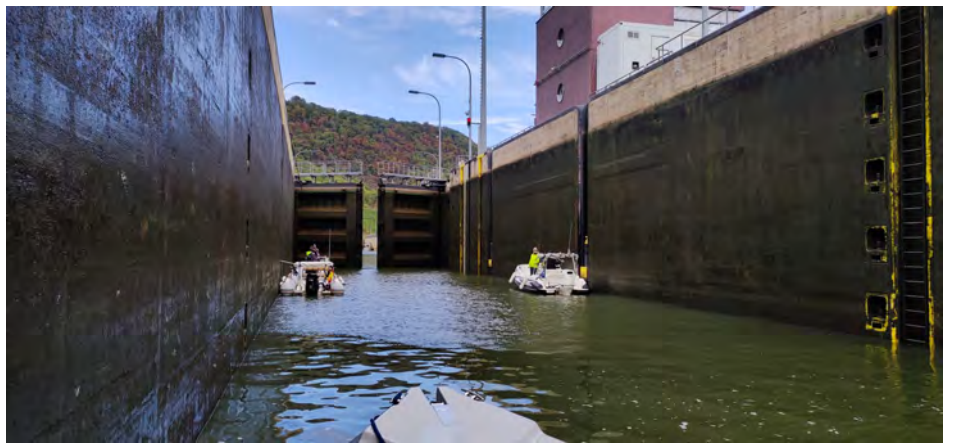
C'est toujours avec beaucoup de plaisir que nous naviguons sur la Moselle, c'est très dépaysant, la vitesse est limitée mais permet néanmoins de déjauger, l'ambiance est toujours bonne et c'est un plaisir de retrouver d'autres passionnés du bateau sur des plans d'eau calme.

Une très belle organisation, une sortie devenue tradition !

