

LINSSEN MAGAZINE

LINSSEN YACHTS



Since 1949

We take your pleasure seriously®



Slow down... and start living!

BOATING & LIFESTYLE MAGAZINE DE LINSSEN YACHTS
30E ANNÉE, NO 51 / OCTOBRE 2017 | ISSN 2213-4255



SALONS NAUTIQUES INTERNATIONAUX & MANIFESTATIONS LINSSEN

	Linssen Journées de navigation Maasbracht (NL)	14.10 - 16.10.2017
	<i>Essais de navigation avec un Grand Sturdy 350 AC, 34.9 Sedan, 40.0 AC, 40.9 Sedan & 470 SWH</i>	
	Nieuwpoort NIBS Nieuwpoort (B)	20.10 - 22.10.2017
	<i>Grand Sturdy 35.0 Sedan & 40.9 AC</i>	
	Hanseboot Hamburg (D)	28.10 - 05.11.2017
	<i>Grand Sturdy 35.0 Sedan & 40.0 AC</i>	
	Motorboot Sneek Sneek (NL)	03.11 - 05.11.2017
	<i>Grand Sturdy 35.0 Sedan, 350 AC, 40.9 AC & 410 AC</i>	
	Linssen Yachts Boat Show 2017 Maasbracht (NL)	18.11 - 20.11.2017
	<i>Gamme complète des modèles 35.0 - 40.0 - 45.0 - 470 - 500</i>	
	Boot & Fun Berlin (D)	22.11 - 26.11.2017
	<i>Grand Sturdy 35.0 AC</i>	
	Salon Nautique de Paris Paris (FR)	02.12 - 1-.12.2017
	<i>Grand Sturdy 35.0 AC & 40.0 Sedan</i>	



Slow down... and start living!

WE TAKE YOUR PLEASURE SERIOUSLY

La saison de navigation se termine à nouveau, hélas. Cette fois encore, j'ai vu passer beaucoup de vos « aventures » dans ma boîte de réception, sur les réseaux sociaux, et j'ai pu aussi bien entendu les partager avec vous dans notre showroom.

Nous-mêmes avons également navigué sur notre 40.0AC, « Henri Mer », et nous en avons bien profité. Nous ne sommes pas allés très loin, mais cela a été bien agréable. Nous sommes partis de notre petite plage favorite à Kessenich, nous avons passé quelques jours à Roermond pour ensuite nous diriger vers Well. Dans le parc de vacances Leukermeer à Well, nous avons finalement trouvé un mouillage où nous sommes restés quelques jours. Ce parc est l'idéal pour les enfants, il y a une plage, de l'eau, une piscine couverte et plein de choses à faire. Bref, de vraies vacances. L'avantage des vacances en bateau, c'est qu'il ne fait jamais vraiment mauvais. En effet, chaque fois qu'il fait sec, on est dehors. Dès que la pluie s'arrêtait, Mathijs et Sophie allaient directement jouer sur le ponton avec leurs épuisettes. Dès que je leur demandais de faire bien attention, la réponse inévitable de Sophie (3 ans) était : « Mais maman, il ne peut rien arriver puisque j'ai mis mon gilet de sauvetage ». En effet, c'est une manière de voir les choses.



Une nouvelle activité, et une véritable aventure pour eux, a été de naviguer avec le canot (avec nous). Cela permet de découvrir des endroits inaccessibles avec le « grand bateau », ou de se rendre sur le quai lorsque le bateau est à l'ancre. Les enfants savent à présent très bien ce qu'est le « bouton de l'homme mort », à quoi il sert, et ils enclenchent systématiquement ce dispositif de sécurité automatique lorsqu'on les laisse piloter.

En cours de route, nous avons également rencontré plusieurs yachts Linssen, notamment le « Pic du Soleil » (36.9 AC), le « Fleur » (29.9 AC Traveller), ainsi que le « Girah » (410 AC Variotop), l'« Aurora » (34.9 AC) et le « Louise » (25.9 SCF). C'est toujours un plaisir de pouvoir saluer des plaisanciers enthousiastes à bord de leur Linssen.

