



Since 1976

# LE PNEU

La revue du BELGIAN PNEUMATIC CLUB N°127 déc. 2023

London

Utrecht

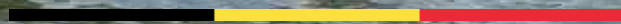
Grevelingenmeer

La Meuse Française

Den Helder

Le Morbihan

[belgianpneumaticclub.be](http://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



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



**Secrétariat**  
Claude DETRAUX  
0475 25 87 51  
belgianpneumaticclub@outlook.com

**Président**  
Jacques VAN HAELEST  
**Vice-Présidents**  
Didier RUELLE  
Serge VASSART  
**Trésorier**  
Patrick GILLET  
**Action Sociale**  
Olivier KERVYN de VOLKAERSBEKE  
**Chargé de cours**  
Didier RUELLE  
**Webmaster**  
Cedric CHARLIER  
**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

Chers Amis,

Après 10 années de présidence, j'ai pris la décision de ne plus me représenter  
à cette fonction en 2024.

Il est temps, pour moi, de prendre un peu de recul et il est sain pour l'asbl de  
lui donner un nouveau visage avec, à sa tête, un Président plus actif sur l'eau  
à qui j'apporterai, s'il le souhaite, mon expérience et mon soutien.

J'assumerai mon mandat d'administrateur jusqu'à son terme et demeurerai  
actif au sein du Club.

Je poursuivrai avec enthousiasme la publication de notre revue « Le Pneu »,  
notre participation à la LMB, l'organisation de sorties, de soirées et des festi-  
vités des 50 ans (en 2026), entre autres...

En pleine maturité, le Club dispose des moyens permettant une évolution  
positive et un bel avenir, de nombreux projets de sorties, un Club-House en  
phase de modernisation et des finances à la hauteur de ses ambitions.

**Pour assurer la pérennité de votre BPC, rejoignez-nous,  
présentez votre candidature à un poste au sein du comité.  
Votre engagement assurera l'avenir du Club...**

Jacques Van Haelst  
Président

**Devenir membre du BELGIAN PNEUMATIC CLUB**

**Cotisation annuelle familiale 80 € (50 € pour les -30 ans)**  
**Banque : IBAN BE65 7330 6419 1596 - BIC : KRED BE BB**  
**Infos : [belgianpneumaticclub@outlook.com](mailto:belgianpneumaticclub@outlook.com)**



Palais de Chaillot,  
Place du Trocadéro - Paris.

Après cinq ans de travaux, le Musée  
national de la Marine de Paris a réou-  
vert ses portes le 17 novembre.  
On peut enfin découvrir ses nouveaux  
espaces et une scénographie entière-  
ment renouvelée autour des collections  
existantes, mais aussi avec des expé-  
riences plus sensibles à l'image de la  
Vague, une animation à grand spectacle  
au cœur d'un espace consacré aux tem-  
pêtes et naufrages.

**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**

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

Helststraat 49-2  
B-2630 Aartselaar

**Wegklapbare en  
waterdichte LED verlichting**

**Confort et  
sécurité**

**La «grande routière»  
par excellence!**

**Travail sur mesure et versions  
spéciales sur demande**

**Lumières LED pliables  
et imperméables**

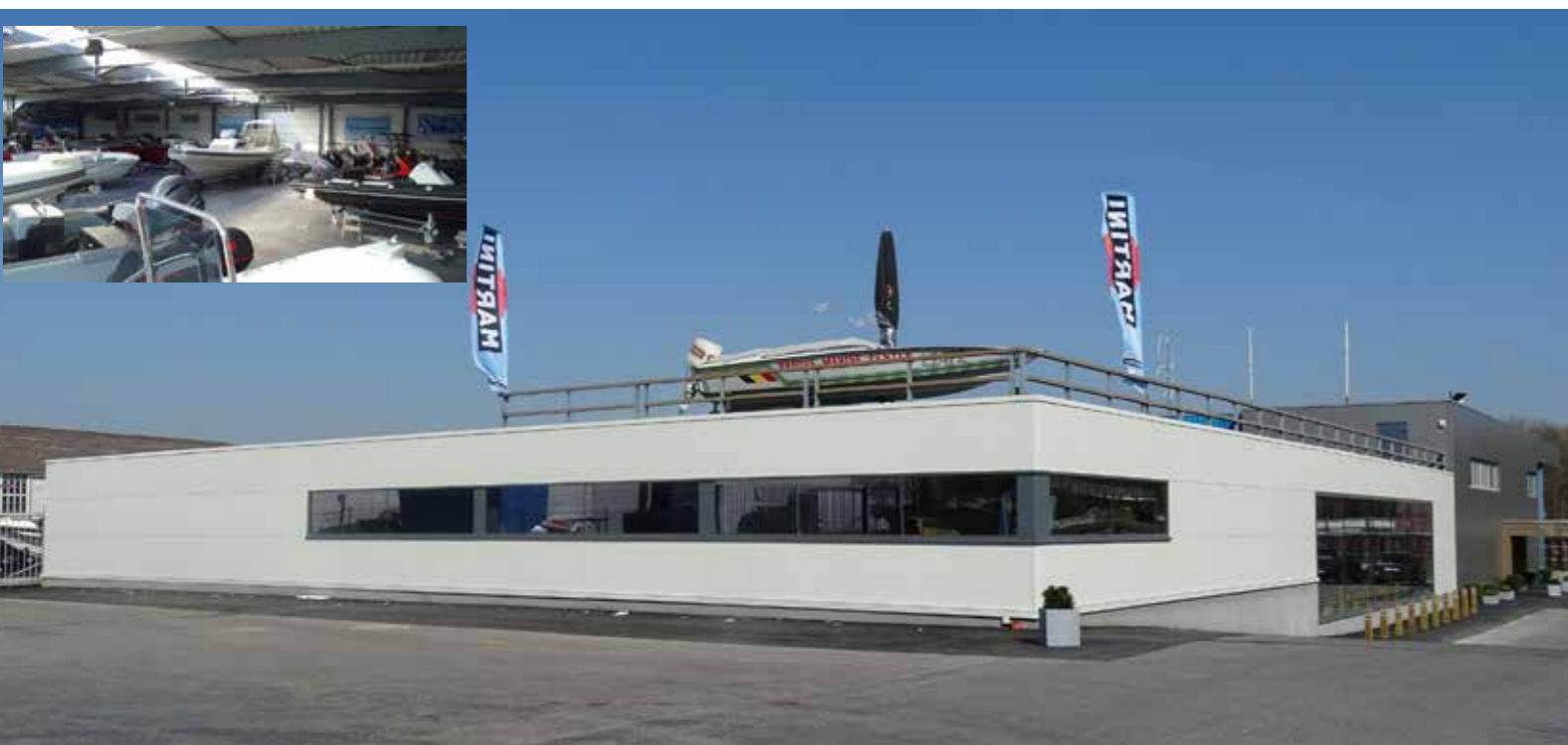
## Votre Shipchandler à Bruxelles

- 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



## Carte Navionics, le saviez-vous ?

Lorsque la date de souscription de votre carte Navionics est expirée, certaines options ne sont plus accessibles, telles que l'update de carte et l'auto-routing, surligner les zones de fond peu profonds, ajuster les courbes de profondeurs et transférer les routes depuis le PC sur le plotter.

Pour ma part une carte ayant plus de 7 ans n'était plus du tout accessible. Obsolescence programmée ?

## Internet sur le bateau, partout dans le monde

### STARLINK MARITIME



Starlink, la société d'Elon Musk, fondateur de Tesla, propose un système de connexion internet par satellite, presque abordable...

L'antenne et le câblage coûtent 2.796 € auxquels il faut ajouter l'abonnement mensuel de 280 €.