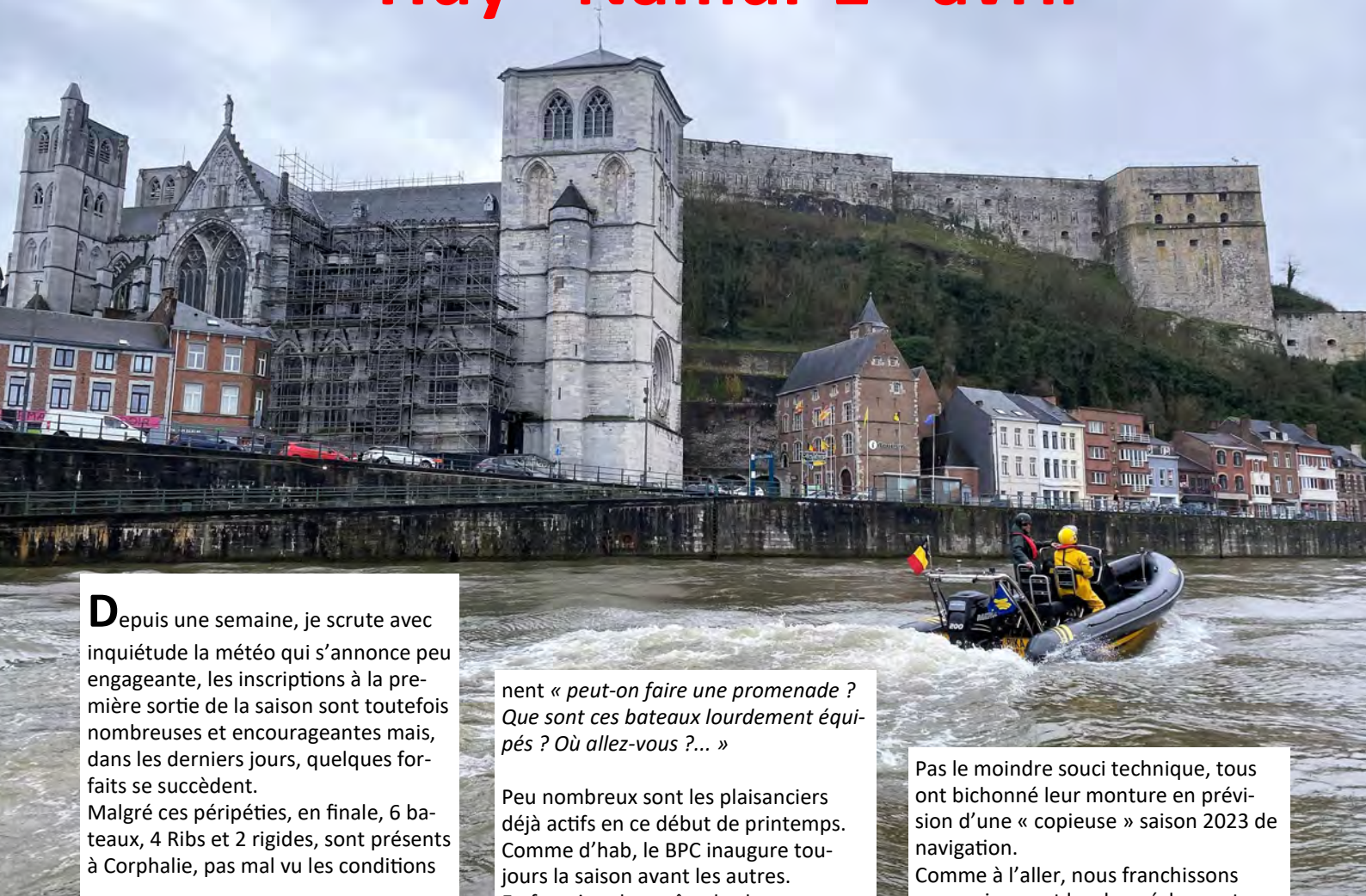
Cedric Charlier



Le Pneu, une affaire de famille !



Huy - Namur 1^{er} avril



Depuis une semaine, je scrute avec inquiétude la météo qui s'annonce peu engageante, les inscriptions à la première sortie de la saison sont toutefois nombreuses et encourageantes mais, dans les derniers jours, quelques forfaits se succèdent.

Malgré ces péripéties, en finale, 6 bateaux, 4 Ribs et 2 rigides, sont présents à Corphalie, pas mal vu les conditions

Il y a là : le doyen, Jean-Pierre Bastin, Danielle et Bernard Oosterlinck, Jeremy Remy et son pote Pierre-Yves, Nicolas de Halleux et Sillas Van Drogenbroek, Jean-Yves Jergeay et Sarah Smeets, un couple de nouveaux membres, et enfin Gilles Van Haelst accompagné de ses parents, Annie et Jacques, tout ce petit monde bien emmitouflé.

L'IRM nous promet de la pluie quasi constante pour la journée.

A 10h, nous démarrons sous une fine ondée et remontons la Meuse face à un fort courant, nous menons bon train et, bien groupés, arrivons à l'écluse d'Andenne-Seilles.

Nous sommes déjà à mi-parcours aller, ensuite, direction les Grands Malades, l'écluse qui se situe aux abords de l'hôpital de Namur, normal quoi...

Peu avant 13 h, nous sortons de celle-ci et entrons dans la capitale wallonne. L'envie pour certains d'un repas chaud et l'attrait du fritkot de Jambes nous poussent à accoster à côté de la capitainerie, toujours fermée à cette époque de l'année.

Nous constituons une attraction sur le quai, des promeneurs nous question-

nent « *peut-on faire une promenade ? Que sont ces bateaux lourdement équipés ? Où allez-vous ?...* »

Peu nombreux sont les plaisanciers déjà actifs en ce début de printemps. Comme d'hab, le BPC inaugure toujours la saison avant les autres. En fonction des goûts de chacun, nous nous égayons aux abords du pont de Jambes et, après déjeuner, nous retrouvons les bateaux pour, à 14.45h, faire demi-tour.

Le ciel est toujours très maussade mais la pluie est plus espacée que prévu.

En ce 1er avril, nous ne croiserons aucun autre plaisancier et peu de professionnels.

Pas le moindre souci technique, tous ont bichonné leur monture en prévision d'une « copieuse » saison 2023 de navigation.

Comme à l'aller, nous franchissons successivement les deux écluses et, peu avant 18h, retrouvons Huy pour retirer les bateaux sous un dernier crachin.

Merci à tous les courageux participants, ainsi qu'au Royal Yacht Club de Huy et à Marc Falla, son sympathique Président, toujours prompts à nous accueillir.

Jacques Van Haelst





Le succès de nos activités se mesure désormais aussi par la présence à nos côtés de bateaux « en dur »...

Les sorties en groupe que nous proposons à nos membres sont, dans le milieu de la plaisance en Belgique, une spécificité propre au BPC. Elles attirent les plaisanciers qui ne se contentent pas d'utiliser leurs bateaux durant les vacances annuelles.

Tous sont les bienvenus...





6 mai 2023

Beez - Wépion, petite sortie, gros succès...

Nous avons initialement mis au programme une sortie Biesbosch et ce fut une sortie sur la Meuse !

Une petite sortie entre Beez et Wépion, une remise en jambes pour certains et une sortie d'hibernage pour d'autres.

Et la météo était de la partie, après de longs jours pluvieux et froids, voilà que le soleil fait son apparition, timide en début de journée puis de plus en plus franc.