Dans les ports également, nous avons reçu beaucoup de compliments de la part de personnes naviguant à bord d'un autre bateau, ce dont nous sommes bien entendu très fiers. Nous avons depuis déjà redémarré notre saison des salons 2017/2018 où nous présenterons (une partie de) notre nouvelle série des Grand Sturdy. Nous travaillons d'arrache-pied au nouveau 45.0 AC (suivez-nous VLOG) et au spectaculaire Grand Sturdy 500 AC Variotop®. Il s'agit là d'avant-premières que vous pourrez admirer dans notre showroom en novembre. Notre yacht « Henri Mer » peut encore rester quelque temps à l'eau, pour nous, mais également aussi un peu pour vous. Afin de pouvoir expérimenter par vous-même le nouveau 40.0 AC, il sera à votre disposition pour un essai de navigation. Si cela vous intéresse, vous pouvez prendre contact avec l'un de nos représentants (inter)nationaux, ou avec votre interlocuteur à Maasbracht.



Yvonne Linssen

Nous espérons avoir le plaisir de vous saluer bientôt à Maasbracht, au plus tard lors de notre Linssen Yachts Boatshow du 18 au 20 novembre.

Slow down... and start living!

LINSSEN YACHTS & LINSSEN BOATING HOLIDAYS®

BUY & CHARTER

UNE AUTRE POSSIBILITÉ POUR VOUS DE FAIRE PARTIE DE LINSSEN BOATING HOLIDAYS®
EST D'INVESTIR DANS UN YACHT DE LOCATION.

Nous recherchons pour étendre notre flotte et la renouveler constamment des investisseurs sympathiques. C'est avec l'aide de tels investisseurs que les flottes LBH se sont développées ces dernières années et doivent continuer de le faire.



CHARTER A LINSSEN IN EUROPE

PAYS-BAS • BELGIQUE • ALLEMAGNE • FINLANDE • FRANCE • CROATIE •
GRANDE-BRETAGNE/ÉCOSSE • SUISSE • IRLANDE

WWW.RENTALINSSEN.COM

SOMMAIRE

- 3 Éditorial
- 6 Invitation au Linssen Yachts Boat Show avec deux avant-premières mondiales
- 10 Profiter des plaisirs nautiques et du vin sur votre propre Linssen
- 12 La presse spécialisée européenne teste les Linssen Grand Sturdy 35.0 et 40.0
- 14 Gamme complète des modèles Linssen
- 16 News
 - Le Grand Sturdy 40.0 Sedan a été nommé pour le prix European Powerboat of the Year 2018
 - Linssen Yachts - Croisière promotionnelle sur Sylt
 - Linssen Yachts Rally 2017 vers Londres
 - Nouvel agent Linssen en Norvège
- 18 Le nouveau Grand Sturdy 45.0 AC : bon sang ne saurait mentir.
- 20 Le tout nouveau Grand Sturdy 500 AC Variotop®
- 24 À travers la moitié de l'Europe sur notre yacht tout neuf !
- 30 CE – de quoi s'agit-il exactement ?
- 36 IWI : les 25 premières années
- 38 Yachts Linssen d'occasion



RÉDACTEURS

Yvonne Linssen, Wendy Linssen, Paul Beelen

ONT COLLABORÉ À CE NUMÉRO

Linssen Yachts, Linssen Boating Holidays®, Zebra Fotostudio's, Peter Linssen, Wendy Linssen, Patrick de Bot, Randolph Nott, Jur den Hamer, IWI/ Transmanche

Traduction : Balance, Maastricht (NL)
www.balance2.nl

ÉDITEUR / PRODUCTEUR

Linssen Yachts B.V.
Brouwersstraat 17, NL-6051 AA Maasbracht
Postbus 7172, NL-6050 AD Maasbracht
Tél. +31 (0)475 - 43 99 99
Fax. +31 (0)475 - 43 99 90
info@linssenyachts.com
www.linssenyachts.com

Linssen Magazine est le magazine maison de Linssen Yachts B.V. La rédaction est axée sur le produit et le développement, l'infrastructure de production et de vente du constructeur de yachts limbourgeois. Linssen Magazine est envoyé gracieusement à tous les propriétaires d'un Linssen Grand Sturdy® ainsi qu'à de nombreuses relations d'affaires du secteur.

© COPYRIGHT

L'emprunt d'articles rédactionnels, d'illustrations ou de photographies n'est autorisé que sur demande à l'éditeur. Les illustrations peuvent comporter des fonctions et éléments qui ne font pas partie de l'équipement de série. Pour disposer des données récentes, veuillez consulter les graphiques et les spécifications des équipements.

La rédaction de Linssen Magazine n'est pas responsable de la teneur des articles transmis par des tiers.

Les récits de voyage ne constituent nullement des entreprises recommandées par la rédaction, mais simplement un rendu objectif de parcours réellement effectués.

