



[www.pneuboot.com/bpc](http://www.pneuboot.com/bpc)

# LE PNEU

Revue du BELGIAN PNEUMATIC CLUB A.S.B.L.  
N° 87 Novembre 2003

Since 1976

## Le tour de Sardaigne

## Genk - Liège

## Handi RIB

## Houat

### *La Meuse de nuit*



## *Le coin du Prof*



Membre de la Ligue Francophone du Yachting Belge, affiliée à la Fédération Royale du Yachting Belge

# LE PNEU

**Editeur Responsable :**

Francis DEBERGUE  
Rue de la Quenast, 1  
B-7062 Naast Soignies  
e-mail : [debergue@swing.be](mailto:debergue@swing.be)  
Tél. 067 44 39 14 GSM 0476/80 91 14

**BELGIAN PNEUMATICLUB ASBL****Siège Social – Club House :**

Chée de Vilvorde, 172  
B-1120 Bruxelles

**Secrétariat :**

Jacques VAN HAELST  
Rue des Combattants, 39  
B-1082 Bruxelles  
Tél/Fax. 02 465 80 38  
GSM 0495 59 99 89  
e-mail : [bpc@chello.be](mailto:bpc@chello.be)  
[www.pneuboot.com/bpc](http://www.pneuboot.com/bpc)  
Banque : BBL 360-1156367-36

**Président :**

Francis LEONARD

**Vice-Présidents :**

Bernard GLIKSBERG  
Dirk MARTENS

**Trésorier :**

Alexandre NOTEZ

**Chargé de Cours :**

Jean DE CRAAN

**Économat :**

Charly CALLOENS

**Action Sociale :**

Charles de JAMBLINNE de MEUX

**Administrateurs :**

Serge DE TOLLENAERE  
Didier RUELLE  
Benoît WAUTERS

*Le Pneu est adressé à tous les membres du Belgian Pneumaticclub et la rubrique « Petites Annonces » leur est ouverte gratuitement.*

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

## RAMSGATE 7/8 juin 2003



Beau succès de participation cette année puisque onze skippers étaient de la partie : Bertrand de Wilde, Freddy Dujardin, Bernard Glikberg, Francis Léonard, Abdel M'Nasser, Nico, Viktor Schneider, Patrick Taminiau, Jean Pierre Waroux, Benoit Wauters et Serge De Tollenaere. En comptant les membres d'équipage, cela faisait 23 personnes sur l'eau.

Le départ a eu lieu à l'heure prévue, soit 10.30 h.

A l'aller, nous avons eu une bonne traversée sur les trois quarts du trajet. Le dernier quart fut un peu mouvementé mais rien de terrible, juste de quoi mouiller un peu tout le monde. Nous avons mis 4 heures.

Quand nous sommes arrivés à Ramsgate, nous avons constaté que la marée était bonne pour visiter Sandwich. Un groupe de quatre bateaux a donc décidé de pousser une petite pointe jusque-là. Ils sont revenus enchantés de leur escapade.

Nous n'avons pas échappé au traditionnel resto chinois, quatre tables ont été nécessaires pour caser tout le monde.

Deux Anglais fêtaient leur anniversaire ce soir-là. Lorsque les gâteaux sont arrivés sur la table, nous avons tous chanté en chœur « Happy Birthday ». Du coup, nous étions l'attraction du restaurant

Le dimanche matin, nous nous sommes levés sous une bonne averse. Heureusement, vers 9 heures, le soleil est revenu.

Il était environ 11 heures quand nous avons repris le chemin du retour avec l'idée de rentrer à l'aise, au rythme de chacun. Etant donné que la mer était excellente, nous avons pu manger tranquillement en nous laissant bercer par la houle. Comme à l'aller, nous avons mis 4 heures pour rejoindre Nieuwpoort.

*Serge et Ariane De Tollenaere*



# Deuxième journée HANDI RIB sur la Meuse

Toutes les sorties du club ne sont pas des navigations échevelées par quelques beauforts ou des promenades barbecue outre frontières.

Il en est de plus tranquilles à proximité de chez vous, dont les organisateurs, trop modestes, ne vous parleront pas.

La journée HANDI RIB fut de celle-là.

Ils ne vous raconteront pas les compétences réunies pour obtenir cette réussite humaine autant que touristique : la logistique efficace des éducateurs, leur patience sans faille, la coordination entre les deux ports de plaisance pour accueillir les participants, le capitaine Cambier du port de Jambes qui a fait construire une agréable estrade au bord de la Meuse, tables et chaises sous les arbres pour recevoir tous les jeunes.

Que chacun soit remercié pour son concours.

## 14 juin 2003. Samedi matin

Tous les bateaux annoncés sont présents au Club Nautique de Statte (Huy) à 120 brasses (1) du pont Père Pire (2)

(1) *Soit une encablure. Une brasse équivaut à la longueur de deux bras étendus ou à la profondeur de six pieds anglais. Nous n'avons pas jugé utile de vérifier.*

(2) *Père Pire, dominicain. Notre prix Nobel de la paix en 1958. Initiateur des « Iles de Paix »*

Mise à l'eau, il pleut. Je dirais même plus, il PLEUT. On s'abrite au club-house.

Depuis l'inauguration par Madame Lizin, les lieux ont perdu l'austérité du chantier juste terminé : une décoration marine chaleureuse, des commodités larges et lumineuses adaptées aux handicapés, une terrasse, des jardinières fleuries et ...les effluves alléchantes d'une cuisine qui propose un plat du jour aux habitués des pontons.

Le minibus des jeunes dépose ses passagers mais la météo désespérante confine tout le monde à la cafétéria.

A la première accalmie, un volontaire pointe le nez dehors pour évaluer les chances de partir pour Jambes où le pique-nique est prévu pour 12.30 h. L'orage reprend de plus belle. Après concertation, il est décidé d'accepter l'hospitalité de Monsieur Van Muylem au club-house. ( Information : Club Nautique de Statte, 085-231433 à partir de 17 heures. Club-house fermé le mardi.) On déballe les casse-croûte, chaque accompagnateur s'occupe de son protégé. Les boissons pétillantes circulent, les spécialités d'abbaye, fromages ou saucissons aussi.

Oh, surprise, une éclaircie ! En un clin d'œil, tout est rangé. Pendant que les responsables préparent les jeunes, on s'organise sur les bateaux. Embarquer un handicapé n'est pas facile. Leur démarche est chancelante, les gestes désordonnés inspirent des craintes de part et d'autre. Mais les bonnes volontés s'unissant, nos passagers se trouvent installés, gilet de sauvetage enfilé, prêts au départ. Les cheveux dans le vent, notre jeune fille s'amuse. Quand un ressac nous secoue, youp, on rit, toute appréhension envolée. L'après-midi s'annonce idéal.

En amont de la sucrerie de Wanze, les carrières de calcaire et quelques usines désaffectées ou réhabilitées alternent avec des prairies bucoliques.

L'écluse d'Andenne/Seilles groupe tous les bateaux à côté d'un

imposant « Myosotis ». La chute de plus de cinq mètres angoisse mais l'attente permet de discuter de pneu à pneu. La femme du marinier en profite pour sortir le chien qui batifole sur le quai et refuse malicieusement de revenir à bord.

Le décor devient plus sauvage. Le fleuve enlace une île boisée. A hauteur de Marche-les-Dames (3), les rochers abrupts surplombent les berges. La route nationale disparaît parfois dans la forêt domaniale.

Une seconde écluse, moins profonde est tout aussi lente : il faut attendre le « Myosotis ».

(3) *les Dames : en souvenir de la communauté fondée par 139 veuves de chevaliers partis défendre Jérusalem en 1099. Au cours des siècles, les religieuses cisterciennes y érigèrent l'Abbaye Notre-Dame du Vivier.*

Les manoirs cossus, « Châteaux du Namurois », ponctuent les rives tandis que le dôme de la cathédrale Saint-Aubin émerge des toits d'ardoise. Arrivés à Namur, les bateaux défilent devant le Cheval Bayard (4).