Nous sommes 11 bateaux au départ de Beez au port de plaisance en aval de Namur. Le port de Beez est facile d'accès, il y a deux rampes de mises à l'eau et le capitaine, que j'avais averti de notre venue, nous avait donné accès à plusieurs pontons.

Le parking pour nos attelages est aisé. Ce type de sortie est idéale pour prendre en main un nouveau bateau, Serge Ternulo (membre BPC depuis peu) accompagné de son fils mettent à l'eau leur 3DTender Xpro.

Plusieurs membres lui porteront assistance pour la mise à l'eau. Serge s'en sortira très bien et rejoint le groupe pour prendre l'écluse des Grands Malades.

L'éclusier a prévu une grande bassinée pour nos 11 esquifs et nous rejoignons Namur.

Nous faisons une courte incursion sur la Sambre pour admirer les maisons de rives du vieux Namur, le téléphérique et ces triplées de cabines, la tortue dorée de Jan Fabre sur la citadelle et évidemment le nouveau bâtiment Confluence entre Sambre et Meuse.

Sur la Meuse, nous passons devant la

Capitainerie qui vient de s'ouvrir, face au Casino, nous prenons l'écluse de la Plante pour rejoindre le bief vers Wépion.

Les pistes de vitesse ne sont pas encore ouvertes et le RYCSM à Wépion est en plein nettoyage de printemps. Pourtant nous serons royalement accueillis et nous profiterons de la terrasse de leur buvette pour piqueniquer.

C'est l'occasion de discuter avec des membres que nous n'avions plus vu depuis longtemps. Le repas s'éternise sans que personne s'en soucie.

Enfin nous reprenons le fleuve pour remonter jusqu'à l'écluse de Taillefer. Nous rebroussons chemin et admirons le château de Dave et ses arbres remarquables.

Le retour à Beez se fera à un train de sénateur, nous profitons du soleil, de l'eau et de nos bateaux.

La vue des berges est toujours fascinante et pourtant il est déjà temps de sortir nos bateaux.

Cedric Charlier





Nieuwpoort – Dieppe – Étretat

Un raid de 3 jours sur les traces d'Arsène Lupin



Sublime théâtre ouvert sur la Manche, les falaises de craie blanche d'Étretat célébrées par Claude Monet dans ses toiles

Nous sommes 4 bateaux au départ de Nieuwpoort, deux nouveaux compagnons allemands, rencontrés sur Facebook, originaires de la région de Hanover, se joignent à Nicolas et moi. 8 marins, de 14 à 77 ans, clin d'œil à Désré, participent à cette navigation de plus de 320 miles marins.

Nous mettons les bateaux à l'eau, à marée haute, au KYCN. Oliver et Marcel, ayant fait la route depuis l'Allemagne, sont déjà prêts et nous attendent sur le parking.

Nous quittons les nouveaux pontons du port à dix heures.

La météo est clémente, la sortie de Nieuwpoort est toujours un peu mouvementée mais une fois cap au sud-

ouest nous profitons d'un vent de dos pour naviguer à 25 nœuds.

Nous cabotons le long de la côte et passons au large de Dunkerque, Calais, le cap Blanc Nez et Gris Nez, Boulogne-sur-Mer, le Touquet et sa magnifique plage, la baie de Somme, le Tréport pour arriver à Dieppe vers 17 h.

Deux navires militaires croisent au large de Calais mais sans nous contrôler.

Après un appel sur le canal VHF12, nous sommes accueillis chaleureusement par le personnel du port de Dieppe qui nous indique les places visiteurs.

A titre informatif, une nuitée coûte 13€ pour un bateau de 6,80m et l'accès au port n'est pas sujet à la marée, contrai-

rement aux autres de la côte normande.