Tout propriétaire/marin/capitaine est personnellement et exclusivement responsable des destinations ou voies navigables choisies, de l'ensemble de sa préparation et de son équipage. Ni Linssen Yachts B.V., ni ses collaborateurs, ni les auteurs des articles, voire la rédaction de Linssen Magazine ne sont responsables, sous quelque forme que ce soit, d'une quelconque destination de voyage choisie.

ENEZ ALORS À MAASBRACH



« CHEZ LINSSEN YACHTS, ON TRAVAILLE EN COULISSE D'ARRACHE-PIED À LA TOUTE NOUVELLE SÉRIE DE YACHTS. », ÉCRIVIONS-NOUS DANS NOTRE MAGAZINE DE NOVEMBRE 2016... AUJOURD'HUI, PRÈS D'UN AN PLUS TARD, CETTE NOUVELLE SÉRIE EST PRÊTE, ET NOUS VOUS PRÉSENTONS VOLONTIERS TOUS CES MODÈLES DANS NOTRE SHOWROOM LORS DU LINSSEN YACHTS BOAT SHOW.

GRAND STURDY 35.0 - 10,70 X 3,40 M

Le Linssen Grand Sturdy 35.0 est un excellent choix pour le « jeune débutant » qui saura apprécier, ainsi que sa famille, les espaces fonctionnels et confortables de ce bateau. Ce yacht compact est particulièrement complet, bénéficie d'un agencement optimal, ainsi que d'un rapport prix/performances très attractif.

La navigabilité est tout simplement extraordinaire. Grâce à la coque en bouchain Linssen, le bateau a une très bonne stabilité, et il est aussi facile à piloter en marche arrière, même dans le sens contraire de rotation de l'hélice, grâce à la combinaison de la forme de la carène, de la quille, du gouvernail et de l'équilibre du gouvernail.

COUCHAGES SUPPLÉMENTAIRES

Quelle que soit la version choisie, il est toujours possible de transformer très simplement le canapé du salon en un confortable lit deux personnes grâce au système Linssen Easy Sleep Convert (version Royal).

GRAND STURDY 35.0 AC

Vous optez pour la version AC ? Vous disposez alors d'un espace suffisant pour quatre personnes, avec un salon de luxe et deux grandes cabines disposant toutes deux d'un lit deux personnes. Les coffres intégrés au pont arrière et la capote de série contribuent au confort de la navigation en extérieur.



GRAND STURDY 35.0

GRAND STURDY 35.0 SEDAN

Vous n'avez besoin que de deux couchages ? La version Sedan est alors une option possible. Avec les portes à deux battants, vous pouvez transformer le salon et le cockpit ouvert en un seul grand espace aux dimensions généreuses. Le Longtop de série au-dessus du cockpit ouvert vous protège en toute occasion de la pluie ou du soleil.



HT POUR VISITER LE LINSSEN YACHTS BOAT SHOW 2017

DATES:

samedi 18, dimanche 19 et lundi 20 novembre 2017

Tous les jours de 10h00 – 16h00. Il n'est pas nécessaire de s'annoncer.

GRAND STURDY 40.0 - 12,85 X 4,30 M

L'agencement du Linssen dans le segment des 40 pieds procure un espace inédit que l'on remarque d'emblée lorsque l'on rentre dans le salon. Le salon et la cuisine se trouvent au même niveau, avec une seule marche entre le salon et l'espace cuisine, de sorte que les invités et la personne en cuisine peuvent profiter ensemble de la vie à bord. La position et l'agencement des tiroirs, des armoires et autres rangements augmentent encore le confort à bord.

L'escalier vers la cabine avant est escamotable et permet d'accéder à une « cave » très pratique. La cabine avant dispose d'un lit deux personnes avec un accès confortable de part et d'autre. L'espace des toilettes est accessible aussi bien depuis la cabine avant que le portail central, de manière à pouvoir être utilisé également par vos invités logés dans la cabine médiane (équipée de deux lits d'une personne). La douche dans son espace séparé est également accessible à partir de cet endroit.

GRAND STURDY 40.0 AC

La cabine arrière dispose d'un agencement tout aussi spacieux avec un lit deux personnes, une douche séparée, des toilettes séparées, ainsi que de nombreux espaces de rangement.



GRAND STURDY 40.0

GRAND STURDY 40.0 SEDAN

Dans la version Sedan, le passage du salon vers le cockpit se fait sur un seul niveau, avec un simple petit seuil. Dans le prolongement de la superstructure, le toit Linssen-Longtop recouvre le cockpit. Cela vous offre un maximum de confort dans le cockpit doté d'un canapé intégré, avec la porte centrale vers la plateforme de bain.