Une fois installé, un wifi sera disponible à bord pour plusieurs appareils tels, que Smartphone, iPad, laptop qui disposeront d'un accès illimité à internet. Plus d'infos sur...

[www.starlink.com/maritime](http://www.starlink.com/maritime)



# HONDA MARINE

Alors que la concurrence a depuis longtemps explosé la puissance des moteurs, HONDA rejoint le club des « gros cubes »

### BF350, le moteur hors-bord V8 de Honda Marine.

Le nouveau BF350, moteur haut de gamme, offre la puissance la plus élevée de la gamme Honda.

Ce moteur est propulsé par un bloc V8 de 5 litres, ouvert à 60 degrés, doté de la technologie de contrôle électronique VTEC™ (Variable Valve Timing and Lift Electronic Control) exclusivité Honda.

Le fabricant annonce un niveau de bruit et de vibration particulièrement faible, tout en offrant une sensation de conduite sportive.

Il se démarque également par son design : la carène est rehaussée par une ligne noire qui vient épouser le haut du moteur pour lui donner toute son intensité. Les garnitures et les logos chromés lui donnent son caractère élégant.

Le nouveau BF350 est un moteur de haute technicité.

Au démarrage, la technologie révolutionnaire BLAST™ (Boosted Low Speed Torque) offre une accélération instantanée et puissante.

À vitesse constante, l'ECOMO (Economy Controlled Motor) réduit sa consommation au maximum.

Lors d'une montée en puissance, le système de contrôle électronique VTEC™ (Variable Valve Timing and Lift Electronic Control) augmente le couple et l'intensité pour une accélération immédiate.

Le V8 dispose également de plusieurs nouvelles fonctionnalités, comme le régulateur de vitesse Cruise Control, l'inclinaison automatique Tilt Limit et l'assistance du trim Trim Support.

De son côté, le capteur O2 ajuste la consommation de carburant en fonction des niveaux d'oxygène dans les gaz d'échappement, détectant et optimisant l'efficacité de la combustion.

Grâce à la commande iST (Intelligent Shift and Throttle), les utilisateurs disposent d'un contrôle électronique précis pour gérer plusieurs moteurs avec un seul levier. La conduite est ainsi facilitée pour une navigation fluide et sans stress.

# Nouveautés



## Nouveau SHO VMAX pour les V6

Conçu pour les bateaux de pêche rapides, Yamaha élargit sa gamme de moteurs sportifs V6 avec 3 puissances de 200, 225 et 250 chevaux.

Ces 4 temps offrent les mêmes performances que les 2 temps, un look audacieux et agressif, donnant 40% de puissance en plus.

Le moteur produit jusqu'à 70 ampères de charge brute, très utile lorsque de nombreux écrans équipent le bateau.

Les cylindres fusionnés au plasma sont plus légers et 60 % plus durs que l'acier.

Ils permettent également d'agrandir les alésages des cylindres sans augmenter leurs dimensions, ce qui crée une cylindrée de 4,2 litres de gros alésage, sans ajouter de poids.

Engine Type	V6
Displacement	4.2L
Bore x Stroke	96 x 96mm (3.78 x 3.78 in)
Prop Shaft Horsepower	250hp at 5500 rpm
Full Throttle RPM Range	5000 ~ 6000 rpm
Alternator Output at W.O.T.	70 Amp
Compression Ratio	10.3:1
Fuel Induction System	EFI
Weight †	240 kg (529 lbs) - 257 kg (567 lbs)
Recommended Fuel	Octane 89
Recommended Engine Oil	Yamalube® 4M (See owner's manual)
Recommended Fuel Filtration	Yamaha 10-Micron Fuel/Water Separating Filter (external)



# TEAR-AID®

pour la réparation instantanée des trous et déchirures

Un produit révolutionnaire pour effectuer des réparations sur un grand nombre de matériaux et supports.

Un adhésif transparent particulièrement costaud capable de réparer la plupart des surfaces textiles à bord : taud, capote, sellerie, cirés, gilets et les boudins...

Décliné en deux version (A) et (B) en fonction des matériaux.

Une liste complète des matériaux compatibles est fournie.

Disponible sous forme de patch ou en rouleau

Il est vivement conseillé de suivre, à la lettre, les instructions de collage car, une fois appliqué, pas de reprise possible.

**Un MUST à bord lors de raids, vacances et sorties de longue haleine...**

[www.tearaid.fr](http://www.tearaid.fr)

## LE TYPE "A" CONVIENT POUR

- TOILE
- CAOUTCHOUC
- SUNBRELLA®
- NÉOPRÈNE
- HYPALON
- NYLON
- PET
- ACRYLIQUE
- FIBRE DE VERRE
- ACIER INOXYDABLE
- ALUMINIUM
- POLYESTER
- POLYÉTHYLÈNE
- DACRON
- POLYPROPYLENE
- POLYURÉTHANE
- GORE-TEX®
- SYMPATEX®

## LE TYPE "B" CONVIENT POUR

- VINYLES ET TEXTILES ENDUITS DE VINYLE
- PVC ET TEXTILES ENDUITS DE PVC



Le Pneu 6

# Nouveautés



## Bikunu

Le maillot de bain transbronzant

Nous ne pouvons pas passer à côté de ce produit qui a fait la une de la presse nautique...

Conçu pour les amateurs de bronzage intégral, frileux à l'idée de pratiquer le naturisme.

Bikunu est une marque française installée près de Cannes spécialisée dans la fabrication de maillots de bain et textiles de plage transbronzants, c'est à dire qui permettent de bronzer au travers du tissu.

BKUNU

MADE IN CÔTE D'AZUR



[www.bikunu.fr](http://www.bikunu.fr)

Un coup de froid ? Pensez au mérinos

Avec la laine de mérinos, la nature a créé un matériau qui peut vous garder au chaud, au sec et sans odeur - toute l'année.

**1. Vous garde au chaud par temps froid et au frais par temps chaud**

La structure de la laine mérinos se compose de nombreux petits coussins d'air qui lui permettent d'isoler du froid et de vous garder au chaud.

Dans son cadre naturel, la laine maintient avec succès les moutons à une température confortable tout au long de l'année, et elle fera sans doute de même pour vous.

**2. Absorbe l'humidité et vous garde au sec**

La laine mérinos peut absorber jusqu'à 33% de son propre poids en humidité sans se sentir mouillé. Encore une fois, cela est dû aux petits coussins d'air dans la structure de la laine. Cela rend la laine extrêmement confortable pour les sports et les activités de plein air en général, car elle ne devient pas vraiment mouillée, comme c'est le cas avec les autres fibres synthétiques ou avec le coton.

Les sous-vêtements en laine permettent à la peau de respirer et si elle devient humide, elle vous gardera toujours au chaud.



**Je conseille vivement ces produits aux courageux qui accompagnent Jacques lors de sa sortie d'ouverture qui, généralement, implique de porter un équipement polaire (lol).**



Le Pneu 7

# La Meuse française

27 & 28 mai

Brigitte et Solange, encadrées par Cedric et Claude, (ou l'inverse) ont brillamment organisé une sortie sur la Meuse française au départ de Charleville-Mézières.

Les objectifs étant : le 27 mai, navigation vers Sedan (et retour), le 28 mai vers Monthermé (et retour).

10 skippers ont répondu à l'appel et, dès le vendredi après-midi, les arrivées se succèdent au port-camping de Charleville-Mézières.

Les GO ont établi leur camp de base dans les roulottes du camping et accueillent les participants, sous le soleil. Le logement se fera au camping sous tente ou en motor-home, à bord ou à l'hôtel selon le choix de chacun.

Plusieurs nouveaux membres ou récemment inscrits nous rejoignent et nous faisons plus ample connaissance. Durant ces deux journées, nous serons accompagnés de deux « coques dures », que nous sommes ravis d'avoir à nos côtés.