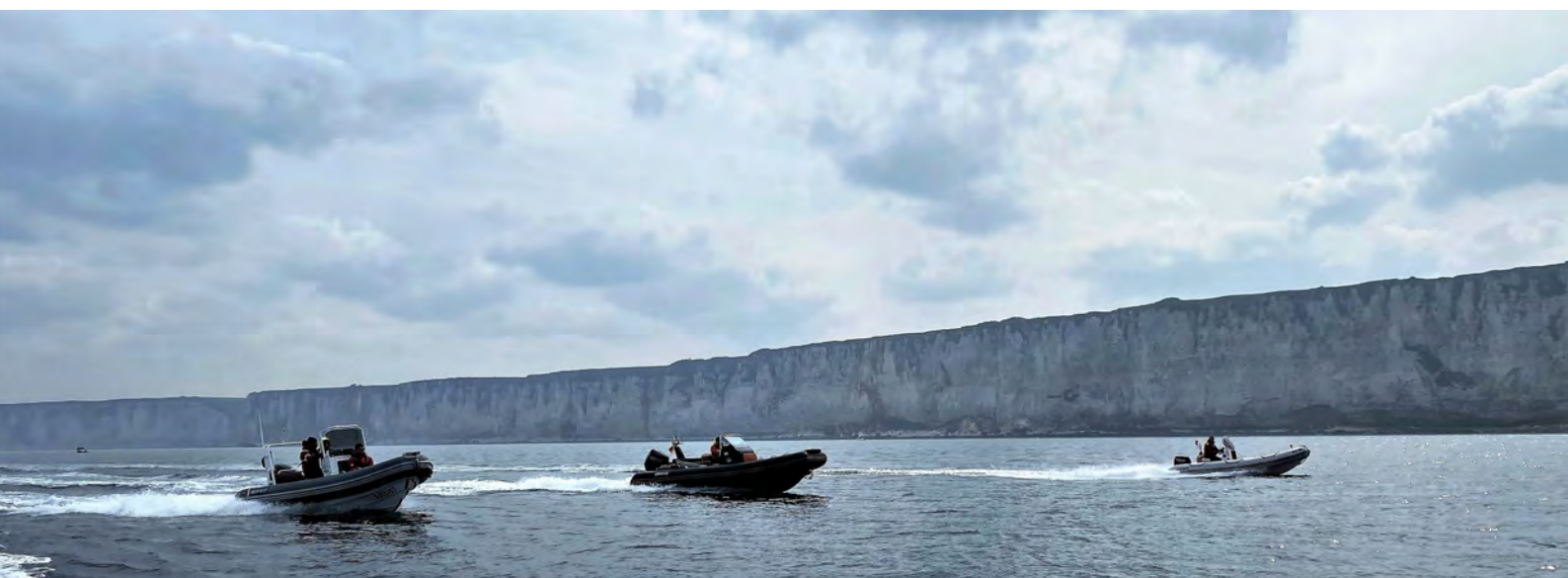
Nous y rencontrons les participants de la Dieppe Dash, une petite régates entre Brighton et Dieppe, déjà amarrés. Un des équipages nous prête son tuyau d'eau pour rincer les bateaux.

Le soleil rayonnant, nous jouissons d'un temps printanier pour nous retrouver sur une terrasse et partager nos premières impressions de la journée.

Nos nouveaux amis allemands ont littéralement « kiffer » la navigation et adorent déjà l'ambiance du BPC.

Nous trouvons un resto dans la ville aux 4 ports, prise d'assaut par les touristes.

Nous logeons dans un hôtel, Ibis bud-



get, bien et pas cher offrant un beau petit déjeuner.

Le lendemain, nous reprenons la mer vers les falaises d'Étretat en longeant la magnifique côte française qui s'érode à plusieurs endroits.

Les éboulements sont de plus en plus fréquents dans la région et les habitants voient leurs terrains s'amenuiser rapidement.

L'endroit est propice au sport halieutique, nous slalomons entre les filets, les bateaux de pêche et les kayaks qui taquinent le bar ou la sole.

Nous bénéficions d'une vue imprenable sur les majestueuses falaises de la Manneporte, la Courtine et l'Aiguille pour un pique-nique en mer offrant un paysage unique au monde, bercé par le roulis des vagues sur les galets.

Nous sommes survolés par un hélicoptère offrant encore un autre panorama.

Nous n'en sommes pas jaloux, on préfère tous le pneu.

Le retour vers Dieppe se fait plein pot, sur une mer d'huile.

Nous passons par la case pompe à essence, disponible à quai, 24h/24 et proposant de la super 98.

Dernier jour, nous quittons Dieppe à 7 h pour profiter, à l'arrivée, d'une marée presque haute à Nieuwpoort et permettre à nos amis allemands un retour dans des délais raisonnables, sachant qu'ils ont 600 km de route à parcourir. Nous avons un petit 4 bft de Dieppe à Saint-Valery-en-Caux, ensuite la mer se calme et battons des records de vitesse sur l'eau. 48.5 nœuds pour ma part, le courant aidant un peu.

Au sud de Calais, Noé, 14 ans, prend la barre de mon Humber, avec la banane sur le visage.

Après 2 accélérations sportives, il se

fait au bateau et croise à 29 nœuds dans le chenal de Calais.

13 heures, nous sommes déjà dans le chenal de Nieuwpoort sous le soleil de notre plat pays.

Les bateaux sont remontés sur remorque sans encombre et nous saluons nos amis participants.

Trois kilomètres plus loin, sur la route, la police effectue un contrôle, vu l'importance de l'attelage, nous sommes arrêtés pour un contrôle complet des papiers, qui bien sûr sont dans mon sac étanche sous le fatras de nos vêtements de mer, casques et bottes. Tout est ok, nous reprenons notre route.