GRAND STURDY 45.0

GRAND STURDY 45.0 AC - 13,98 X 4,35 M

Le Grand Sturdy 45.0 AC est un bâtiment particulièrement spacieux parfaitement conçu pour une longue croisière en Europe, mais également pour un long week-end. La polyvalence a été recherchée dès le « premier coup de crayon sur la table à dessin ». Les très nombreux détails font du 45.0 un concept bien adapté et universel pour pratiquement toutes les zones de navigation.

Ce modèle ne manque pas de largesses, que ce soit en termes d'espace de vie, d'espaces de rangement ou de luxe ! Il est tout simplement spacieux au sens d'un « Penthouse flottant... » ! En effet, tout ce qui compose notre confort moderne est déjà présent de manière standard dans ce 45.0 AC, ou est prévu en option par nos concepteurs.



GRAND STURDY 470

GRAND STURDY 470 SEDAN WHEELHOUSE - 14,45 X 4,40 M

Le Grand Sturdy 470 Sedan Wheelhouse est un yacht exclusif avec des équipements très complets, et il se caractérise par une timonerie/salon et cockpit sur un seul niveau. La timonerie comporte un joli poste de pilotage avec un banc de pilotage à réglage électrique. Deux personnes peuvent y naviguer tant « à l'intérieur » qu'à « l'extérieur » grâce au toit coulissant électrique. Le « Longtop » vous protège par-dessus l'espace du cockpit ouvert contre une averse imprévue ou les rayons ardents du soleil.

Sous le pont, une cuisine spacieuse et un coin-repas avec beaucoup de lumière. L'avant du navire comporte une spacieuse cabine pour les propriétaires, avec un espace séparé douche et toilettes. À bâbord, la cabine des invités avec deux lits d'une personne. En face, à tribord, les invités peuvent utiliser un grand espace douche/toilettes.



HT POUR VISITER LE LINSSSEN YACHTS BOAT SHOW 2017

IN DE SHOWROOM:

- Grand Sturdy 35.0 AC
- Grand Sturdy 35.0 Sedan
- Grand Sturdy 40.0 AC
- Grand Sturdy 40.0 Sedan
- WERELDPRIEUR:
Grand Sturdy 45.0 AC
- Grand Sturdy 470 Sedan
Wheelhouse
- WERELDPRIEUR:
Grand Sturdy 500 AC Variotop®

LINSSSEN COLLECTION

- Yachts Linssen d'occasion

LINSSSEN BOATING HOLIDAYS®

- Découvrez les sites de location des Linssen.

GRAND STURDY 500

GRAND STURDY 500 - 16,25 X 4,88 M

Ne pas être un suiveur, mais un leader.

Le leadership découle de l'expertise, de l'authenticité et de l'estime de soi, quels que soient les événements extérieurs. Vous le savez très bien parce que vous avez vous-même du succès en affaires. Le nouveau Linssen Grand Sturdy 500 AC Variotop® est un leader-né. Le navire amiral de notre flotte de yachts haut de gamme en acier s'inscrit dans la lignée de ses pré-

décesseurs. Toutefois, il dépasse à tout point de vue les séries précédentes. Il est élégant, avec un design intemporel et une machinerie puissante et silencieuse, une construction durable et bien réfléchie, et un agencement intérieur spacieux et complet.

Le nouveau Grand Sturdy 500 AC Variotop® est construit pour naviguer en tête. Serez-vous son capitaine ?

Coming soon to a marina near you

The All-New Grand Sturdy 500 Variotop®





PROFITER DES PLAISIRS NAUTIQUES

ET DU VIN SUR VOTRE PROPRE LINSSEN

L'ALLEMAGNE A UNE LONGUE TRADITION EN MATIÈRE DE VITICULTURE, AVEC LA MOSELLE COMME LA PLUS ANCIENNE ET PROBABLEMENT LA PLUS CONNUE DES RÉGIONS VITICOLES. UN MEILLEUR ENVIRONNEMENT EST DIFFICILEMENT ENVISAGEABLE POUR LA DÉGUSTATION DE LA « NOUVELLE RÉCOLTE » DE LINSSEN YACHTS.

La petite ville de Schweich en Moselle, qui se situe le long de la voie sur laquelle les Romains faisaient déjà passer leurs transports de vin, a été pendant quatre jours du mois de juin le lieu d'essais de navigation avec les nouveaux Linssen Grand Sturdy 35.0 Sedan et Grand Sturdy 40.0 AC. Des journalistes de Belgique, des Pays-Bas, de Suisse, de France, d'Allemagne et de Grande-Bretagne se sont rendus sur place où ils ont été chaleureusement accueillis par le distributeur Linssen Kreuzsch.