Le samedi, le départ est fixé à 10 h, dix bateaux sont au départ ; notre ami Xavier est contraint à l'abandon, problème de trim, il accompagnera sur le bateau de Dominique.

Avant le départ, nous avons une inquiétude quant à la capacité des écluses (gabarit Freycinet). Pour éviter tout problème, Cedric s'est procuré une seconde télécommande pour assurer notre passage aux ouvrages en deux groupes si nécessaire. Il s'avèrera rapidement que la petite flottille au complet franchira les obstacles.

Direction Sedan, au travers de cette belle région Grand-Est, verte à souhait où la Meuse serpente nonchalamment. Quoique canalisé, le fleuve a un aspect très naturel et sauvage.

A allure réduite, nous remontons le cours d'eau et franchissons quatre écluses.

Peu après Donchéry, nous piqueniquons, accostés en grappe à un tout petit ponton. Puis, nous faisons demi-tour et regagnons Charleville.

En soirée, au camping, Cedric a organisé un repas en commun, s'il ne fut pas gastronomique, faute aux compétences limitées des gérants, nous avons cependant passé ensemble une agréable soirée.

Après un repos salutaire, dimanche, direction Monthermé.

Xavier a pu réparer son moteur mais c'est cette fois « Pure DNA », le bateau de Dominique, qui pose problème. Il décide d'abandonner la partie.

Le paysage est, de ce côté, assez différent, plus vallonné, ponctué de jolis villages et châteaux ainsi que de quelques friches industrielles à l'abandon, reflet d'un passé économique disparu.

En pleine nature, nous découvrons cependant un vaste bâtiment ultra moderne, la manufacture de maroquinerie Hermès Waouw ! Ces dames frétille, mais c'est dimanche et c'est fermé ouf !

Alors que nous naviguons en deux groupes, nous nous retrouvons pour déjeuner à la halte nautique de Châteauregnault.

Nous bénéficions cette fois de superbes pontons.

C'est l'occasion de se dégourdir les jambes et de faire honneur au glacier. Nous parcourons encore 4 km pour atteindre Monthermé qui ne manque pas d'attrait touristique.

Demi-tour, retour vers notre point de départ.

L'heure avançant, après l'avant dernière écluse, nous accélérons légèrement l'allure, Xavier souhaite profiter au maximum et reste seul à l'arrière. Avec l'aide des éclusiers, nous franchissons la dernière écluse sans lui et rejoignons le Port. Seul derrière, notre ami s'est retrouvé devant l'écluse, à nouveau en panne, et après 18h sans possibilité d'intervention VNF. Il dormira à bord devant les portes closes.

Plusieurs d'entre nous retirent leur bateau et quittent le soir même, les autres repartiront le lundi en fin de matinée.

**La Meuse française, une belle découverte avec une météo au top.**



**« Aux âmes bien nées, la valeur n'attend point le nombre des années »**

Pierre Corneille, Le Cid



**Peut mieux faire...**

A souligner : la vétusté des écluses, le manque systématique de points d'amarrage dans celles-ci, l'entretien général très sommaire.

Sachant que la navigation sur les eaux intérieures de l'hexagone est payante, cette situation est limite.

Sur nos deux journées de navigation (14 écluses) nous avons eu des soucis de fonctionnement à six reprises et dû faire appel à l'équipe volante qui assure la sécurité du trafic.

Je tiens néanmoins à souligner la gentillesse du personnel qui nous a dépannés toujours dans la bonne humeur.

**Rappelons que ce même w-e, 2 autres bateaux du Club se rendaient à Londres, deux activités nautiques en même temps, un luxe rare, que seul le BPC offre à ses adhérents.**

Jacques Van Haelst



# Morbihan

## Une magnifique sortie estivale en Bretagne



Comme annoncé dans le programme 2023 du BPC, à l'initiative de Cedric et Brigitte Charlier, du 11 au 18 juin dernier, le Club était présent au Morbihan.

Pour Dominique et moi, notre participation était en quelque sorte une série de « premières ».

Premier long déplacement (800 km) avec l'attelage voiture-remorque-bateau ; premières sorties en mer ; premier séjour en bungalow camping et première participation à une telle activité du BPC. Rien que du plaisir et du positif au travers de cette expérience !

D'emblée plusieurs qualificatifs me viennent à l'esprit pour caractériser cette magnifique semaine nautique et sa préparation : conviviale, ensoleillée, gastronomique, riche et variée du point de vue navigation.

Tout cela nous le devons d'abord à Cedric et Brigitte qui, très rapidement en début de saison, ont invité les membres intéressés à se faire connaître et à rejoindre un groupe de conversation 'Whatsapp' par lequel tant les premières informations pratiques que quelques photos et indications alléchantes ont été échangées.

Cette organisation a été consolidée lors d'une rencontre au Club pour permettre à chacun de partager les questions qu'il aurait et surtout aussi pour évoquer le programme de la semaine

et les sorties qui pourraient être envisagées.

C'est donc avec une certaine impatience, qui grandissait de semaine en semaine, que les membres intéressés se sont préparés au voyage et à cette longue sortie.

Aux côtés de Cedric et Brigitte (SAMARTOM), la joyeuse délégation belge comptait aussi Alain et Anne Binet (BLUE SKIP) ; Olivier, Martha et Sébastien Kervyn de Volkaersbeke (POKER) ; Patrick (Chefke) et Rita De Raedemaker (4EVER) ; Claude et Solange Detraux (TAMCRE II) ; Patrick Gillet (ATITLAN) ; Jacques et Annie Van Haelst et enfin, Dominique et moi-même (TAKE FIVE). Au total 7 bateaux.

Tous ont fait le voyage vers St Gildas de Rhuys par leurs propres moyens et sont ainsi arrivés et installés au Camping du Menhir, notre lieu de rassemblement et d'hébergement.

Sur place, tout avait été prévu pour pouvoir laisser nos remorques en sécurité.

Chefke et Rita logeaient quant à eux sur leur bateau au Port du Crouesty.

Une fois les premiers bateaux arrivés, très rapidement l'organisation de la mise à l'eau s'est mise en place.

Une reconnaissance des lieux et des conditions d'accès s'imposaient entre autres en raison de la configuration du port, ainsi qu'une prise en compte des éventuelles contraintes et limitations

inhérentes aux effets de la marée.

L'esprit d'entraide et de camaraderie était au rendez-vous et, dès l'après-midi, le dimanche, 5 des 7 bateaux avaient pu être amarrés au ponton d'honneur au pied de la Capitainerie comme réglé par Cedric.

Arrivé plus tard le dimanche, SAMARTOM, le bateau de Cedric, a été mis à l'eau le lundi en début de matinée juste avant la première sortie. Enfin Patrick, lui, nous a rejoints le lundi fin d'après-midi de sorte que l'on puisse mettre son bateau à l'eau à l'aise le mardi matin.

Il ne fallut pas attendre très longtemps non plus pour que cet esprit de camaraderie et de convivialité se matérialise au camping, où en début de soirée les locaux assistaient à un va-et-vient de tables et chaises de jardin vers le bungalow, occupé par Cedric, Brigitte, Solange et Claude, qui est naturellement devenu une sorte de Quartier Général. Les apéros et soupers partagés sont donc ainsi spontanément devenus une sorte d'usage.

Improvisée le premier soir, cette pratique est aussi très rapidement devenue un véritable rendez-vous gastronomique au gré des appétits, envies et surtout, des compétences culinaires des convives.

Voilà donc déjà un premier aperçu de l'ambiance générale, reste à venir tout ce qui a accompagné nos sorties sur l'eau.

### Lundi : Saint-Goustan par la Rivière d'Auray

Vernis par une météo favorable et très ensoleillée, notre premier jour de navigation nous a menés à remonter la Rivière d'Auray jusque Saint-Goustan, magnifique et très pittoresque petite ville du coin.