(4) *Cheval légendaire aux bonds fabuleux, monté par les quatre fils rebelles du duc Aimon, poursuivis par Charlemagne dans des aventures épiques.*

La perspective du confluent Meuse-Sambre dominé par la Citadelle est magnifique. L'endroit est stratégique, son caractère défensif est restitué par les Hollandais au début du XIXe siècle. Le port de plaisance de Jambes ( Namur) développe ses nouvelles activités sur la rive droite de la Meuse, en face du casino. ( Information : Capitainerie du port. Monsieur Olivier Cambier, 081 31 39 07, sept jours sur sept).

Le Capitaine se précipite à notre rencontre, nous indique les pontons réservés. Les jeunes s'installent sur l'estrade flambant neuve. Les rafraîchissements sont bienvenus. La berge est aménagée en jardin d'où l'on peut admirer les remparts qui s'étièrent en terrasses sur le promontoire dominant le casino.

Mais il se fait tard et nous quittons à regret les bancs sous les arbres en espérant un retour prochain avec le BPC.

Une petite main confiante se glisse dans la mienne pour retourner au bateau. La fatigue s'exprime sur les visages. Les participants regagnent Huy à une allure soutenue tandis que le ciel grisaille à nouveau.

Nous amarrons dans le club nautique. Notre passagère grimpe lestement sur le ponton à notre grande surprise.

Les accompagnateurs s'affairent auprès d'autres en difficulté pendant que nous tentons de maîtriser l'instabilité du bateau. Le minibus attend le groupe. Après les chaleureux « au revoir, à l'année prochaine », on se quitte. Ils nous laissent brusquement un grand vide et un petit air d'Yves Duteil : « Prendre un enfant par la main, prendre un enfant pour le sien » le temps d'une belle HANDI croisière.

Une telle initiative rapproche les handicapés de la population. Au nom de la solidarité envers ceux que la vie n'a pas épargnés, elle permet d'accepter, de dépasser les différences qui dérangent. Pour preuve, qui s'étonne encore de la présence d'Axel au club ?

A la prochaine.

**NASSIM**

# MENS SANA IN CORPORE SARDO

## Le tour de Sardaigne 2003...

Il y a deux ans, alors que nous traversons la Méditerranée en route pour Tunis, nous avons longé la côte sarde, effleurant rapidement la Costa Smeralda, Arbatax et Villasimius.

Il m'en restait un petit goût de « revenez-y »...

En septembre 2002, je lançai l'idée d'un tour de l'île au départ de la côte italienne.

Dans les mois qui suivirent, je m'appliquai à la préparation de ce que je voulais être une croisière, certes sportive, mais pas un raid. Des vacances quoi !

Après une soirée de présentation du projet, en début d'année, quatre équipages répondirent présents.

Eric et Jacqueline Beague sur RIC III, Tornado de 7.30m, 200 cv Mercury Optimax

Jean-Pol et Chantal Cattelain sur MORIKO, Tornado de 7.30 m, 200 cv Mercury Optimax

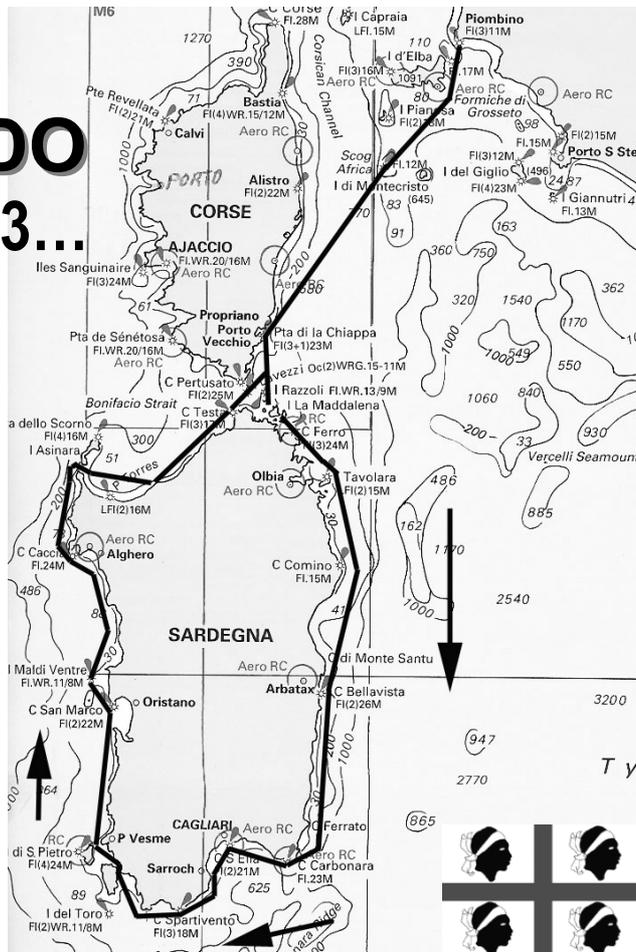
Alexandre et Rony Notez sur AXEL, Zodiac Medline II, 6 m, 150 cv Mariner Optimax qui, contrairement aux autres, se lançaient pour la première fois dans ce genre d'aventure.

Et votre serviteur ainsi que son épouse, Jacques et Annie Van Haelst sur JOUFFLU, Tornado de 5.50 m, 175 cv Mercury Optimax.

Quatre couples, bien équipés, sérieux (en mer) et disposant d'un matériel homogène.

Nous logerons sur les bateaux, y adaptant un minimum de confort, douche, frigo, parasol...

Outre le confort, il est indispensable de peaufiner le matériel, trousse de secours, outillage, matériel de navigation et accastillage du bateau.



Afin d'éviter les grandes transhumances, le départ est fixé fin juin. Rendez-vous le vendredi 27 à Piombino (en face de l'île d'Elbe) à la pension Zia Seconda, bien connue du Club pour avoir, depuis de nombreuses années, hébergé en toute sécurité voitures et remorques lors de nombreux tours de Corse.

### Samedi 28 juin, le départ... (106 NM)

Nous mettons à l'eau dans le port industriel de Piombino, parmi les embarcations de pêche.





Pendant que nous ramenons voitures et remorques chez Zia, les épouses gardent les pneus sous les parasols. Départ 13.30 h, mer belle, direction Porto Vecchio, à 200 km... Par le sud-est de l'île d'Elbe, nous nous dirigeons vers la bouée « Africa » d'où l'on peut apercevoir l'île de Monte-Cristo, ensuite cap sur la Corse que nous atteignons vers 18.30 h. Nous passerons la nuit au port, dont il faut souligner le règlement surprenant : toilettes et sanitaires fermés de 19 à 9 h !... Du jamais vu.

#### **Dimanche 29 juin, Porto Vecchio – Rondinara (14 NM)**

Après la longue journée d'hier, notre choix se porte sur cette baie remarquablement protégée pour une journée de repos et de baignade. Nous passons la nuit dans cet endroit idyllique.

#### **Lundi 30 juin, la Sardaigne (34 NM)**

Après un bon petit déj. sur la plage, direction la Sardaigne, non sans faire un détour pour visiter les Lavezzi, ces magnifiques îlots rocheux, écueil notoire des bouches de Bonifacio. En début d'après-midi, nous arrivons à Palau. Après la sieste, Eric accompagnera les dames pour faire les courses sur l'île de Maddalena au port de la Cavetta. Nous passerons cette nuit encore au mouillage dans une crique de la région.

#### **Mardi 1<sup>er</sup> juillet (47 NM)**

Nous descendons au sud, goûtant plus avant les subtilités de la Costa Smeralda (côte d'émeraude) et en visitons la perle : Porto Cervo.

Rendez-vous de la jet set, ce port est le plus beau qu'il m'ait été donné de voir, le luxe y côtoie le raffinement et le bon goût. Une harmonie rare a été préservée entre le cadre naturel et l'infrastructure portuaire, c'est réellement splendide.

Après un pique-nique au fond du golfe de Cugnana, nous prenons la direction d'Olbia.