Les amateurs de sports nautiques et les propriétaires de bateaux de plaisance apprécient pleinement les environs de cette petite ville. Entre Trèves et Coblenze, la Moselle déroule ses méandres à travers un paysage de berges vertes et escarpées où sont plantés les nombreux vignobles. Et derrière chaque méandre, on découvre une nouvelle petite ville viticole à l'aspect idyllique qui attire l'attention. Pour beaucoup, il s'agit là du plus beau tronçon des 544 km de ce fleuve.

La presse a elle aussi succombé aux charmes de la Moselle, ainsi qu'aux caractéristiques de navigation, au confort et au niveau d'équipement des deux nouveaux modèles Grand Sturdy de Linssen.

UNE NOUVELLE DÉFINITION DE LA PERFECTION

Le nom de Grand Sturdy est devenu et continue d'être un standard. La nouvelle génération des Grand Sturdy n'a pas subi d'importante métamorphose par rapport aux modèles antérieurs, car un leader du mar-

ché comme Linssen ne se laisse pas séduire par des modes passagères. Il s'agit d'une version améliorée d'un bateau parfait, élaborée avec un grand souci du détail. Ou, comme beaucoup de gens le disent chez Linssen :

« Nous avons redéfini la notion de "perfection". »

LES PLUS FINS DES RIESLING

L'environnement dans lequel la presse spécialisée a été convaincue des qualités des nouveaux Grand Sturdy 35.0 Sedan et 40.0 AC a été les jours suivants le décor parfait pour un grand reportage photo. Entre le lever et le coucher du soleil, tous les aspects marquants de l'intérieur et de l'extérieur des bateaux ont été soigneusement photographiés par l'équipe de Linssen Yachts. Afin de bien capter l'atmosphère de la Moselle, des villes et villages bien connus ont été visités, notamment Bernkastel-Kues, Trittenheim, Pölich, Mehring et bien entendu, Trèves. Y compris une visite du centre de cette ville, qui est la plus ancienne d'Allemagne, avec la cathédrale Saint-Pierre comme point culminant. Avec juste en face le Weinstube Kesselstatt, l'endroit par excellence pour déguster les plus fins Riesling en provenance du vignoble Reichsgraf von Kesselstatt, vieux de 650 ans.

Visualisez les photos sur www.linssenyachts.com.

LA PRESSE SPÉCIALISÉE EUROPÉENNE TESTE LES LINSSEN GRAND STURDY 35.0 ET 40.0



Jack Haines; Motorboat & Yachting (UK)



Alfred J. Boer; Varen (B)



Michel Luizet; Neptune (FR)



Rudi Hilber; MarinaCH (CH)



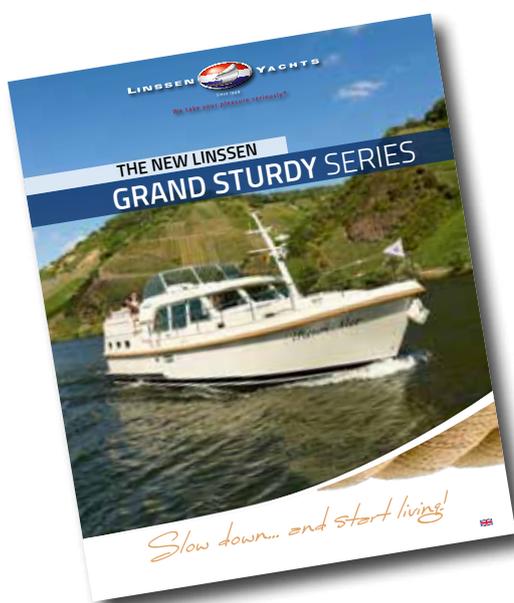
EpcO Ongering; Telegraaf (NL)



Hans Papenburg; Motorboot (NL)

IN MEMORIAM

Deux mois après la réception de ce texte nous est parvenue la triste de nouvelle du décès de Hans Papenburg survenu le 3 août. Cela fut un choc énorme pour nous tous. Hans était un journaliste très apprécié, et sa gaieté, son enthousiasme et sa passion pour les sports nautiques nous manqueront.