Texte : Gilles Van Haelst

Photos : Nico, Marcel, Oliver & Gilles



Les bateaux

Yolo :

Brig 6,70m Mercury 225cv

It's a boy :

Highfield 6,16m Yamaha 150cv

Maria :

Bombard 5,50m Suzuki 90cv

Exo7 :

Humber 6,80m Mercury 200cv



Noé, 14 ans, première expérience en pneu et déjà mordu

Waspik - Watersportvereniging Volkerak

Dimanche 16 avril



En l'absence du coordinateur malade, et par une météo peu engageante, la sortie prévue au départ de Waspik vers Sint Annaland a été reprise en main par Bernard et Danielle.

Merci à eux d'avoir, au pied levé, sauvé la mise. Le BPC a de la ressource !

Les circonstances ont fait que cette balade fluviale a été quelque peu écourtée et s'est arrêtée à la mi-journée dans le charmant petit port Watersportvereniging Volkerak avant le retour vers Waspik.

Nous vous en livrons quelques images, l'emmitoufflement de nos valeureux

navigateurs ne vous échappera pas et en dit long sur les conditions hivernales de cette activité.

Soyez sûr que Gilles ne manquera pas de vous emmener prochainement à la découverte du fameux bar-restaurant panoramique de Sint Annaland...



Races 2023

May 6-7 Inshore
Juli 1-2 BKO + Worlds
August 19-20 Blankenberge
September 16-17 Zeebrugge

BKO Offshore Jetski - Thundercat - Powerboat

Un team familial qui fait des vagues...



En marge de leurs activités professionnelles chez **Mons Nautique**, Christophe Calvo et Benjamin Berti sont à la tête d'un team de compétition motonautique actif, entre autres, en semi-rigide. J'ai le plaisir de vous le présenter...

Pour ce faire, j'ai obtenu une interview de Benjamin qui m'a reçu de manière très sympathique à Frameries.

L'histoire commence en 1978, le grand père de Ben fait de sa passion pour le nautisme son métier à plein temps. Très rapidement il a donné gout au bateau et au ski de vitesse à son fils Christophe, parrain de Benjamin, qui a débuté la compétition en 1985.

« Papy et Parrain » ont évidemment transmis ce virus à Ben qui, dès trois ans, pratique le ski nautique, à 9 ans le jet-ski à bras et dès 11 ans, son premier bateau de course.

Les choses sérieuses démarrent en 2008 avec la course Inshore aux 24 h de Rouen en « Classe 1 »

En 2009, achat d'un nouveau bateau plus performant et passage en Classe 2. Malheureusement, par manque de budget, le team est contraint d'arrêter momentanément la course Inshore.

Ils rebondissent quelques années plus tard et, en 2018, équipent un bateau offshore pour participer au championnat de Belgique « BK OFFSHORE ». Un bi-place en « classe B » Benjamin en est le pilote et Christophe le co-pilote. Ils seront champions de Belgique l'année suivante.

Ben débute également les compets de Jet-Ski à bras la même année. Depuis, ils sont présents à chaque compétition dans les deux disciplines.

Durant celles-ci, ils profitent au maximum de leur présence sur l'eau mais pas que...

L'atmosphère unique des espaces VIP et des paddocks font aussi partie du plaisir.

En 2021, ils sont sollicités par une écurie française de bateaux « F4 INSHORE ME » qui leur propose de piloter leur embarcation lors du championnat du monde d'endurance.

Ils termineront troisième avec l'envie de poursuivre l'activité.

Ils ont pour cela, en 2022, monté leur propre écurie.

Voilà en quelques mots qui sont les protagonistes de **MONSNAUTEAM**, une passion qui perdure de génération en génération.

Un programme chargé les attend en 2023 : le championnat du monde Inshore (dont ils assurent l'organisation d'une manche à Mons), le championnat de France de vitesse et endurance ainsi que le BK Offshore, Liège, Blankenberge, Zeebrugge, Côme, et le Raid Pavie Venise...

Merci à Christophe et à Benjamin pour leur accueil.

www.monsnauteam.be

Jacques Van Haelst





1983 - 2023

La LMB fête ses 40 ans

www.liguemotonautiquebelge.be

Fondée en 1983, la Ligue Motonautique Belge, à laquelle nous sommes affiliés, représente plus de 4.800 membres au niveau du motonautisme en Wallonie et à Bruxelles.

Elle est agréée par le Ministère des communications et de l'Infrastructure et membre du comité de la navigation de plaisance de la Région Wallonne.

Elle assure le développement et le suivi de ce secteur.

Ses membres partagent leur passion pour rendre accessible la navigation de plaisance et le tourisme nautique au plus grand nombre d'usagers des ports et des voies hydrauliques.