Mais, comme beaucoup de ports de commerce, Olbia est décevante, sans intérêt, si ce n'est son supermarché pour le ravitaillement.

L'énorme baie qui abrite la ville mérite elle le détour avec ses plages et ses rochers dont la fameuse Tavolara qui orne l'embouchure. C'est dans ce cadre que nous installons notre bivouac. Peu après le repas, le vent se lève et nous passerons une nuit fort chahutée sur nos embarcations qui, toute la nuit durant, solliciteront sérieusement les appareils de mouillage.

#### **Mercredi 2 juillet (17 NM)**

Avec l'accalmie du matin, nous quittons notre havre et prenons

la direction de Puntaldia pour faire de l'essence. Nous découvrons une superbe marina, dans le style de Porto-Cervo, quoique plus modeste. Charmés par l'endroit, nous y passerons la nuit, après avoir flâné par les patios et les boutiques durant la soirée.

#### **Jeudi 3 juillet (58 NM)**

Toujours plus au sud, nous longeons, par un agréable 3 bft, la côte ponctuée de nombreux ports de plaisance et de villages de vacances bien imbriqués dans le paysage. Au Cap di Monte, le ciel se couvre légèrement et nous arrivons à Arbatax où le personnel du port se souvient de notre passage, il y a deux ans. Je ne peux m'empêcher de songer à Simenon qui, lui aussi, a fait escale ici et dont bien souvent je suis les traces nautiques, 75 ans plus tard.

Nous y restons deux nuits tant est grand l'attrait du restaurant du port et de son menu gargantuesque.



#### **Vendredi 4 juillet (11 NM)**

Journée de repos, cartes postales et, sur le bateau d'Eric, visite des plages. Il en profite pour démontrer une fois encore les possibilités de son Tornado et de sa puissante motorisation.

#### **Samedi 5 juillet (58 NM)**

Direction Villasimius, un vent de 3 puis 4 bft nous souffle dans le nez, la mer est belle et nous allons bon train. A la mi-journée, nous faisons halte en mer, devant porto Corallo, pour déjeuner. Non loin de l'objectif, en vue de l'îlot dei Cavoli et du cap Carbonara, le vent forçit, 5 puis 6. La progression des derniers milles est lente et pénible, c'est sous la barre des 10 nœuds que nous contourmons le cap pour atteindre le port vers 15.00 h.

Les marins du port nous confirment qu'il s'agit du « Mistrale » vent qui, de même direction, était appelé quelques jours plus tôt « Siroco » par d'autres... Allez vous y retrouver dans ces appellations d'origines peu contrôlées !



Le port de Villasimius est toujours aussi peu attrayant, pas de commerces, peu d'activité, il nous faut rejoindre le camping d'à côté pour nous réapprovisionner et assurer le couvert.

### **Dimanche 6 juillet (22 NM)**

En route de bonne heure, nous abordons dans la matinée Cagliari, la grande ville du Sud.

Le port n'est guère attirant mais bien rempli, situation liée sans doute à la course de bateaux formule 1 qui s'y déroule ce week-end.

Nous visitons sommairement la vieille ville et plus attentivement le superbe musée archéologique, après quoi nous ne résistons pas à la compétition motonautique. Elle se déroule sur le vaste plan d'eau du port. Impressionnant, le bruit est colossal, les gerbes d'eau virevoltent sous l'éclat du soleil, les bolides filent à environ 200 km/h, de la folie...

### **Lundi 7 juillet (36 NM)**

Nous continuons notre progression au sud puis vers l'ouest, visitons les très beaux vestiges puniques et romains de Nora à Pula.



Le cadre est magique, les Anciens ne se sont pas installés aux endroits les plus moches, la configuration du site leur offrant deux ports naturels choisis alternativement en fonction du vent.

Nous découvrons ensuite les belles plages de sable blond avant d'atteindre la baie de Teulada et son port moderne sans aucune commodité. C'est encore un camping tout proche qui nous sauvera la mise.

### **Mardi 8 et mercredi 9 juillet (34 NM)**

Nous avons atteint le point le plus méridional de notre périple, doublant le cap Teulada nous remontons vers les îles de San Antioco et San Pietro.

Le vent a tourné avec nous et, une fois encore, il nous fait face, modéré mais résolu.

Nous prenons la direction de Carloforte. Bien nous en prit, l'endroit est parfait, le port se dessine bordé de maisons basses et de superbes palmiers, il y règne une atmosphère qui rappelle les villes blanches d'Afrique du Nord. D'emblée, à l'accostage dans la marina « Sifredi » (ça ne s'invente pas), nous décidons de passer deux nuits sur place.

Plus encore que partout ailleurs, l'ambiance est calme, bon enfant, le centre ville est piétonnier et nous prenons un réel plaisir à le parcourir en tous sens.

Les dames lèchent les vitrines des boutiques de mode, les hommes, celles des shipchangers aux prix attractifs.

### **Jeudi 10 juillet : Carloforte - Torre Grande (54 NM)**

Objectif : le golfe d'Oristano. A vive allure, nous avalons les milles. Aux abords de Buggerru, nous longeons la côte au plus près pour contempler le pain de sucre, les anciennes mines désaffectées et le port très particulier qui, dans la première moitié du 20<sup>e</sup> siècle, servait à évacuer le minerai.

Vers midi, nous profitons d'une mer plate pour déjeuner au large et savourer le calme pendant plus d'une heure. Nous abordons ensuite le vaste golfe, la mer y est d'huile, il est bordé d'étangs et de marécages pas toujours engageants. Au cap San Marco, subsistent quelques vestiges de l'ancienne Tharros, elle aussi d'origine punique et romaine. Nous passons la nuit dans le port de Torre Grande, la chaleur y est toujours aussi lourde. En journée, nous subissons, depuis le départ, des températures de l'ordre de 40° à l'ombre.

### **Vendredi 11 juillet (50 NM)**

Au moment de quitter le golfe, Alex est contrôlé par « la guardia di finanzia », contrôle de routine, pas de problème.

Par une mer à nouveau très calme, nous voguons à 25 nœuds, cap au nord, avec des pointes de vitesse dépassant allègrement les 35 nœuds, puis halte en mer au cap Marargiu.

Dans l'après-midi, nous reprenons notre route vers Alghero, la ville du corail.

La voilà, d'allure mauresque, la ville espagnole se dessine au loin, bien campée sur ses remparts.

Le port est très grand et nombreux sont les bateaux qui tirent sur les pendilles.

En fin d'après-midi, nous effectuons ensemble un tour de la vieille ville en calèche. Cela nous donne une bonne idée générale de la vieille cité catalane.

### **Samedi 12 juillet**

Quartier libre, visite de la ville, souvenirs...

### **Dimanche 13 juillet (48 NM)**

Après les pleins, direction le cap Caccia, nous découvrons les grottes de Neptune.

Impossible de s'amarrer pour effectuer la visite touristique mais elle sera largement compensée par la découverte des nombreuses grottes avoisinantes seulement accessibles avec nos engins. Nous pénétrons dans l'une d'elles, le spectacle est dantesque.

Une fois encore la mer est belle et nous déambulons paisiblement dans ce dédale rocheux.

Mais continuons le périple, à la punta Scoglietti, un petit break, le repos en pleine mer constitue un moment privilégié ; quatre bateaux épars sur un km<sup>2</sup>, nous savourons ces instants avec délice. Nous voilà déjà dans le Nord et nous découvrons l'île (interdite) d'Asinara.

Nous empruntons le « passaggio di Fornelli », un mouillage parfait aux eaux turquoise qui, s'il est toléré en journée, est cependant interdit de nuit. La proximité d'un pénitencier sur Asinara explique probablement cela.



Nous optons pour Stintino, l'endroit s'avère également très agréable.

### Lundi 14 juillet (38 NM)

C'est ici que Jean-Pol et Chantal nous quittent, ils ont prévu de piquer sur la Corse (Ajaccio) et d'en faire le tour. Les veinards ont plus de congés que nous.