DEMANDEZ NOTRE
NOUVELLE BROCHURE:
INFO@LINSSENYACHTS.COM



KREUSCH WASSERSPORT- & FREIZEITZENTRUM
Am Yachthafen
D-54338 Schweich/Mosel
Tel.: +49 (0)6502-9130-0
www.kreusch.de
boote@kreusch.de

« Nouveau lancement réussi »

Marina.CH (CH) - Lori Schüpbach

« Le salon peut se transformer en « zone en plein air » »

Marina.CH (CH) - Lori Schüpbach

« La navigation tranquille avec ce bateau est un plaisir : il maintient fermement le cap et le moteur est presque inaudible. »

Marina.CH (CH) - Lori Schüpbach

« Beaucoup de nouvelles idées ont été traitées dans ce yacht et développées de manière ciblée. »

Marina.CH (CH) - Lori Schüpbach

« Concept classique, technique de production moderne »

Boote (D) - Ralf Marquard

“Stålbåtar med högsta finish”

Båtliv (SE) - Lars-Åke Redéen

“Båtarna är gedigna konstruktioner med tidlös design och avancerade ytbehandlingar”

Båtliv (SE) - Lars-Åke Redéen

« Très bien pensé »

Telegraaf VRIJ (NL) - Epco Ongering

« L'agencement, la construction et la finition témoignent de la professionnalité de Linssen »

Telegraaf VRIJ (NL) - Epco Ongering



« Finition jusqu'au plus petit détail »

Motorboot (NL) - Hans Papenburg

HE-LE-MAAL AF!

« Linssen garde des décennies d'avance »

Motorboot (NL) - Hans Papenburg

« Le Grand Sturdy 40.0 fourmille de détails »

Motorboot (NL) - Hans Papenburg

« Même la navigation en marche arrière est facile »

Motorboot (NL) - Hans Papenburg

« Calme, solidité, stabilité et simplicité »

Telegraaf VRIJ (NL) - Epcó Ongering

« Aucune nervosité, le bateau inspire confiance à tout moment. »

Telegraaf VRIJ (NL) - Epcó Ongering

Motorboot
MAGAZINE • PLATFORM • EVENTS

vrij EN ROUTE 51

Boottest Linssen 35.0 Sedan
Door Epcó Ongering

Zeer doordacht

8,1

Constructie
Comfort & ruimte
Afwerking
Ergonomie

Als grootste stalen jachtbouwer van Nederland brengt Linssen elk seizoen nieuwe modellen uit. Dit jaar werden liefst zeven nieuwe Grand Sturdy's gepresenteerd. VRIJ testte de solide...

treffend afgewerkt. Het dashboard is nogal kaal, maar er is genoeg plek voor meerdere navigatieschermen. Ondanks de beperkte buitenafmetingen (0,70 m lengte) oogt de boot ruim en licht. In de motorruimte...

35.0 AC

10,70 x 3,40 x 1,00 m; Engine 1x Volvo D2-75; 75 HP
Royal version



40.0 AC

12,85 x 4,30 x 1,20 m; Engine 1x Volvo D3-110; 110 HP



35.0 SEDAN

10,70 x 3,40 x 1,00 m; Engine 1x Volvo D2-75; 75 HP
Royal version



40.0 SEDAN

12,85 x 4,30 x 1,20 m; Engine 1x Volvo D3-110; 110 HP



40.0 SEDAN DECKBRIDGE

12,85 x 4,30 x 1,20 m; Engine 1x Volvo D3-110; 110 HP



under development



RDY SERIES

45.0 AC

13,98 x 4,35 x 1,20 m; Engine 2x Volvo D3-110; 2x 110 HP

World Premiere
Linsse Yachts
Boat show



500 AC VARIOTOP®

16,45 x 4,88 x 1,29 m; Engine 2x Volvo D3-150; 2x 150 HP

World Premiere
Linsse Yachts
Boat show



470 SEDAN WHEELHOUSE

14,45 x 4,40 x 1,22 m; Engine 2x Volvo D3-110; 2x 110 HP



GRAND STURDY 40.0 SEDAN

Le Grand Sturdy 40.0 Sedan a été nommé pour le prix European Powerboat of the Year 2018 dans la catégorie des yachts de croisière.

Ce prix est décerné selon l'appréciation de journalistes spécialisés de réputation internationale venus d'Allemagne (BOOTE), d'Italie (BoatMag et Barche), de Norvège (Batliv), de Suisse (Marina.ch), des Pays-Bas (Motorboot), de France (Neptune), d'Espagne (Nautica

y Yates) et d'Autriche (Yachtrevue), avec une sélection dans diverses catégories. Les évaluations portent sur la qualité, l'innovation de produits, le rapport qualité/prix, les caractéristiques de navigation et la construction.