Parmi les services aux plaisanciers, si vous êtes en possession d'un brevet de conduite de navire de plaisance restreint ou général, d'un brevet de yachtman ou de navigateur de yacht, ou si vous détenez un document d'aptitude comme officier à la marine marchande, vous pouvez demander en ligne un certificat ICC.

La LMB collabore avec ses clubs et ports membres pour les aider à atteindre leurs objectifs dans le cadre de leurs activités...

Le tourisme de qualité, la mobilité douce, la navigation en flotille, le motonautisme sportif et familial en mer et eaux intérieures, les raids en mer, les sports nautiques. La LMB collabore également avec tout acteur partageant nos valeurs et nos objectifs, au niveau européen, fédéral, régional et local.

Ses membres sont :

Le BPC

Belgian Pneumaticclub

Le HYCW,

Hastière Yacht Club de Waulsort

Le MM&P

Motonautisme, Motor & Plaisance

Le RMU

Royal Motor Union

Le RPYC

Royal Péronnes Yacht Club

Le RYCH

Royal Yacht Club de Huy

Le RYCI

Royal Yacht Club Ittre

Le YCA

Yacht Club d'Anseremme

Le YCDA

Yacht Club des Ascenseurs

Le YCDF

Yacht Club des Frontières



INTO THE BLUE 2022
FESTIVAL DE LA MER DE BRUXELLES
DU 24 AU 26 NOVEMBRE
WOLUBILIS - WWW.INTOTHEBLUE.BE



En novembre dernier, le BPC a participé à INTO THE BLUE. Un stand dans le foyer et un bateau sur le parvis...

L'occasion de développer des contacts avec un large public de passionnés, avec les autres clubs présents et avec de potentiels conférenciers pour nos soirées mensuelles...



Le

Islande Norvège

Histoire



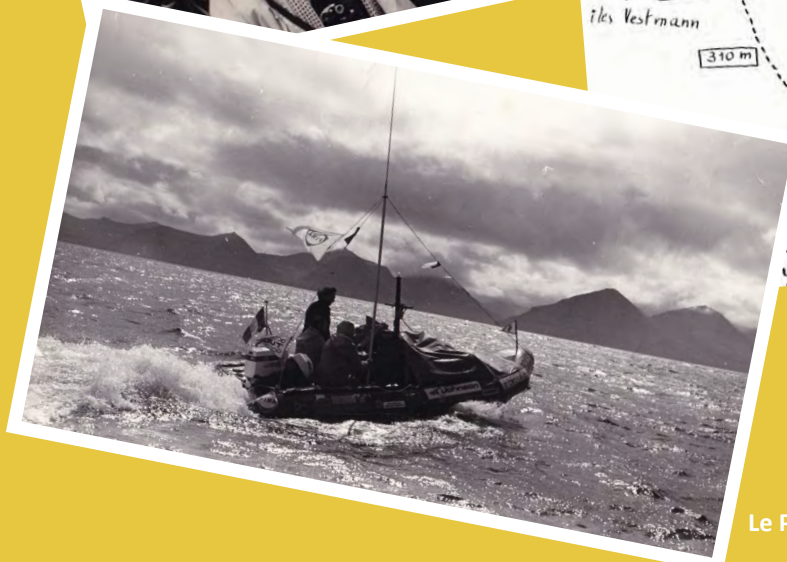
1973, il y a 50 ans...
Trois ans avant la
fondation du BPC,
Michel de Hemptinne
réalise son 2^{ème}
Grand Raid en pneu-
matique...

« Ulysse » emmène notre aventurier pour un raid ralliant Reykjavik (Islande) à Bergen (Norvège) qui lui fera goûter au climat « pré-arctique ».
Deux bateaux... Ulysse Zodiac MKV GR, dont la proue est toujours visible au Club-House, et le « Raz-le-Bol » un Zodiac MKV HD. L'équipage de Ulysse est composé, en plus de Michel, de Ciccio (Francesco Costanzo) et de Louis Claus. Celui du Raz-le-Bol, de Massimo Maggia, le capitaine, et de deux belges, Charles-Albert de Lantsheere et Nicolas de Halleux.
L'expédition quitte Anvers le 11 juillet à bord d'un cargo islandais, direction Reykjavik.

Le grand départ a lieu le 19 juillet. Les réserves d'eau à bord ne sont que de 5 litres par bateau, compte tenu des nombreuses précipitations, par contre pour l'essence, la quantité théorique nécessaire pour chaque traversée a été multipliée par deux.
Avant de cingler vers les Féroé, il faut contourner l'Islande avec escale aux îles Vestmann (7 bft, des creux de 3 m). Le froid sera une véritable torture tout au long du voyage.
En 12 heures, les 100 NM sont parcourus, les îles offrent un spectacle stupéfiant depuis qu'un volcan y a fait éruption. Ensuite 160 NM jusqu'à Höfn pour longer le plus grand glacier d'Europe.