En fin de matinée, nous quittons le port à notre tour, direction Castelsardo. La petite ville est impressionnante à l'abri de sa forteresse juchée sur un rocher ; le bourg occupe les parois en contrebas jusqu'à la mer.

Alors que nous venons d'accoster dans le port, un pneusard italien nous aborde et marque le plus vif intérêt pour nos bateaux. Il nous informe qu'il n'y a pas de carburant dans le port et que les magasins sont éloignés. Il nous suggère de progresser encore et de nous installer à Isola Rossa. Il nous confirme les bonnes prévisions météo. Nous le remercions d'un petit souvenir BPC et du dernier Pneu. De fait, la marina y est plus sympa et les commerces jouxtent le port.

### Mardi 15 juillet (34 NM)

Comme tous les matins, Alex annonce de manière péremptoire : « je crois qu'il va faire chaud aujourd'hui... » Et, comme tous les jours, c'est le cas.

Prochaine étape, face à la Corse, Santa Teresa di Gallura. Une



heure trente après le départ, nous y débarquons, y déjeunons et faisons une fois encore les pleins, les derniers. Nous passerons l'après-midi et la nuit à Porto Pozzo, probablement un des meilleurs abris naturels de l'île, situé à l'entrée nord de l'archipel de la Maddalena. Nous y procédons aux derniers check-up avant la traversée de retour.

### Mercredi 16 juillet : Sardaigne – Corse (17 NM)

Mini traversée pour retrouver, dans la baie de la Rondinara, deux autres bateaux du Club en vacances en Corse (Serge et Guido). Nous passons l'après-midi ensemble, au programme baignade, farniente et la belle histoire de tante Ariane. L'ambiance est au beau fixe, les cinq pneus ne manquent pas d'attirer l'attention, les 8m de Cham et les 7.30m de Ric III font l'objet de beaucoup de curiosité ! Ou serait-ce la présence de nos compagnes fort dévêtues ?

### Jeudi 17 juillet (104 NM)

Après une dernière nuit sur le sol corse et malgré une météo capricieuse, nous décidons de traverser. Nous remontons sur Solenzara et voyant la mer plus calme que durant la nuit, nous

mettons le cap sur l'île d'Elbe.

A 13.30 h, nous établissons le contact avec Benoît, un autre copain du Club. Nous passerons le restant de la journée en sa compagnie. Il nous fait découvrir la région de Porto Azzuro.

### Vendredi 18 juillet (16 NM)

Après une dernière nuitée à bord, nous regagnons Piombino, point de départ de ces vacances pleinement réussies.

Un coup de cœur particulier pour la petite île de San Pietro et



Carloforte, son port dont l'ambiance bercera longtemps encore mes souvenirs.

Merci à tous les participants que j'espère retrouver bientôt sur l'eau.

*Jacques VAN HAELST*

## Fiche technique de la croisière

Distance totale parcourue :	798 NM
Vitesse de croisière :	20/25 nœuds
Temps Moteur :	48 heures (réf. RIC III)

Consommation	RIC III	JOUFFLU
Essence	880 litres	687 litres
Moyenne essence	1.10 l/mille	0.87 l/mille
Huile	25 litres	15 litres

### Références Nautiques

Cartes Imap M8 & M9

Carte Sea Way Tioreneo Settentrionale 11

Bloc Marine Méditerranée

### Références Touristiques

Guide : Voir Hachette Sardaigne

Sardaigne les plus beaux rivages (Sardaigne Blu)



# L'électricité à bord

## L'Ampère contre-attaque...

**Quoi de plus frustrant de constater qu'au départ de votre promenade, en tournant la clé de contact, de longs borborygmes émanent de la cale moteur, ce qui en dit long sur l'état de santé de votre installation électrique.**

Nous allons nous intéresser à ces câbles, canalisations et raccords électriques pour éviter que cela ne donne, comme sur beaucoup de bateaux, la vision d'un plat de spaghettis renversé dans le coffret électrique. Spaghettis qui seront bien entendu tous de la même couleur !. Blancs, noirs, rouges ou verts suivant l'imagination sans limite de certains bricoleurs. Ce n'est qu'en cas de problèmes qu'il faudra à une chatte beaucoup de patience pour qu'elle y retrouve ses jeunes!

Nous pouvons utiliser une méthode plus radicale et préconisée par Nautica : la paire de ciseaux pour tout couper et recommencer l'installation (en cas d'échec, n'apportez pas tous votre bateau à la rédaction !!).

La technique que nous allons expliquer ci-après s'adresse plus spécialement aux moteurs hors-bord. Cependant le schéma des ajoutes est valable également pour des motorisations inboard.

Les motoristes (principalement américains tels que Mercury - Mariner - Force Johnson et Evinrude) utilisent des fils dont les couleurs sont standardisées. Quelques différences peuvent exister pour la marque Yamaha.

Vous pouvez trouver dans le tableau ci-après les couleurs utilisées en général dans l'équipement électrique fourni d'origine avec les moteurs.

	Positif (+)	Négatif (-)	Sonde ou capteur
Compte-tours	Violet	Noir	Gris
Jauge de trim	Violet	Noir	Brun / filet blanc
T° d'eau	Violet	Noir	Brun clair
Compteur horaire	Violet	Noir	
Jauge essence	Violet	Noir	Rose fluo
Lampe d'alarme ou buzzer	Violet	Brun clair / filet bleu	

En général, pour l'éclairage de tous ces instruments, nous avons un fil bleu au positif (+) et un fil noir au négatif (-). Le négatif (-) est parfois intégré à l'instrument.

En ce qui concerne le compteur horaire, veillez à respecter les polarités, sans quoi le compteur fonctionnera en déduisant les heures !

### Les ajoutes

Bien sûr le confort à bord exige bien d'autres consommateurs de courant. Ces ajoutes demandent des fils de section plus grosse que les fils + et - de l'alimentation fournie par le moteur. Nous allons établir un tableau d'alimentation secondaire directement branché sur la batterie. Ces accessoires pourront dès lors être utilisés sans que le contact moteur soit branché.

Si votre bateau hors bord est uniquement équipé de feux de navigation (ampoules de 10 Watts), l'installation d'un second circuit ne sera pas nécessaire. La consommation de ces ampoules sera parfaitement distribuée par les fils venant du moteur.

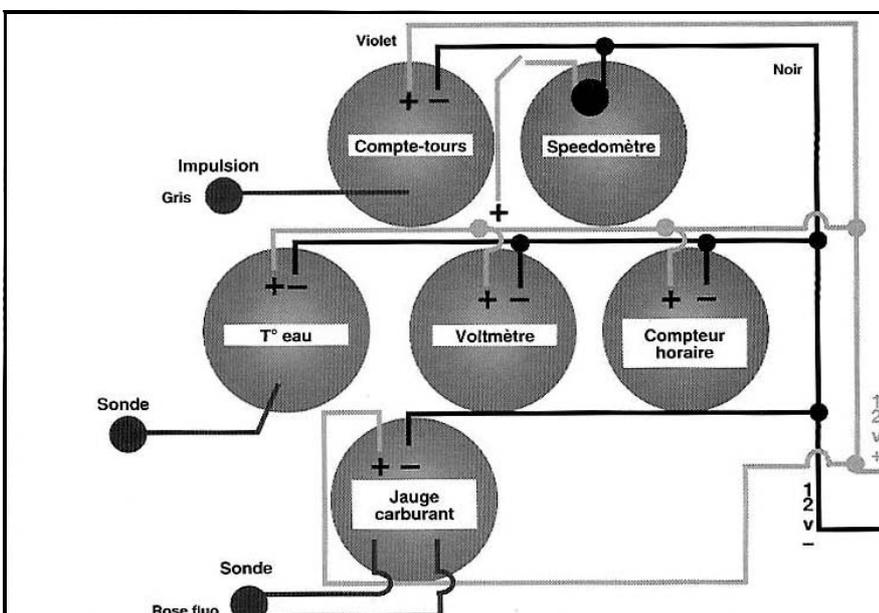
Cependant les besoins seront plus importants dans bien des