La remise du prix aura lieu pendant la cérémonie d'ouverture du salon Boot Düsseldorf le samedi 20 janvier 2018.



LINSSEN YACHTS – CROISIÈRE PROMOTIONNELLE SUR SYLT

Notre distributeur Linszen à Papenburg en Allemagne, Hennings Yacht-Vertrieb, a de nouveau organisé un événement exceptionnel cet été. En coopération avec Linszen Yachts et le partenaire Hotel BUDERSAND, situé sur la très belle île de Sylt, les clients de l'hôtel intéressés et les amateurs de plaisance ont pu participer à une expérience de navigation unique sur cette île, la plus au nord des îles Wadden allemandes.

Notre représentation en Allemagne a fourni un Linszen Grand Sturdy 40.9 AC à partir du port de Hörnum, directement devant l'hôtel Budersand. Le yacht de rêve venu de Maasbracht a alors pris le large pour une croisière que les clients de l'hôtel n'oublieront pas de sitôt. À bord, un skipper à la barre, un chef de l'hôtel dans la cuisine, et un accompagnateur pour veiller à la restauration, mais qui pouvait aussi tout raconter sur l'île et la nature. Tout en se faisant gâter, les invités

ont exploré les alentours et l'île de Sylt. De Hörnum à Föhr, Amrum ou les bancs de phoques.

Ils ont vécu en « live » le slogan de Linszen Yachts : « Slow down and start living », tandis que le personnel particulièrement courtois de l'hôtel Budersand mettait les petits plats dans les grands pour les satisfaire. Hennings Yacht-Vertrieb est un distributeur de Linszen Yachts depuis 26 ans. Cette initiative inédite marque une nouvelle étape dans la coopération en matière de marketing et de présentation du chantier naval néerlandais.

Le senior-chef Heinrich Hennings est fier de cette coopération : « Avec l'hôtel Budersand à Hörnum, nous avons trouvé un partenaire qui s'inscrit parfaitement dans la philosophie de Hennings et de Linszen Yachts. Le slogan de l'hôtel (Besinnung auf das Wesentliche mit höchsten Qualitätsansprüchen – la réflexion sur l'essentiel et la qualité supérieure vont de pair) pourrait également être celui de notre marque. »



Le Budersand, hôtel cinq étoiles, fait partie des 25 premiers hôtels de luxe en Allemagne. Pour l'avenir également, l'hôtel continuera à coopérer étroitement avec le distributeur Linszen du nord de l'Allemagne.

LINSSEN YACHTS RALLY 2017 VERS LONDRES

À la mi-juillet, huit yachts Linssen se sont rassemblés à Nieuport pour participer à la 12^e édition du « Linssen Yachts Rally » vers Londres, organisée par Jonkers Yachts. La météo était favorable, tout comme les prévisions pour les jours suivants. Le dimanche 16 juillet, tous les bateaux étaient à Nieuport, et il a été décidé après quelques discussions de partir le lendemain matin vers Ramsgate. Ce fut un agréable voyage avec un vent de NO de 4 beauforts.

Le mercredi 19 juillet, nous sommes partis de Queensborough vers Londres. C'est très impressionnant de pénétrer à bord de votre propre bateau dans cette métropole mondiale. Via la Thames Barrier, Greenwich et Canary Wharf, vers le Tower Bridge où se trouve le St. Katharine Docks. C'est dans ce port que les yachts Linssen et leurs propriétaires ont séjourné pendant six jours.