Bien que nous n'étions qu'au mois de juin, le Port du Crouesty regorgeait déjà de passionnés de navigation et de bateaux en tous genres.

Dès la sortie du port, nous avons brièvement la possibilité de sentir le vent du large pour rapidement passer devant Port Navalo et progresser dans l'embouchure du Golfe avant de prendre le cap vers bâbord pour entamer la remontée de la Rivière d'Auray.

Notre semaine était lancée et nous avons immédiatement droit aux paysages typiques de la région tandis que le soleil commençait déjà à bien nous dorer l'échine. Très vite, les tauds de soleil se sont révélés de précieux alliés. Au gré des méandres de la rivière, de vues imprenables sur les rives et alentours, nous avons rejoint Saint-Goustan, petit port historique plein de charme, qui compte parmi les incontournables du Morbihan.

Après une visite-promenade de l'endroit, nous avons pris notre pique-nique confortablement accostés au port local.

Pas de sieste au programme, tout le monde n'attendait qu'une chose, reprendre la navigation, cette fois en sens inverse en prévoyant un passage dans le bras de rivière menant au Bono où nous avons pu ainsi admirer un magnifique ouvrage d'art de 1840, le pont suspendu.

Il nous revenait alors de remettre le cap vers le port en ne manquant certainement pas au retour de laisser se défouler les moteurs de nos bateaux en accomplissant un tour de l'île de Méaban située à quelques encablures du Port du Crouesty.

Comme évoqué plus tôt, au retour, les papilles averties de certains de nos camarades s'étaient déjà mises en quête d'huitres et spécialités du coin en vue du souper du soir.



Saint-Goustan



Le Pneu 11



### Mardi 13 juin : Navigation vers les îles d'Houat - Hoëdic

Patrick nous a rejoints dans la soirée du lundi et la journée du mardi a donc commencé par l'accompagner pour mettre son bateau à l'eau. Pendant ce temps, tout le monde se mettait en ordre de marche pour entamer cette deuxième journée. Notre programme consistait alors à naviguer dans la baie de Quiberon vers les îles d'Houat et Hoëdic situées respectivement à 9 et 12 NM de notre port d'attache.

Belle sortie au large du continent combinant de la navigation à belle allure avec des moments le long des côtes prêtant attention aux rochers affleurants et pour certains en allant à la découverte de criques et passages plus pittoresques. Pour le midi, nous nous sommes arrêtés dans le petit port de l'île d'Hoëdic avant de repartir et de faire le tour de l'île en remontant vers le continent et rejoindre notre port d'attache.

Cette navigation avait ouvert les appétits pour déguster du poisson au BBQ tandis que Chefke était attiré par une expérience de pêche. Celle-ci s'est, au final, révélée fructueuse car il nous a ramené quelques maquereaux qu'il nous a ensuite délicieusement préparés avec beaucoup de soin. Comme la veille, la soirée a été un beau moment de convivialité alliant rires, apéro et plaisir de la table.

### Mercredi 14 juin : Port Haliguen – Trinité-sur-Mer et remontée de la rivière de Crac'h

Toujours vernis par une météo ensoleillée et des conditions excellentes, notre navigation a débuté par une balade dans la baie de Quiberon commençant par une traversée de celle-ci pour rejoindre Port Haliguen et remonter ensuite vers la Plage de Carnac.

Très belle balade permettant un peu de vitesse tout en respectant les zones de cultures marines proches de la côte. Alors que midi approchait, nous avons mis le cap sur la Trinité où, accostés à proximité de grands voiliers de compétition, nous avons pris notre lunch à bord.

Plusieurs d'entre nous sont allés se balader dans le port avant que nous ne repartions cette fois pour remonter la rivière de Crac'h. Tout au long de cette balade assez tranquille, nous avons eu le plaisir de découvrir de magnifiques paysages et propriétés typiques de la région.

Cependant, contraints par le niveau de l'eau, nous avons dû faire demi-tour mais au retour nous avons pu nous arrêter chez un ostréiculteur primé (à la Pierre Jaune) pour faire des emplettes en vue du repas du soir.

Une fois encore la tablée du soir fut l'occasion d'une expérience gastronomique grâce à Chefke (Patrick) qui nous a aussi dégoté des homards frais du jour qu'il a, à nouveau, préparés à la façon du 'Chef'. Génial !!!

### Jedi 15 juin : découverte du Golfe du Morbihan

Pour ce quatrième jour de sortie, nous avons opté pour la découverte du golfe. Peu après la sortie du port, nous passons devant la baie de Port Navalo (où nous retournerons pour le repas du soir ...).

C'est à partir d'ici que les caractéristiques spécifiques d'une navigation dans le golfe commencent à être visibles. L'effet de la marée y provoque des courants assez forts (en fonction des coefficients de marée) qui se matérialisent aussi par l'apparition d'impressionnants tourbillons d'eau.

Tout cela ne perturbe pas la progression de nos semi-rigides, mais il n'est malgré tout pas bon de se retrouver subitement à l'eau.

Une fois le goulot de l'entrée du golfe franchi, la balade nous a emmenés au fil des îles et des méandres.

Nous n'avons pas pu accoster en raison du faible tirant d'eau (effet de la marée descendante) et nous avons donc pris notre pique-nique au milieu de l'eau, avec tous les bateaux accouplés à 4EVER qui lui était à l'ancre.



Au retour, certains ont poussé une pointe vers la porte conduisant à Vannes, Chefke et Rita ont même eu la patience d'attendre et de rejoindre le Port de Vannes pour y passer la soirée. De retour à notre base, le reste du groupe était chaud pour tester d'autres spécialités locales et c'est ainsi que nous sommes allés nous rassasier à la crêperie La Sorcière à proximité de la plage de Port Navalo.

### Vendredi 16 juin : Le Pouliguen - La Baule – magnifique rencontre avec un groupe de dauphins

La navigation de ce vendredi a mené une grande partie du groupe à découvrir des sites bien connus de Cedric et Brigitte. La destination était Port Pouliguen et la Baule.

Quelle belle surprise pour les marins du jour quand leur route a croisé celle d'un groupe de dauphins.

C'est apparemment (car Dominique et moi avions opté pour une journée à terre) toujours un véritable émerveillement de côtoyer ces sympathiques et dynamiques compagnons de jeu.

### Samedi 17 juin : Golfe Morbihan

La semaine arrive à sa fin mais le groupe en profite encore pour retourner faire une balade dans le golfe avant de reconditionner les bateaux et remorques pour un retour vers la Belgique le dimanche.

Pour notre part, le retour s'est bien passé tandis que d'autres camarades ont subi de grosses averses et d'autres (Olivier, Marta et Sébastien) avaient opté pour jouer certaines prolongations en Baie de Somme.

Encore une fois, Bravo à Cedric et Brigitte pour leur impeccable organisation.

Merci à tous nos camarades présents pour leur amitié et compagnie bien agréable.

Un petit mot spécial pour Sébastien qui, du haut de ses 17 mois, nous a, toute la semaine, gratifiés de son insouciance paisible, de sa bonne humeur et de sa joie de vivre.

Un petit havre de paix et de bonheur qui d'un seul coup magistral avait amélioré la moyenne d'âge du groupe.

Ce sera sans aucun doute de beaux souvenirs qu'il aura l'occasion de se remémorer plus tard.

A une prochaine fois...

**Serge Vassart**  
**Photos Jacques Van Haelst**

# Nieuwpoort – London

Un week-end épique  
de 250 miles...

du 26 au 29 mai



Trois participants s'inscrivent à ce week-end sportif.