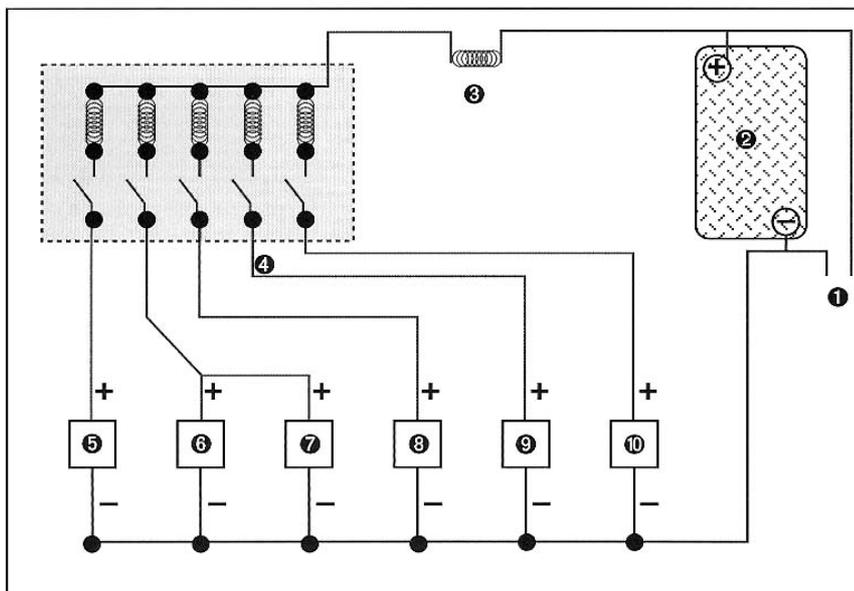
cas : l'éclairage à bord, la pompe de cale, le klaxon etc.... c'est ici qu'une seconde installation devient importante.

### Les fusibles

Nous placerons toujours le fusible sur le câble positif. Pourquoi ? Car un fil positif qui viendrait à se dénuder et à toucher un élément provoquera toujours un court-circuit.

Bien que certains constructeurs d'accessoires placent le fusible sur le câble négatif, cette manière d'installation n'est pas très sécurisante car un câble négatif dénudé qui viendrait à toucher quelque chose ne réagira pas étant donné que tous les négatifs sont reliés à la masse.





- ❶ Vers le moteur
- ❷ Batterie
- ❸ Fusible général 25-30 A
- ❹ Bouton poussoir
- ❺ Feu de mouillage
- ❻ Feu bâbord
- ❼ Feu tribord
- ❽ Pompe de cale (parex.)
- ❾ Klaxon
- ❿ Prise 12V

Cet article est publié avec l'aimable autorisation de

**NAUTICA**

### Les fils

Trop gros ou trop fins ? Ni l'un ni l'autre.

Dans le cas d'un fil de section trop grosse, il y aura une perte d'énergie car le câble va devoir se charger de plus d'électricité que nécessaire. Il est ridicule de placer un fil de 2,5 mm<sup>2</sup> de section pour alimenter une ampoule de feu de 10 watts ; de plus il s'agit d'un gaspillage financier.

Un câble de section trop mince va provoquer un échauffement de la gaine isolante avec tous les risques liés, court-circuit, et parfois incendie. Ce sera le cas par exemple, pour une pompe de cale qui consomme de 6 à 10 Amps si vous placez un fil de 0,75 mm<sup>2</sup>.

Un fil souple ou rigide ? Un fil rigide (utilisé dans le bâtiment) risque de se sectionner avec les vibrations du bateau. Cette section se produira vraisemblablement sous la gaine isolante donc impossible à repérer ! Nous préférons le fil souple même si le désavantage du fil multibrins est la corrosion qui peut remonter dans la gaine isolante ; un étamage des soudures peut retarder ce phénomène (voir plus loin). Il n'est pas exceptionnel de trouver une corrosion sur plusieurs mètres à l'intérieur de la gaine isolante.

### Les contacts

Un maximum de points de contacts doivent être soudés : cosses de contact, interrupteurs, etc... En effet une cosse de contact prend du jeu avec le temps, les fils s'oxydent et provoquent des courts-circuits. Une soudure quant à elle, est définitive et même si l'extérieur paraît oxydé, l'électricité passera toujours. D'autre part, le bout du fil étant étamé (passer une soudure à l'étain), il sera plus difficile à la corrosion de remonter dans la gaine isolante du fil souple.

Préférez les gaines thermorétractables pour finir vos contacts et soudures. Disponibles en commerce, celles-ci sont plus propres et se rétractent parfaitement sous une source de chaleur. Elles reprennent les principes de la toile isolante mais sont plus efficaces et ne se décollent pas avec le temps.

### Le tableau électrique

Vous trouverez un grand choix de tableaux électriques dans les commerces spécialisés. Ils sont, en général, prêts à monter et déjà équipés de porte-fusibles.

Voici un tableau récapitulatif des ajoutes avec leurs sections de fils, couleurs, et fusibles de protection :

	Section	Couleur	Fusible
Tableau général Positif (+)	2,5 mm <sup>2</sup>	Rouge	Min. 20 A
Tableau général Négatif (-)	2,5 mm <sup>2</sup>	Noir	
Feu de mouillage (+)	0,75 mm <sup>2</sup>	Brun	Min. 3 A
Feu de mouillage (-)	0,75 mm <sup>2</sup>	Noir	
Feu de navigation (+)	0,75 mm <sup>2</sup>	Bleu	Min. 3 A
Feu de navigation (-)	0,75 mm <sup>2</sup>	Noir	
Pompe de cale (+)	1,5 mm <sup>2</sup>	Au choix	Min. 10 A
Pompe de cale (-)	1,5 mm <sup>2</sup>	Noir	
Prise allume-cigares (+)	2,5 mm <sup>2</sup>	Rouge	Min. 15 A
Prise allume-cigares (-)	2,5 mm <sup>2</sup>	Noir	
Klaxon (+)	1,5 mm <sup>2</sup>	Rouge	Min. 15 A
Klaxon (-)	1,5 mm <sup>2</sup>	Noir	
GPS	*	*	*
Echo-sondeur	*	*	*
VHF	*	*	*

\*: Dans la plupart des cas, le câble d'alimentation et le fusible sont fournis avec l'appareil. Respectez en tous cas les données du constructeur

*Espérant vous avoir «éclairé» grâce à ce petit cours, nous vous souhaitons de toujours rester correctement «branché».*

*Ces précieuses indications nous ont été aimablement fournies par Alpha Marine (Bruxelles).*

**C. Gilain**

**Petite formule simple pour calculer la valeur idéale d'un fusible :**

**Exemple : On veut brancher un phare de 100 Watt.**

**Section de câble à utiliser : min. 1,5 mm<sup>2</sup>**

**Calcul du fusible : puissance en watt divisée par la tension soit dans notre exemple : 100 - 12 = 8,33 Amps de fusible.**

**Par sécurité et pour éviter que le fusible ne saute à tout moment, on multipliera le résultat obtenu par environ 2, soit dans notre exemple nous placerons un fusible de 15 Amps.**

# I.B.P.T.

## Informations destinées aux détenteurs de licences radio

### 1. Examens VHF et GMDSS

Depuis le 1/01/ 2003, un nouveau règlement pour l'obtention de certificats d'opérateurs de stations de navires est d'application. Les principaux points sont repris ci-dessous.

#### Catégories d'examens et de certificats

- Le certificat général d'opérateur (GOC) : sur tous les navires et dans toutes les zones de navigation
- Le certificat restreint d'opérateur (ROC) : sur les navires, uniquement dans les zones de navigation A1
- Le certificat pour les navires au long cours (LRC) : sur les navires non-SOLAS et dans toutes les zones
- Le certificat pour les navires de cabotage (SRC) : sur les navires non-SOLAS et dans les zones de navigation A1
- Le certificat restreint d'opérateur radiotéléphoniste (VHF) : sur les navires non-SOLAS et dans les zones de navigation A1

Un certificat qui est valable dans la zone de navigation A4 est également valable dans les autres zones de navigation. Tous les certificats sont valables sur les voies de navigation intérieure. Les épreuves pour l'obtention du certificat pour le cabotage (SRC) sont composées d'un questionnaire à choix multiple se rapportant à la matière. Ce certificat est donc destiné à la navigation de plaisance. Vous trouverez la matière de cet examen sur le site de l' IBPT.