Tout est gris, le ciel, la mer et les rochers.
La plus longue traversée, 320 NM, les emmènera en 24 heures jusqu'aux Féroé.
Ensuite, cap sur les Shetland, 14 heures de mer sans trop de problèmes.
Dernière étape Bergen. Après un départ chahuté dû à des rencontres de courants, et sous une pluie incessante, ils rallient Bergen après avoir parcouru 210 NM.

Jacques Van Haelst
Sources : « *Le soleil dans le dos* »
M. de Hemptinne, Ed. Arthaud
Photos : Nicolas de Halleux



SOIREE SPECIALE MANŒUVRES

Au mois de février dernier, après quelques hors d'œuvres suivis par une délicieuse navigation gastronomique maghrébine, nous sommes parés pour entamer les grandes manœuvres dans une salle comble.

Je démarre le programme par le thème des manœuvres courantes en passant en revue les paramètres qui provoquent les réactions du bateau : le type de transmission (ligne d'arbre ou embase) - le sens du pas de l'hélice (qui provoque un effet de pivotement surtout très perceptible en marche arrière) - le courant (dont l'incidence est primordiale sur la manœuvrabilité) et le vent (comment le bateau a tendance à se positionner par rapport à lui).

En faisant chaque fois les rapprochements avec les paramètres qui précèdent, nous analysons alors les principaux cas de figure : Reculer – Virer, faire demi-tour au plus court – Appareiller (4 techniques en fonction des conditions) – Accoster (11 techniques).

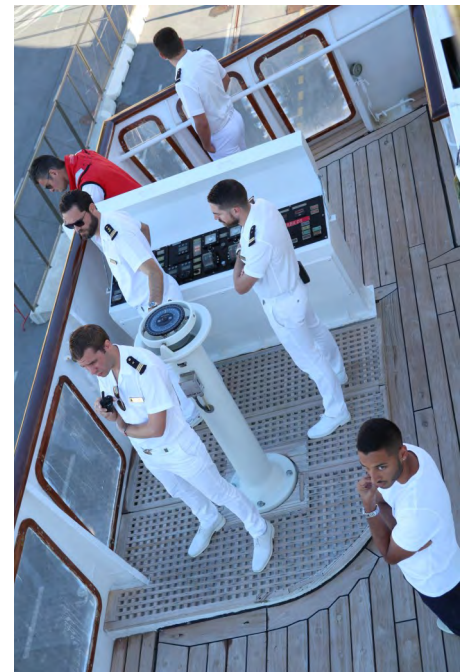
Le tout illustré par des schémas animés et parfois complétés par quelques conseils stratégiques : par exemple préférer sortir d'un endroit exigü en marche arrière lorsque votre bateau refuse de virer face à un vent fort !

Ceci nous conduit aux manœuvres destinées à récupérer une personne tombée à l'eau. La prise en compte des paramètres est ici différente : pour les manœuvres courantes le premier paramètre à privilégier est celui du courant ; pour récupérer une personne tombée à l'eau on doit se placer au vent de la personne et c'est cela seul qui compte ! Mon intervention se termine par une description de la manœuvre

« Williamson turn » à utiliser dans des situations complexes et qui n'a rien d'une sinécure : elle nécessite une rigueur parfaite, un calibrage préalable destiné à affiner l'angle de barre en fonction du bateau, un entraînement périodique et la fixation préalable d'une répartition des tâches entre le skipper et son (ou ses) équipier(s) On est bien loin de la petite esquisse ébauchée dans Wikipedia et copiée/collée dans les manuels de cours de certaines écoles renommées !

La soirée s'achève par un sujet qui est de nature à inquiéter beaucoup d'entre nous tout en mettant à l'épreuve notre sens de l'entraide : celui du remorquage d'un de nos bateaux par un autre de la flottille.

C'est loin d'être évident de mettre en œuvre une telle opération au milieu de la Mer du Nord dans une mer agitée ! Damien Fostier nous tient en haleine

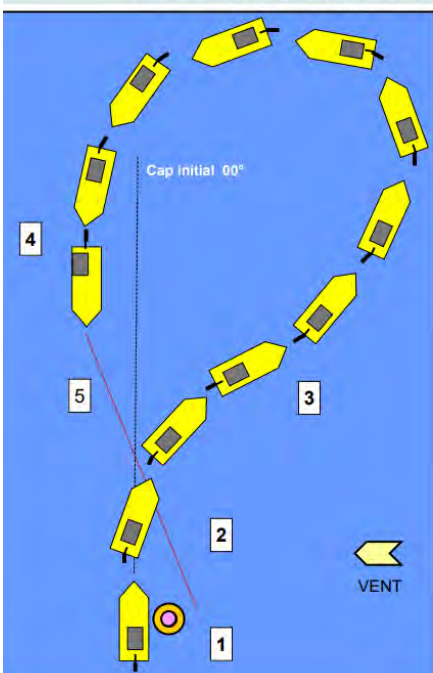


avec son exposé sur les techniques de base et ses différentes variantes. Il nous gratifie également de plusieurs conseils et astuces en nous faisant profiter de son savoir-faire.