Les prévisions météo ne sont pas au beau fixe et nous quittons Nieuport à deux bateaux, PIKA, à son bord Mathieu & Jérémy, et EXO7, à son bord Alban et moi.

Nicolas, accompagné de 4 passagers, a pris préalablement la judicieuse décision de ne pas partir.

Le vent, de 5 beauforts, souffle avec des rafales de 6, heureusement nous l'avons de côté voire de ¾ arrière. Je suis protégé par mon copilote, bien portant, qui est trempé après 45 minutes.

Nous faisons étape à Ramsgate, les pleins et lunchons rapidement.

Les 12 nautiques qui nous séparent de l'estuaire de la Tamise se feront, vent de face, à 14 nœuds.

Engagés sur le fleuve, nous reprenons notre vitesse de croisière entre 20 et 30 nœuds.

Sous le soleil, nous commençons à apercevoir Canary Warf et passons la London Thames Barrier, protégeant la ville des fortes marées, Greenwich, The O2 Arena, circulons sous le nouveau télé-

phérique, passons le méandre de Canary Warf pour arriver à la marina de St Katharine docks, à deux pas de Tower Bridge.

Nous sommes accueillis royalement dans l'écluse, recevons un petit fascicule de la marina, deux cartes d'accès, un tuyau d'eau. Le prix des deux nuits est aussi royal... 125 € par bateau.

Nous prenons nos quartiers à Whitechapel pour deux nuits au Wombat Hostel, auberge de jeunesse dans laquelle nous logerons dans une

chambre pour 4 avec salle de bain. L'hôtel se situe non loin du « Jack The Ripper museum », le célèbre tueur en série, jamais arrêté, mettant en scène les lieux des crimes, chambres glauques et mannequins éventrés, frissons garantis. Après une douche et un séchage complet pour mon coéquipier, nous filons dîner au Dickens Inn construit en 1700, devenu pub aujourd'hui.

La soirée est festive, nous échangeons nos impressions sur cette traversée mouvementée et parcourons le trajet du lendemain sur Google map.



Le samedi, j'allume mes GPS et m'aperçois que mes cartes Navionics ne sont plus lisibles.

Je nettoie les micros SD et 2 cartes sur 3 sont HS. Bien évidemment celle de la Manche fait partie des deux ne fonctionnant plus.

Soit, le plotter fonctionne toujours, nous démarrons à 8.5 nœuds vers l'écluse de Teddington, à 35 kilomètres à l'ouest de Londres.

Je m'apercevrai plus tard que deux de mes cartes, ayant presque dix ans, sont désormais périmées, obsolescence programmée.

Nous passons sous Tower Bridge, croisons la Tour de Londres protégeant les bijoux de la Couronne, récemment portés par le nouveau Roi Charles III.

Nous laissons à bâbord le HMS Belfast croiseur de la Royal Navy ayant servi durant la seconde guerre mondiale. En fonction durant le blocus maritime de la Manche, il heurta une mine magnétique après seulement deux mois de surveillance, endommageant sérieusement sa coque.

Après 3 ans de réparation, il participa au bombardement de support durant le débarquement de Normandie et en 33 jours, tira quelques 5.000 obus. Petite anecdote, sa puissance de feu finira par avoir raison des toilettes de



l'équipage. Il sera encore actif durant la guerre de Corée.

Nous passons sous le London Bridge, le Millennium Bridge, apercevons la cathédrale Saint-Paul, ensuite c'est le London Eye, Big Ben, le parlement, le bâtiment abritant le siège du MI6 et l'ambassade américaine, où se déroule la série politique « The Diplomat » diffusée récemment sur Netflix.

Et là, bardaf, c'est l'embarde. Le moteur de Jérémy se coupe après un « clac clac » peu engageant.

Je le prends en remorque et l'amarré le long d'une péniche habitable.

Il refait un test et le moteur refuse de démarrer après un sinistre bruit mécanique.

Nous décidons d'arrêter notre investigation pour ne pas aggraver la panne. Jérémy se renseigne sur les options qui s'offrent à lui. Pas de grue, ni de mise à l'eau à Londres. Un slipway est disponible à Putney mais pas de port. Je propose de le tracter jusque St Katharine et de faire de même le lendemain jusqu'à Chatham.





Mon coéquipier, ayant pris quelques chocs, souffre du genou, douleur qui empirera durant la journée. Il passera par la case Eurostar pour rentrer en Belgique.

On ne va pas le cacher, l'ambiance de la seconde soirée n'est plus la même. Jérémie la passe au téléphone avec les marinas, check les trains pour retourner en Angleterre, cherche un hôtel à Chatham et un concessionnaire Mercury en Belgique.

Le dimanche, nous voilà partis pour 55 nautiques en tractant PIKA. Jérémie en profite pour vidanger son réservoir de coque dans des jerrycans et nous passons 5 heures à vitesse réduite sur la Tamise.

Nous amarrons dans la superbe marina de Chatham où se déroule un événement autour des bateaux ayant participé au rapatriement des troupes anglaises au début de la seconde guerre mondiale.

Ensuite, nous reprenons la Medway river et la Tamise pour passer la nuit à Ramsgate.

Le vent est toujours aussi fort, 5 Bft, avec des pointes de 6 et dans le nez cette fois-ci.

A Ramsgate, nous faisons un point météo complet, le vent siffle dans le port, hormis un canot de pilote, personne en mer. Les gens sur le ponton nous de-

mandent d'où nous venons, surpris de nous voir arriver dans pareilles conditions.

Le lundi nous décidons de rentrer malgré la météo défavorable.

Nous quittons dans une mer démontée, des creux de 3 mètres, on s'en prend plein les casques.

Durant une courte pause, une déferlante noie le bateau et l'équipage, encore 2 vagues similaires et je fais demi-tour, trop dangereux.

Il n'y en aura pas d'autres et c'est à une



moyenne de 14 nœuds que nous traversons la Manche, sans rencontrer un seul plaisancier.

Après 4h30 de navigation, nous arrivons enfin à Nieuport sous un magnifique soleil.

La mise à l'eau du KYCN étant trop exposée, nous remontons mon bateau à la force aérienne, redéposons Jérémie au KYCN, en partance pour le Shuttle à Calais.

Nous nous changeons complètement sur le ponton, je suis trempé jusqu'à la dernière couche abritant ma masculinité.

C'est une autoroute encombrée que nous empruntons jusqu'à Bruxelles.

De son côté, Jérémy devra attendre jusqu'au mercredi pour faire gruter son bateau sur remorque.

Par chance, Van Akelyen services - Merc Racing lui permettra de déposer son bateau le jour même pour un premier diagnostic.

Texte : Gilles Van Haelst

Photos : Jérémy Remy, Mathieu Mancini

## CHAT GPT

Lors de la panne sur la Tamise, Alban questionne à ce sujet chat GPT.

La réponse de l'intelligence artificielle nous a paru très convaincante.

Chat GPT conseillait de mettre l'équipage à l'abri, de veiller à ce que tous les passagers portent un gilet de sauvetage, d'amarrer le bateau si possible, d'avertir les secours, de s'assurer que personne ne soit blessé, de repérer le port le plus proche, de se préparer à un remorquage et de prendre contact avec un technicien.



## OUVATU ?... En Sardaigne !

J'ai rencontré Henri sur le forum Pneuboat au travers de ses voyages en SR et plus récemment lors de ses traversées en voilier.

Particulièrement intéressé par un voyage en voilier, je le contacte pour l'accompagner éventuellement et il me propose de participer à une traversée entre Port Saint Louis du Rhône et le nord de la Sardaigne en juin.

Il me récupère à Marignane avec Patrick et Sylvie qui seront nos équipiers pour cette traversée. Le bateau est un Dufour 384 GL, 3 cabines doubles, grand carré et beaucoup d'espace comparative-ment à nos semi-rigides. La bête pèse 8t, elle est propulsée par des voiles évidemment (grand-voile, geenaker, foc) mais aussi par un moteur de 40cv suffisamment puissant pour naviguer à 5 knt.