Pour participer à cet examen, le demandeur doit fournir l'original d'une attestation certifiant qu'il a suivi avec succès un cycle de 8 heures de formation dans un centre de formation reconnu par l'Institut, dont une moitié est constituée de pratique et l'autre, de théorie.

#### Conditions d'admission

Les candidats doivent :

- Sous réserve des dispositions des conventions internationales, avoir la nationalité d'un état membre de l'Union Européenne ou disposer d'un permis de séjour non-expiré ; produire un certificat de nationalité.
- Faire parvenir leur demande de participation en utilisant le formulaire officiel à l'IBPT, Commission d'Examens, Avenue de l'Astronomie, 14/21 à 1210 Bruxelles, au plus tard dix jours ouvrables avant la date d'examen.
- Pour participer aux examens GOC, ROC ou LRC, acquitter au préalable un droit d'examen fixé à 55 € par examen.
- Pour participer aux examens SRC ou VHF, acquitter au préalable un droit d'examen de 25 € par examen.
- Les droits d'examen restent acquis; ils ne sont en aucun cas remboursés mais ils peuvent être transférés à une autre session d'examen pour autant que l'Institut en ait été averti au moins 10 jours ouvrables avant la date prévue de l'examen.
- L'âge minimum pour obtenir un certificat est de 15 ans, l'âge minimum pour l'exploitation d'une station est de 18 ans.

#### Validité des certificats

Sauf accord international, les certificats ne sont valables qu'à bord des bateaux battant pavillon belge et pour l'utilisation d'émetteurs-récepteurs couverts par une licence et utilisés selon les prescriptions des règlements nationaux et internationaux.

#### Durée de validité des certificats

Les certificats sont **valables 5 ans**, ils peuvent être prolongés. La prolongation d'un certificat est soumise au paiement de frais administratifs pour un montant de 5 €. Ce montant est indexé.

Les certificats qui ne sont pas renouvelés à leur échéance sont annulés. Le titulaire désirant de nouveau un certificat doit repasser l'examen comme prévu au point B. Ce dernier point n'est pas d'application pour les certificats VHF délivrés avant le 1er janvier 2003.

Les certificats délivrés en application de l'ancien règlement sont valables jusqu'au **1er janvier 2008**.

### 2. Utilisation de talkies-walkies maritimes en Belgique

L'IBPT tient à rappeler qu'il est possible d'utiliser des émetteurs maritimes portables sur les navires en Belgique.

En cas de détresse

- Uniquement dans des cas de détresse où des vies humaines sont en danger.
- Le canal utilisé est le canal maritime de détresse 16.

Dans des circonstances normales

- Sur tous les bateaux de plus de 20 m de long naviguant sur les voies de navigation intérieure en possession d'une licence d'émission pour un mariphone mobile.
- Sur les voies de navigation intérieure, seules les voies 15 et 17 peuvent être utilisées.
- Les conditions définies dans l'Arrangement sur les voies de navigation intérieure doivent être respectées.

En cas d'urgence comme dans les circonstances normales, les conditions suivantes doivent toujours être respectées :

- Il convient de demander une autorisation ministérielle pour l'appareil portable.
- L'utilisateur doit en outre posséder un certificat d'utilisation.
- L'appareil portable ne peut être utilisé qu'à bord du bateau, jamais à quai.
- Le talkie-walkie est toujours équipé d'ATIS.
- Les conversations sociales sont totalement interdites via le talkie-walkie.
- Les talkies-walkies doivent répondre aux caractéristiques prévues dans l'Arrangement sur les voies de navigation intérieure.

### 3. Arrangement Régional voies de navigation intérieure

Depuis le 1er août 2000, l'Arrangement sur les voies de navigation intérieure est en vigueur dans 15 pays européens. [www.rainwat.ibpt.be](http://www.rainwat.ibpt.be)

#### Où trouver des documents utiles ?

Sur le site Internet de l'IBPT [www.ibpt.be](http://www.ibpt.be)

Formulaires d'inscription pour les examens, Manuel VHF, Examens, Demande d'autorisation, Points de contact.

#### Quelques coordonnées de l' IBPT

Matières générales : 02-226.88.90 (P. Callens)

Licences : 02-226.88.56 et 57

Service contrôle et technique : 02-242.95.25. (F. T' Jonck)

Examen et licences : 02-226.88.51 (P. Appeldoorn)

Examen VHF : 02-226.88.53. (R. Kokken)

Examen GDMSS : 02-226.88.56. (D. Paelinck)

Fax : 02-226.88.40.

E-mail licences : [qmr@ibpt.be](mailto:qmr@ibpt.be)

E-mail examens : [exa@ibpt.be](mailto:exa@ibpt.be)

## Le coin du Prof...



1 - Vous naviguez sur le canal "Albert", vous êtes avalant, un pousseur vous rattrape et fait le signal sonore : deux sons longs + un son bref (– – •). Vers quel côté allez-vous vous écarter ?

- a - vers bâbord,
- b - vers tribord,
- c - peu importe, vers bâbord ou vers tribord.

2 - En vue de l'écluse de "Lanaye", ce même pousseur fait entendre le signal sonore : trois sons brefs (•••). Que va-t-il faire ?

- a - il va virer sur bâbord,
- b - il va s'amarrer à bâbord,
- c - il bat en arrière.

3 - A 14.50 h, vous vous trouvez par 50°20'.00 N / 001°20'.00 E. Vous faites route au 272° Cc -- déclinaison (D) = 2° E -- déviation (d) = 4° W ; pour le cap que vous faites, il n'y a pas de courant ou de dérive due au vent. Vous naviguez à la vitesse de 11 Km/h. Quelle sera votre position à 16.20 h ? Cosinus de latitude: 0.63607.

- a - 50°20'.00 N // 001°06'.00 E
- b - 50°20'.00 N // 001°11'.00 E
- c - 50°20'.00 N // 001°34'.00 E

4 - Vous faites la traversée Calais - Dover. Au moment de traverser le dispositif de séparation du trafic, vous allez :

- a - calculer une route en tenant compte des courants et de la dérive due au vent,
- b - faire une route perpendiculaire au dispositif de séparation du trafic,
- c - faire une route en tenant compte de la densité du trafic.

5 - En mer, vous rencontrez un voilier qui arbore le pavillon "V" (croix de Saint-André rouge sur fond blanc) du code international. Que demande le skipper de ce voilier ?

- a - il veut communiquer avec vous,
- b - il demande assistance,
- c - il demande une aide médicale.

6 - La fonction "XTE" (Cross Track Error) de votre GPS indique :

- a - l'écart en degrés et minutes entre le cap vrai, vers un point de route et la route que vous faites,
- b - l'écart en milles nautiques entre le cap vrai, vers un point de route et la route que vous faites,
- c - l'erreur en NM entre le nord vrai et la route surface.

7 - Avec votre voilier, vous rentrez dans le chenal de Nieuwpoort. Le sémaphore montre 3 feux verts placés verticalement ; pouvez-vous dans ce cas louvoyer dans le chenal ?  
a - oui, si je reçois l'autorisation de la capitainerie  
b - oui,  
c - non.

8 - Entre le front chaud et le front froid d'une dépression, les isobares sont en général :  
a - des lignes courbes,  
b - des droites parallèles.

9 - Est-ce que la règle des douzièmes (calcul de hauteur d'eau) est applicable à toutes les marées semi-diurnes ?  
a - oui,  
b - non,  
c - seulement en vives eaux.

10 - Sur une carte projection gnomonique polaire "orthodromie" est représentée par :  
a - une droite,  
b - un courbe,  
c - tout dépend de la latitude.