Merci Damien !

A en croire les commentaires recueillis par la suite, il s'avère que des soirées de ce genre sont certainement les bienvenues auprès de nos membres même si la très grande majorité d'entre eux ont déjà « un permis en poche » ..., à condition de bien choisir les thèmes, d'en définir le contenu adéquat et de les présenter de façon attractive dans le contexte d'un vendredi soir ! Deux anciens, pourtant expérimentés, sont venus me parler d'un recyclage. Une autre des personnes présentes était par contre d'avis que pour être efficace, un apprentissage des manœuvres ne peut se faire qu'à bord d'un bateau. Je peux certes comprendre cette réaction qui m'amène cependant à faire deux précisions : la première est que la matière des manœuvres est incluse dans les programmes d'examen...théoriques. La seconde précision est qu'un apprentissage efficace des manœuvres suppose une parfaite interdépendance théorie/pratique ; il n'est pas imaginable de maîtriser les manœuvres sans base théorique préalable. A l'inverse, il n'est pas davantage concevable de s'entraîner à les réaliser sans qu'il ne soit possible de les confronter à un ouvrage de référence. Théorie et pratique sont complémentaires et interdépendantes. Enseigner à faire n'importe quoi n'importe comment n'est pas de l'apprentissage.

B. Manœuvre Williamson turn



PRINCIPE : Revenir vers la victime en suivant un cap inverse au cap initial (en revenant sur le sillage du bateau)

1. « Homme à la mer » ! Ralentir. Noter : le cap suivi (ici : 00) + position (Enfoncer touche MOB du GPS). Jeter une bouée-couronne. Ne pas quitter la victime des yeux !
2. Mettre doucement la barre de 15 à 20° du côté de la chute (ici : à tribord)
3. Lorsque le compas affichera une différence de 60 à 70° par rapport au cap initial mettre la barre de 15 à 20° du côté opposé (ici : à bâbord)
4. Lorsque le compas affichera un cap opposé au cap initial (soit + 180°) suivre ce nouveau cap vers la victime
5. En finale et au besoin, modifier la route pour se mettre au vent de la victime (ici : la ligne rouge dans le cas d'un vent de secteur E)

Atelier d'Architectes **Médori**

Claude Pottier

Architecte
Gérant

Rue Reigersvliet 7 - 1040 Bruxelles
Tél. 02 649 42 38
GSM : 0477 27 62 60
e.mail : medori@architectes-prdv.be
www.medori.be

Atelier d'Architectes
ArchiCAP

CERTIFICATS
ENERGETIQUES

PEB

Cathy Slot
&
Claude Pottier

ArchiCAP s.p.r.l.
7, Rue du Reigersvliet
1040 Bruxelles
Tél : 0476.98.15.16
Fax : 02/649.81.87
Email : info@archicap.be

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

Au travers de notre revue **Le Pneu**, éditée à 500 exemplaires en quadrichromie, deux fois l'an (juin et décembre).

Votre communication est diffusée à nos membres, mais aussi dans l'ensemble du monde de la plaisance en Belgique et à l'étranger.

Profitez d'une diffusion ciblée de votre com !

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

Nous sommes également actifs sur YouTube & Facebook.

Dos A4 : 500 €

Page intérieure A4 : 300 €

Demi page : 170 €

Quart de page : 100 €

Devenez notre partenaire

Owen Welch

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

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

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

Maak gretig gebruik van deze doelgerichte com !

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

Wij zijn ook actief op YouTube & Facebook.

Rug A4 : 500 €

A4 bladzijde in tijdschrift : 300 €

Halve bladzijde : 170 €

Kwart bladzijde : 100 €

Wordt onze partner

Owen Welch

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

ORCA

R E T A I L

by Pennel & Flipo

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

**ACHETEZ EN LIGNE
ORCARETAIL.COM**

TISSUS



COLLES &
DURCISSEUR



ENTRETIEN



BANDES DE
PROTECTION



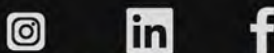
RESERVOIRS
FLEXIBLES



SCANNEZ MOI



FOLLOW US



retail@orca.eu
www.orcaretail.com