Le bateau est équipé de panneaux solaires pour recharger le parc de batteries en navigation.

Les réservoirs contiennent 400l d'eau et 200l de diesel.

La sécurité à bord est primordiale, nous serons équipés en permanence d'un gilet. Le radeau de survie est à poste. La balise EPIRB est fonctionnelle et Henri nous en a expliqué le fonctionnement. Il y a bien sûr une VHF ASN avec transpondeur AIS bien pratique pour être vu et « voir » les autres bâtiments équipés d'un transpondeur.

Nous quittons le port malgré une météo peu engageante, des vents de 20 knt et des rafales de 35 nous obligent à être vigilants. Les prévisions annoncent une amélioration dans les heures qui suivent. En attendant, des vagues de 3 mètres déferlent par l'arrière et pour ma première participation c'est très impressionnant. Nous passons à proximité de l'île du Planier avec en arrière-plan la baie de Marseille. Puis ce sont les îles Maire, Jarre et l'archipel de Riou, nous passons le cap de l'Aigle. Nous naviguons avec peu de voile mais l'allure est soutenue avec des pointes à 8 knt. Nous décidons, plus par confort que par sécurité, de passer la nuit à la

Ciotat à l'abri de l'île verte. Nous ancrons et ... le vent tombe totalement. La nuit est calme. Le lendemain nous reprenons notre périple, cap sur le nord Sardaigne pour une route de 36h qui nous mènera à proximité de Stintino.

Nous passons au large des Embiez, la presqu'île de Giens et les îles de Por-



querolles sont à vue au loin. Le vent est tombé, nous sortons le geenaker qui est adapté au vent léger et au vent arrière. Il remplace avantageusement le spi qui est moins facile à gérer, il est aussi plus efficace que le foc. Les drisses et écoutes sont gérables du poste de pilotage et le winch électrique est un luxe appréciable !



Seul un voilier nous précède et nous croiserons deux bâtiments de la marine nationale en exercices.

Le jour tombe et nous assistons à un magnifique coucher de soleil, la pleine lune nous éclaire pour toute la nuit. Nous répartissons la nuit en quarts, Patrick et moi assurons quelques

heures en milieu de nuit. Nous devons lancer le moteur car le vent nous fait défaut. Le jour se lève sur une mer d'huile et nous sommes seuls au monde. Rien en vue alors que je pensais pouvoir apercevoir la Corse, une légère brume nous empêche d'apercevoir les terres au loin.

Finalement, c'est la Sardaigne qui émerge, il nous faudra encore 8h pour atteindre notre destination. Nous sommes accueillis par quelques dauphins qui filent d'un bord à l'autre. Nous nous fauflions dans la passe entre les îles Piana et Asinara et nous ancrons dans la rade de Fornelli, un endroit prisé justement par les bateaux qui traversent vers le continent. Le mouillage est idyllique, l'eau est claire et

turquoise. À peine l'ancre posée sur le fond, nous plongeons dans une eau à 27°C. Sylvie et moi préparons l'apéro et le repas du soir. Nous profitons jusque tard de la douceur de la nuit et du confort du bateau. Ouvatou nous a bien amenés à destination et je suis séduit par le bateau à voiles.

Le périple se poursuit, nous ferons un saut de puce jusqu'au port de Stintino où nous avons réservé une place au port par Navily. Le port et le village de Stintino sont très accueillants. Petits restos charmants, supérettes et boutiques, la Sardaigne se découvre.

Il est temps de quitter mon équipage, de rentrer à la maison, je prends la navette qui me conduira à l'aéroport d'Alghero pour mon vol retour.

Ouvatou poursuivra son voyage vers Cagliari, puis entamera une remontée vers la Corse. Une météo capricieuse les obligera à longer la côte Est jusqu'au cap Corse pour un retour vers le continent et les îles de Porquerolles. De retour à Port Saint Louis du Rhône Henri prépare le bateau pour l'hiver et rêve déjà de nouvelles aventures.

Cedric Charlier



# Waspik – Utrecht – Waspik



Une journée de 205 kilomètres sur les bras du Rhin, en pays Batave, sous un magnifique soleil, qui requerrait plus de 100 litres d'essence, de la crème solaire, une casquette et un maillot !

Nous sommes quatre bateaux au départ de Waspik pour cette journée qui nous mènera jusqu'au sud d'Utrecht. Jérôme à bord de son Zodiac motorisé par un 60 chevaux, Thomas sur un Saxdor avec 115 cv, Cédric sur un autre Zodiac accompagné de sa fille et une amie, avec 150 cv et moi-même avec ma compagne et deux amis à bord.

Le temps est canon.



Le Pneu 18



Nous nous retrouvons à la mise à l'eau de Waspik à 8 h.

Thomas est déjà à l'eau, Jérôme s'y apprête lors de mon arrivée et Cédric suivra peu de temps après.

Le havenmeester nous prévient qu'il y aura beaucoup de monde ce week-end et nous prie de garer les voitures et remorques au plus serré.

Nous démarrons les moteurs à 9 h et prenons le bras menant sur l'Amer que nous empruntons en direction de Drimmelen. Après Lage Zwaluwe, nous bifurquons sur le Nieuwe Meerwede qui devient le Waal jusqu'à la ville de Tiel où nous passerons notre première écluse sur l'Amsterdam-Rijnkanaal.

Nous naviguons paisiblement à une vitesse de croisière de 20 nœuds.

Le premier arrêt, vers midi, nous rappelle que le soleil tape et sans bimini, nous finissons notre premier flacon de crème

solaire. Mes GPS sont brûlants, les écrans tactiles LCD n'apprécient que modérément d'être en plein soleil.

Habitude oblige à bord d'EXO7, nous profitons de cet arrêt pour déguster un petit snack préparé par nos amis Caro et Phil.

Nous naviguons ensuite à une vitesse max de 18 km/h.

Avant de bifurquer sur le Lek, nous passons par la porte, déjà ouverte.

Nous empruntons le Lek bordé par de nombreux campings et plages de sable.

L'endroit est pris d'assaut par les touristes fluviaux, on y retrouve pléthore de jets ski, bateaux de toutes tailles, nageurs, skieurs, wakeboarders et amateurs de ski biscuit.



Au milieu de tout ça, une grosse péniche remonte à bonne allure. Après le passage de la seconde écluse, nous profitons d'une nouvelle halte pour faire un plouf et nous rafraichir, toujours autant de monde sur l'eau.

Nous reprenons notre descente du Lek en direction de Rotterdam, prenons plein sud vers Dordrecht et Moerdijk pour rentrer sous escorte militaire à Waspik.

Trois bateaux avec à leur bord des militaires, musclés et torse nu, naviguent fond de balle sur l'Amer.

A mon bord, Codrina et Caroline ne regrettent pas d'être venues pour cette journée...

*Texte et photos Gilles Van Haelst*



Le Pneu 19

# Waspik – Den Helder

## Un week-end riche en visites nautiques

Le week-end du 15 août, départ de Waspik pour notre première étape de ce périple de quatre jours en mer du nord et sur les eaux intérieures hollandaises.

Nous sommes le seul bateau pour cette sortie et arrivons aux Pays-Bas sous une belle drache.

Heureusement les jours suivants seront plus cléments.

Nous quittons tranquillement la marina bien connue du club et naviguons en direction de Stellendam pour ensuite longer la côte ouest batave vers IJmuiden où nous passerons notre première nuit.

Nous profitons du ponton d'essence pour ravitailler avec parcimonie.

L'essence à quai est facturée 3 € du litre. On trouvera bien une station en rue proposant des prix plus acceptables.