11 - Un navire qui montre de nuit deux feux blancs visibles sur tout l'horizon, l'un à l'avant et l'autre à l'arrière + deux feux rouges visibles sur tout l'horizon, montre de jour :  
a - trois boules noires l'une au-dessus de l'autre,  
b - deux boules noires l'une au-dessus de l'autre,  
c - un losange noir entre deux boules noires.

12 - Lorsque vous revenez de " Ramsgate " (UK) avec votre bateau, devez-vous remplir le formulaire "Schengen" à votre entrée dans un port de la côte belge ?  
a - oui,  
b - non,  
c - seulement si vous avez des marchandises à déclarer.

REPONSES: 1-a // 2-c // 3-a // 4-b // 5-b // 6-b // 7-c // 8-b // 9-b // 10-a // 11-a // 12-a.

11 bonnes réponses, vous pouvez remplacer le prof,  
10 bonnes réponses, c'est très bien,  
9 bonnes réponses, il vous suffit de relire vos cours,  
8 bonnes réponses, je vous conseille un petit recyclage,  
6 bonnes réponses ou moins, au lieu de lire "Playboy" dans votre lit, venez suivre le cours de navigation.

**Jean De Craan**



# Houat à la belle étoile



Après un convivial repas apporté par les bénévoles du groupe tel un défilé de sherpas descendant le sentier vers la plage et tenant sur leur tête les 70 plateaux, le pain, le far du dessert, le grenache et le sauvignon, après avoir vécu un superbe coucher de soleil à l'heure où les conversations s'apaisent et se taisent, je m'allonge sur mon sac de couchage et suis envahi par le spectacle grandiose du ciel vu de cette île minuscule.

Etendu entre les anses de Goured et Salus, j'entends à la fois la mer à l'est et à l'ouest, à quelques dizaines de mètres de part et d'autre.

Le temps nous offre tout ce qu'il a de mieux après cette journée caniculaire : le calme, une subtile fraîcheur et même le spectacle d'une étoile filante qui traverse le ciel en m'évoquant Pierre Rapsat : "Aimons les étoiles, laissons-les filer !".

L'instant est magique, il n'y a rien à faire, rien à dire, il suffit de vivre, de voir, d'entendre et se laisser dériver. Et surtout, surtout, ne pas dormir pour ne rien manquer du spectacle.

Quelques silhouettes à peine visibles dans la nuit se déplacent silencieuses comme des ombres, sans doute quelques flâneurs attardés qui rentrent du Bourg de Houat vers leur tente.

D'autres s'en vont délicatement, comme des oiseaux, s'abreuvent et se rafraîchir aux trois robinets de l'île qui distillent la fraîcheur bienfaisante et tant recherchée.

Les feux de tête de mât des voiliers à l'ancre dans la baie se reflètent sur la mer,

figés dans l'immobilité comme des étoiles trop basses.

Baigné par cette paisible sérénité, je succombe à Morphée qui m'emporte dans ses bras.

C'est le cri d'un goéland qui annonce les premières lueurs apparaissant à l'est, en redessinant l'horizon.

Progressivement, l'obscurité libère les premiers contours de ce décor. Ma nuit sur Houat se termine et le soleil annonce déjà une nouvelle journée de chaleur. Derrière le front, une légère douleur ... Ah oui ! Le dernier calva d'hier ...

F. LEONARD,  
Président.



## Chant de Marins Valparaiso

*Hardi les gars, vire au guindeau  
Good bye, Farewell, good bye, farewell  
Hardi les gars, adieu Bordeaux  
Hourra, oh Mexico, oh oh oh  
Au cap Horn, il ne fera pas chaud  
Haul away, hé, oula tchalez  
A fait la pêche aux cachalots  
Hal matelot, hé, ho hisse hé ho*

*Plus d'un y laissera sa peau  
Good bye, Farewell, good bye, farewell  
Adieu misère, adieu bateau  
Hourra, oh Mexico, oh oh oh  
Et nous irons à Valparaiso  
Haul away, hé, oula tchalez  
Où d'autres laisseront leurs os  
Hal matelot, hé, ho hisse hé ho*

*Ceux qui reviendront pavillon haut  
Good bye, Farewell, good bye, farewell  
C'est premier brin de matelot  
Hourra, oh Mexico, oh oh oh  
Pour la bordée ils seront à flot  
Haul away, hé, oula tchalez  
Bon pour le rack, la fille, le couteau  
Hal matelot, hé, ho hisse hé ho*



Oui, vendez tous vos pneus, il existe beaucoup mieux. Franchement, nos pneus, nous devons les tracter et nous déplacer péniblement à 100 km/h. Il nous faut arriver une heure avant le départ pour équiper le bateau et procéder à la mise à l'eau.

Le soir, rebelote, fastidieux exercice que de sortir son bateau. Vous l'avez compris, le pneu, c'est la préhistoire...

On vient de commercialiser la voiture de James Bond, agent 007. C'est une copie du superbe cabriolet utilisé dans le film « L'espion qui m'aimait ». Et quelle facilité. Vous partez le matin, relaxe. Ce petit bijou, doté d'un puissant moteur, se déplace sur route à 160 km/h.

Arrivé à la mise à l'eau, sans quitter votre volant, un simple bouton, les roues se replient et le mode de propulsion change. Vous voilà parti sur l'eau à plus de 50 km/h.

Cette belle machine est d'un concept très familial puisqu'elle offre 4 places confortables et permet même de tracter un skieur.

Je vous le disais, pourquoi se casser la tête... Par contre, pour l'acquérir, il vous faudra casser le « cochon » car cette petite merveille vous coûtera... 235.000 euros !

**Benoît WAUTERS**

## La triste fin du Tricolor...

C'était le 14 décembre 2002 que le « Tricolor » transportant 2862 voitures neuves entra en collision avec un porte-conteneurs. Il coula rapidement par 30 mètres de fond et heureusement, les 24 membres d'équipage purent être sauvés.

La localisation précise de l'épave est de 51°21'.9 Nord et 002°12'.8 Est, à 43 km de Nieuport. Comme plusieurs d'entre nous ont pu le constater en se rendant sur place, l'épave gît en plein trafic et est signalée par six bouées cardinales à feu dont une à feu + racon. Apparemment, cette signalisation est insuffisante puisque l'épave a été heurtée à plusieurs reprises.

L'ensemble des travaux de découpage du Tricolor et son rapatriement vers Zeebrugge sont menés par un consortium dénommé « Combinatie berging Tricolor » composé de quatre sociétés spécialisées dans ce type d'opérations.

**Une mer propre ?  
Que! PRESTIGE !**

## Le Rhin et la pollution

Nous avons tous navigué sur ce fleuve gigantesque. Il nous a réservé tant de surprises et d'émotions par son trafic et ses courants

Mais savez-vous qu'en 1950, le Rhin était l'un des cours d'eau les plus pollués de la planète. Pratiquement plus de vie aquatique..... plus de plantes, plus de poissons. En 1980, un grand projet d'assainissement du fleuve fut lancé et quinze ans plus tard, en 1995, 45 espèces de poissons frétilaient joyeusement dans ses eaux. En 2003, on y dénombre 65 espèces.

**Quand on veut, on peut !**

**Benoît WAUTERS**

Leur souci principal est la pollution. En effet, 200.000 tonnes de fuel se trouvaient à bord du Tricolor. Comme l'épave s'est enfoncée de quatre mètres dans le sable, sa position (sur le flanc) fait qu'il est impossible de pomper la totalité du carburant. Pour éviter la pollution de nos eaux et de nos plages, un bateau est placé en stand-by et opérera à la moindre alerte. Ce bateau est équipé d'un système de récupération des hydrocarbures qui permet de nettoyer des bandes de 30 m de large par passage.

La technique utilisée pour « scier » l'épave est le découpage par câbles diamantés, une nouvelle technique utilisée lors du renflouage du sous-marin Kursk en mer de Barents.