De nombreux méga catamarans à moteurs sont amarrés dans le port et destinés aux installations d'éoliennes offshore.

Le lendemain, petite nav. de 35 nautiques jusqu'à Den Helder.

Le port abrite la plus grande base navale de la marine royale néerlandaise.

Le vent, venant du sud-ouest souffle toujours entre 5 et 6 beauforts.

L'après-midi nous visiterons deux musées : le musée de la marine et celui de la KNRM (Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij - Société Royale Néerlandaise de Sauvetage).

Génial, visite d'un sous-marin, réalité virtuelle à bord d'un bateau de sauvetage, histoire de la marine néerlandaise, histoire des chantiers navals du site.

Nous dinons à notre hôtel, le Lands End, avec une vue magnifique sur l'île de Texel.

Le lundi, nous descendons plein sud sur Scheveningen, le port de la capitale La Haye, où se déroulent les championnats du monde de voile.

Nous switchons sur le canal du port et l'organisation nous guide pour y accéder entre deux régates.

Il y a un monde de ouf !

Il s'agit des 6e championnats organisés par la World Sailing et les résultats sont qualifiants pour les JO de 2024.

On y retrouve les disciplines de Laser, 49er, planche à voile avec foil, du kitesurf et des multicoques.

Malheureusement, aucune médaille pour la Belgique cette année.



Le Pneu 20



Pas moins de 150 semi-rigides sont à l'eau pour encadrer l'événement et offrir des services de sécurité, balades pour les sponsors, les coachs et des plongeurs.

Après un petit apéro à bord et le nettoyage du bateau, nous nous faisons contrôler par la police.

Il se déroule en toute sympathie et nous nous faisons questionner sur d'éventuelles bizarreries vues en mer. Rien de notre côté.

Le policier nous explique que de nombreux contrôles sont effectués pour combattre le trafic de drogue en mer du nord entre les Pays-Bas, la Belgique et le nord de la France.

Lieu incontournable, le restaurant « SIMONIS AAN DE HAVEN », la Mecque du Kibbeling, de la mayonnaise sucrée, de la



sole, des plateaux de fruits de mer, des crevettes grises et autres délices pour les plus gourmands.

Notre dernier jour nous emmène de Scheveningen à Waspik en passant par Hoek van Holland et un second contrôle de la douane.

Ce superbe week-end de 245 miles nous a ravies par la visite des musées, la folie des championnats du monde et le diner gargantuesque au Simonis.

**Texte et photos : Gilles Van Haelst**

**De passage dans la région, ne manquez pas la visite de ces deux superbes musées**



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

Le Pneu 21



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

# Le BPC en quête de phoques et de flamants roses...



que quelques têtes sortir de l'eau pour respirer, dommage.

Malgré la timidité des phoques, l'objectif de la sortie a été atteint, s'offrir une belle journée de bateaux agrémentée d'une superbe météo, voir des flamants roses dans leur habitat naturel et le tout dans une très bonne ambiance. Merci à tous les participants.

**Texte & photos**  
*Bernard et Danielle Oosterlinck*



### Les participants :

Jean-Yves Jergeay et Sarah,  
sur Sparrow

Jérôme Denisty et famille,  
sur Crush

Cedric Charlier, Brigitte et famille,  
sur Samartom

Jacques De Neef et Marina,  
sur Epinoche

Serge Vassart, Dominique et Lara  
sur Take Five

Bernard Oosterlinck et Danielle,  
sur Belouga II

On nous annonce 24°C en ce dimanche 1er octobre 2023 !

Nous mettons nos bateaux à l'eau au Jachthaven de Brouwershaven dans le Grevelingmeer.

Un petit coup de gueule :

Notre objectif premier était d'aller pique-niquer sur une des îles de l'archipel.

Nous avons rempli tout un formulaire pour être en règle auprès du Bos-beheer juste pour pouvoir s'amarrer max. 2 heures pour le lunch.

Après 1 mois d'attente, sans ré-

ponse..... nous leur téléphonons et apprenons qu'il faut payer 19,50 € par bateau !

Ce qui est le tarif pour séjourner 5 jours aux abords des îles, mais voilà ... ils ne font pas de différence pour quelques heures.

C'est vraiment regrettable !

Nous changeons de cap et naviguons à max 15 km/h vers le tout petit port Battenoord, l'endroit de prédilection des flamants roses.

Par prudence et par 60 cm de fond, on ne s'approche pas trop de ces magni-

fiques oiseaux, bien roses, le spectacle est majestueux.

Non loin de là, nous sommes les bienvenus au port Herkingen Marina, un bel endroit hors vent pour le pique-nique toujours dans une bonne ambiance.

Après le repas, nous reprenons nos bateaux direction Stampers plaat où nous pourrions observer les phoques sur les rochers.

Manque de bol, ceux-ci étaient en vadrouille et on ne pouvait apercevoir



## « Un p'tit bain pour le chef... »

(Les fans de la 7<sup>ème</sup> compagnie apprécieront)

Lors de la dernière sortie « Crêpe », au départ de Waspik, trop confiant sans doute, je commets une grave erreur de pilotage.

Au passage de petites vagues successives, le bateau fait un coup de raquette droite-gauche et, après seulement dix minutes de navigation, nous voilà, Désiré et moi, éjectés à la baïlle.

Dizzy, debout, se tenait aux sièges jockeys, moi au volant, nous sommes propulsés à l'eau côté bâbord, bien évidemment équipés de nos gilets autogonflants et du coupe-circuit, qui immobilisera le bateau à environ 70 mètres de nous.

Nous flottons tous deux facilement sur le dos, malgré nos nombreuses couches de vêtements, bottes, cirés, salopettes et vestes.

Surprise, la lenteur à laquelle nos gilets se sont ouverts, celui de Désiré ne s'ouvrira qu'à moitié, ce qui démontre qu'ils requièrent tout de même une petite manipulation, une fois ouverts.

Nous nous sommes automatiquement retrouvés sur le dos, position très sécurisante dans l'eau. Jamais nous n'avons eu le sentiment d'être entraînés par le fond. J'ai également été surpris, dans ces conditions, par la possibilité de nager sur le dos et je pense qu'il m'était possible de rejoindre le bateau sans problème.

Je rappelle néanmoins que nous étions en eaux intérieures bien protégées.

L'eau n'étant pas encore très froide, pas de choc thermique, pas de blessure et, pour nous, le fait d'être au jus n'occasionne aucune crainte.

Les autres participants viennent à notre hauteur pour nous remonter à bord. Cette étape nous est apparue comme la plus délicate quant au risque de blessures corporelles.

Sachant que nous n'étions pas blessés, ni transis de froid, la récupération s'est faite dans le calme, quitte à attendre quelques minutes en barbotant afin d'assurer la manœuvre. Désiré monte sur le bateau de Jérôme et j'accède à celui de Nicolas, tous deux disposant d'une échelle.

Jean-Pierre ramène Exo7 auprès de It's a boy et je reprends le contrôle de notre catapulte.



Perso, je ne ressens aucune douleur, ni les jours suivant. Désiré a une légère douleur au côté gauche, rien de grave.

Niveau casse, rien à signaler sur le bateau et, concernant l'équipement personnel, Désiré a perdu la visière de son casque et mon iPhone a rendu l'âme.

Trem pés, nous décidons de rentrer plein pot sur Waspik, non j'déconne, à notre aise, où nous nous déshabillons, remontons, en petite tenue, le bateau sur remorque et rentrons en Belgique.

Au bercail, je profite de la situation pour tester les petits gadgets de mon gilet, comme le regonfler à la bouche, le sifflet et la capuche.

Je me rends compte qu'ils ne restent pas longtemps gonflés à bloc.