Il s'agit d'abord de creuser en dessous de l'épave (enfoncée de 4 mètres dans le sable) des tunnels permettant le passage des câbles. Deux plates-formes sont installées de chaque côté de l'épave et le câble diamanté est tiré de bord à bord. Il scie lentement l'épave. On déplacera ensuite les plates-formes afin de couper la coque en neuf morceaux.

Dans chaque tronçon de coque, il sera foré une quarantaine de trous pour fixer des bollards afin d'attacher les câbles des grues. Enfin, deux énormes grues hisseront les tronçons sur une barge qui les transportera à Zeebrugge. C'est la firme Galloo de Menen qui se chargera de réduire en mitraille l'épave et ses 2864 voitures.

Quelle triste fin...

**Benoît WAUTERS**





# La Meuse de nuit...

Ce 4 octobre 2003, six bateaux se sont retrouvés à Haccourt pour la traditionnelle nocturne liégeoise.

**Météo** : les prévisions défavorables sont incontestablement à l'origine du nombre restreint de bateaux participants. Pourtant pas de pluie sinon une petite averse lors de la sortie des bateaux, peu de vent et une température de 9,5 à 10,5°. La présence de nuages cachait la lune et nous privait du peu de lumière qu'elle aurait pu nous apporter.

Les premiers arrivés étaient sur place vers 17 heures. Avec Félicien et Didier, nous sommes partis jusqu'au port de Kanne pour y boire un café. Retour vers 19 heures à la mise à l'eau pour accueillir les autres participants (Jean-Paul CATELAIN, Marc HENRY, Christian NEUMAN, la famille SCHNEIDER et les TIM-MERMANS de Charleroi).

Le départ est donné comme prévu vers 20 heures et dans une nuit très noire, nous progressons vers Liège, toujours rutilante de lumières et d'animations sur ses rives.

La vitesse est toujours un peu plus élevée que je ne le souhaiterais pour nous permettre de profiter pleinement de ces moments particuliers, d'autant que les conditions de visibilité sont peu propices à la vitesse.

Nous passons devant le stade du Standard et remontons jus-

qu'au pont de Seraing. Nous redescendons en accompagnant un bref instant le bateau-restaurant "Le Pays de LIEGE".

Au centre de la ville, nous amarrons rive gauche et traversons la passerelle pour gagner le restaurant que j'avais retenu ce jour-là.

Didier, Félicien et moi-même assurons la surveillance des bateaux pour permettre au groupe de commencer les agapes.

Après une heure, nous sommes relevés par Jean-Paul que je remercie encore très sincèrement pour ne pas nous avoir oubliés car la faim et la soif commençaient à nous tirailler sérieusement.

C'est vers minuit que nous avons repris les bateaux pour regagner la mise à l'eau de Haccourt où j'avais installé le groupe électrogène et le projecteur pour nous permettre de sortir les bateaux avec un minimum de visibilité.

C'est à près d'une heure du matin que nous avons retrouvé le calme et le silence campagnard des lieux après avoir arrêté le groupe électrogène.

Une dernière poignée de main à Félicien et à Didier et en route vers nos pénates.

F. LEONARD,



## Grand jeu - concours

### Mais qui est donc ce jeune éphèbe ?

Il est membre du BPC et, comme la photo le montre, passionné de bateau pneumatique depuis son plus jeune âge...



Les trois premiers à répondre correctement à notre rédacteur en chef gagneront une consommation au bar de notre Club-House.

*Si vous aussi, vous disposez de photos insolites de ce type n'hésitez pas à nous les faire parvenir pour assurer la pérennité de cette nouvelle rubrique.*

## Table de Conversions

1 Km = 0,54 NM

1 NM = 1,852 Km

1 degré Fahrenheit

= 1,8 degré centigrade

1 degré centigrade

= 5/9 degré Fahrenheit

1 Kg = 2,204 pounds

1 pound = 0,453592 Kg

1 cheval vapeur (Cv) = 0,986 horsepower

1 horse power = 1,013 cheval vapeur

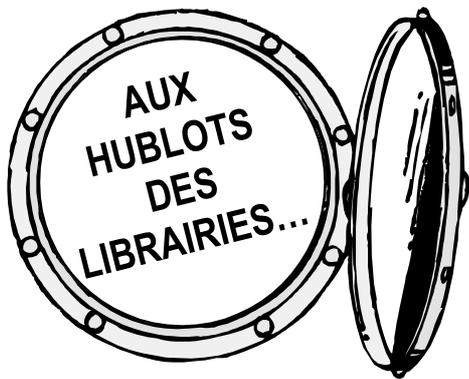
1 Imperial Gallon = 4,546 litres

1 litre = 0,220 Imperial Gallon

1 US Gallon = 3,785 litres

1 litre = 0,264 US Gallon

Autant savoir...



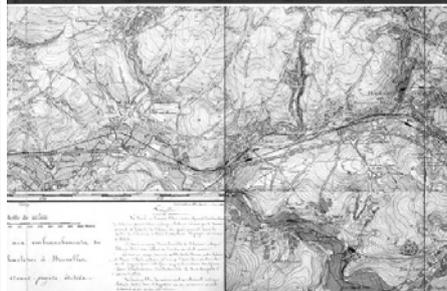
## Pierre Jouve Bruxelles portuaire

Le Port de Bruxelles fête ses 10 ans depuis la régionalisation des ports et voies d'eau.

A cette occasion, la Société régionale du Port de Bruxelles a édité un superbe ouvrage de photos mettant en lumière toute la variété des activités de ce port moderne...

## TRACES... L'histoire des grandes infrastructures fluviales

Une série d'ouvrages de très belle facture, richement documentés et très complets publiés par le MET (Ministère de l'Équipement et des Transports)



### Le canal du Centre

En 1885 débute la construction du canal du Centre. Il faudra attendre 1917 pour que ce canal, de 21 Km avec ses 4 ascenseurs et ses 6 écluses soit ouvert à la navigation à 300 t. Aujourd'hui se terminent les travaux de mise au gabarit à 1350 t.



### La Sambre

Première rivière du pays à être canalisée, la Sambre a une histoire passionnante à nous raconter du moyen âge à nos jours. Au XVe siècle, elle joua un rôle essentiel dans la naissance de Charleroi.



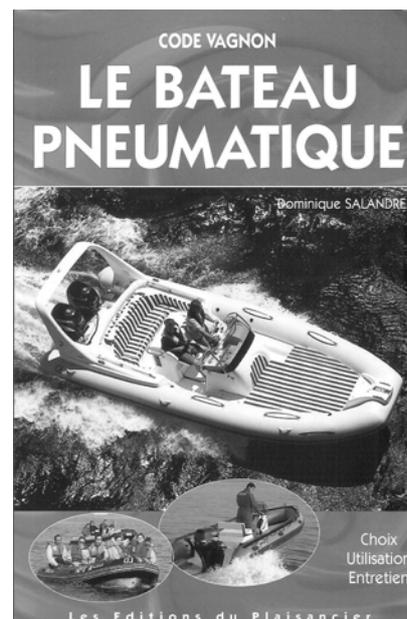
### Le canal Albert

En 1939, le canal Albert (2 000 t) est ouvert à la navigation. C'est la concrétisation d'un vieux rêve de quatre cents ans : celui de relier la Meuse à l'Escaut.



### Le canal de Charleroi à Bruxelles

Entre 1827 et 2002, le gabarit du canal Charleroi-Bruxelles est passé successivement de 70 t à 300 t, puis à 600 t et enfin à 1350 t. Sur son cours, deux grands ouvrages d'art, le plan incliné de Ronquières et l'écluse d'Ittre.



### Le bateau pneumatique

Dominique Salandre rédacteur en Chef de «Bateau Pneumatique Magazine» et collaborateur à d'autres revues nautiques a publié chez Vagnon un ouvrage destiné aux adeptes du « pneu » et surtout aux candidats acheteurs et débutants.

Le vendredi 14 novembre dernier, il était l'invité du BPC, il nous a présenté et dédié son livre...





# GENK - LIEGE - GENK



Octobre 2003