**Le but de la journée était de rincer le tout, mission accomplie !**

Niveau conseils, sans encore être expert en la matière et sans vouloir le devenir, je liste les recommandations ci-dessous :

**Toujours** maîtriser son bateau, mon erreur dans ce cas-ci.

**Toujours** porter le coupe-circuit, même pour 2 minutes.

**Toujours** porter un gilet de sauvetage avec sangle sous-cutané et révisé à temps. Désiré m'indique que le feu à éclats de mon gilet était très visible.

à éclats de mon gilet était très visible.

**Ne pas paniquer** une fois dans l'eau, c'est un endroit où on ne peut plus se blesser et partager au plus vite, avec les aidants, que tout va bien.

**Préparer** sa remontée à bord, sans précipitation et sans se blesser.

**Naviguer en eau chaude (lol)**

Ceci s'applique en eaux intérieures, sans blessure, de jour, en flottille et ce ne sont que mes réflexions personnelles.

Je tiens à remercier pour leur aide, Nicolas, Bernard, Jérôme, Jean-Pierre, Philippe et tous les autres participants.

**Gilles Van Haelst**



**T**oujours féru de littérature nautique, j'ai été amusé de lire les quelques lignes qui suivent, rédigées en 1929 par un de nos plus grands écrivains, Georges Simenon, encore d'actualité près d'un siècle plus tard,

**« Hélas ! il y a aussi les pêcheurs à la ligne. Il y en a partout, dans les rivières et les canaux, dans le Nord et dans le Midi.**

**Il y en a tous les jours de la semaine, à se demander parfois combien de rentiers il existe en France. Or, l'eau appartient avant tout au pêcheur à la ligne. Je vous défie de lui faire entendre le contraire. Dès qu'il vous voit arriver de loin, il vous lance un regard courroucé. Puis il vous adresse des signes impérieux : Ralentissez !... Passez au large !... Seulement, quand il y a un pêcheur tous les cent mètres et que le canal est large de six, c'est difficile. Le bouchon rouge se perd dans les remous. La ligne s'emmêle. Fuyez ! Il n'y a rigoureusement rien d'autre à faire ! Fuyez et évitez de vous retourner !... »**

**Georges Simenon**  
Long cours sur les rivières et canaux

**DF NAUTIC & POLE REGATTA.BE**

**COURS THÉORIQUES**

**COURS DE NAVIGATION**

**EXAMENS**

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



## BOUTIQUE

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

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

### TARIF

Fanions : 15 €

Casquettes : 10 €

Polos dames : 35 €  
M - L - XL

Polos hommes: 35 €  
L - XL - 2XL - 3XL

## ALTERNATIVES À LA PYROTECHNIE, L'AUBE D'UNE MODERNISATION ?

Il y a quelques mois, a été portée devant la Plateforme de concertation fédérale une demande visant à faire valider certaines alternatives électroniques en les mettant sur le même pied que les sempiternels feux à main et fusées-parachute. Il a notamment été question de torches électroniques capables, entre autres, d'émettre des signaux équivalents. Une concertation interne a été diligentée par le SPF avec différents acteurs du sauvetage en mer, entre autres le MRCC (Marine Rescue Coordination Center). Ces services ont exprimé des « grandes inquiétudes » sur le sujet, à plusieurs points de vue :

1) Intensité insuffisante de la lumière spécialement en cas de mauvaise visibilité. Cette crainte paraît d'emblée plutôt surprenante. Je n'ai trouvé aucune information suivant laquelle un éclairage « led » pourrait se révéler insuffisant en cas de précipitations ou de mauvaise visibilité. Au contraire, des études faites notamment dans le secteur automobile mettent en évidence l'intensité supérieure de ce genre d'éclairage par rapport aux technologies antérieures ! Peut-être aurait-il été tenu compte du fait que la pyrotechnie pourrait donner lieu à une meilleure évaluation de la scène de détresse en raison d'un phénomène de halo ou encore, en raison du fait que le pouvoir éclairant d'une fusée n'a lieu que lorsque celle-ci atteint une certaine altitude... (Et encore, pendant une durée particulièrement brève). N'étant pas physicien, je ne puis me prononcer sur le bien-fondé de ces derniers propos.

2) Les alternatives électroniques sont tributaires de batteries devant être suffisamment chargées... C'est vrai mais l'utilisation de feux à main et de fusées parachute est délicate et sujette à des dysfonctionnements ainsi qu'à des erreurs de manipulation générateurs d'accidents (particulièrement dans des situations de stress). Enfin, dans le meilleur des cas, ils ne pourront servir qu'une seule fois !



3) Toute nouvelle alternative ne pourrait s'imposer qu'à partir du moment où elle serait consacrée par une réglementation à portée internationale. C'est probablement là l'objection la plus pertinente de toutes : Il ne suffit pas qu'un (ou plusieurs) état(s) instaure(nt) la faculté d'avoir à bord une sorte de « lanterne magique » en lieu et place de x feux à main et y fusées parachute. Encore faudrait-il procéder à une adaptation de la réglementation internationale considérant une alternative de ce genre comme valant signal de détresse, ce qui pourrait prendre encore un certain temps !

Petit rappel en attendant : pour les zones de navigation 3 (ports maritimes belges), 4 et 5 (zones maritimes belges), la réglementation actuelle prévoit la présence obligatoire à bord de 3 feux rouges à main et de 2 fusées-parachute.

Elle impose aussi la présence d'une lampe torche étanche destinée « à donner des signaux d'alarme ou des alertes de détresse » (ce que les torches électroniques évoquées ci-dessus permettent également).

Un conseil : jusqu'à nouvel ordre, continuez à respecter scrupuleusement les exigences qui viennent d'être rappelées. Mais rien n'interdit de vous (faire) offrir un matériel de substitution de qualité correcte ni de l'utiliser en dernière extrémité. Les fêtes approchent à grands pas !



## 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](http://www.belgianpneumaticclub.be), en lien avec le vôtre...

Nous sommes également actifs sur YouTube & Facebook.

Dos A4 : 500 €  
Page intérieure A4 : 300 €  
Demi page : 170 €  
Quart de page : 100 €

## Devenez notre partenaire

Owen Welch  
[owen.welch@gmail.com](mailto:owen.welch@gmail.com) +32 (0)479 98 62 05

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

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

Maak gretig gebruik van deze doelgerichte com ! Onze bijzondere gunstige voorwaarden bieden u ook een aanwezigheid op onze site [www.belgianpneumaticclub.be](http://www.belgianpneumaticclub.be), met een terugkoppeling naar de website van uw bedrijf. Wij zijn ook actief op YouTube & Facebook.

Rug A4 : 500 €  
A4 bladzijde in tijdschrift : 300 €  
Halve bladzijde : 170 €  
Kwart bladzijde : 100 €

## Wordt onze partner

Owen Welch  
[owen.welch@gmail.com](mailto:owen.welch@gmail.com) +32 (0)479 98 62 05

# ORCA

R E T A I L

by Pennel & Flipo

POUR REPARER & ENTRETENIR  
VOTRE FLOTTEUR,  
CHOISISSEZ L'ORIGINAL

ACHETEZ EN LIGNE  
ORCARETAIL.COM

TISSUS



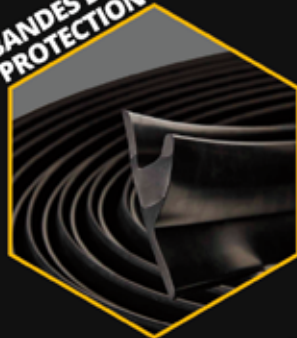
COLLES &  
DURCISSEUR



ENTRETIEN



BANDES DE  
PROTECTION



RESERVOIRS  
FLEXIBLES



SCANNEZ MOI



FOLLOW US



retail@orca.eu  
www.orcaretail.com