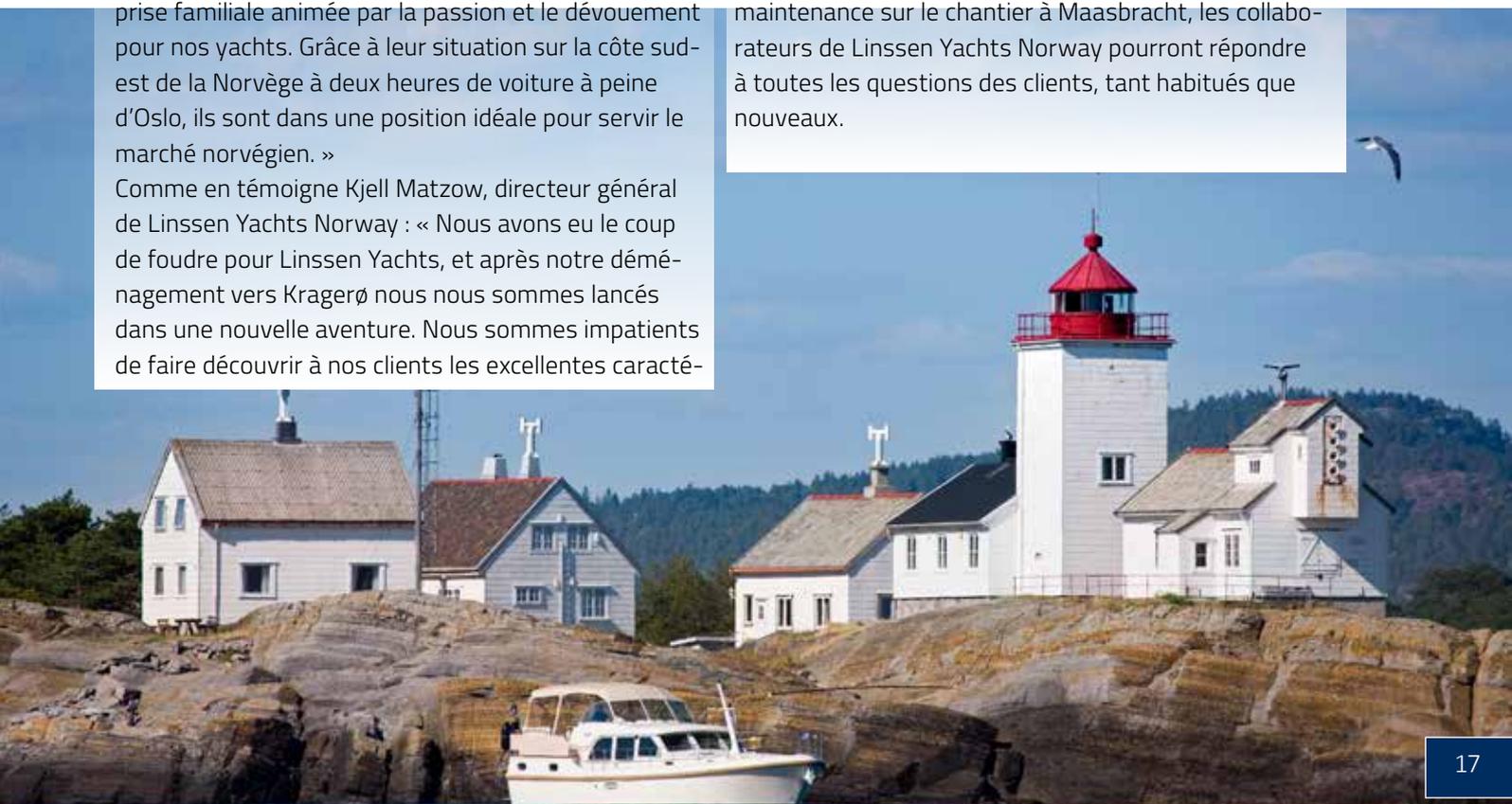
NOUVEL AGENT LINSSEN EN NORVÈGE

Afin d'accélérer sa croissance à l'international, notamment sur le marché scandinave et après la Finlande et la Suède, Linssen Yachts a nommé un distributeur exclusif pour la Norvège : Linssen Yachts Norway. Comme l'explique Yvonne Linssen : « Tout comme Linssen Yachts, Linssen Yachts Norway est une entreprise familiale animée par la passion et le dévouement pour nos yachts. Grâce à leur situation sur la côte sud-est de la Norvège à deux heures de voiture à peine d'Oslo, ils sont dans une position idéale pour servir le marché norvégien. »

Comme en témoigne Kjell Matzow, directeur général de Linssen Yachts Norway : « Nous avons eu le coup de foudre pour Linssen Yachts, et après notre déménagement vers Kragerø nous nous sommes lancés dans une nouvelle aventure. Nous sommes impatients de faire découvrir à nos clients les excellentes caracté-

ristiques de navigation, la construction de haute qualité de la coque en acier, les équipements techniques et l'intérieur des yachts Linssen. Linssen a véritablement l'œil pour les détails, et cela fera certainement la différence sur le marché norvégien. »

Après une solide formation en matière de vente et de maintenance sur le chantier à Maasbracht, les collaborateurs de Linssen Yachts Norway pourront répondre à toutes les questions des clients, tant habitués que nouveaux.



LE NOUVEAU GRAND STURDY 45.0 AC : BON SANG

UN VRAI LINSSSEN, DE LA SUPER-STRUCTURE À LA CARÈNE.



Artist's Impression Grand Sturdy 45.0 AC
3D Linedesign; J.J. Oosterwoud

LORS DU LINSSSEN YACHTS BOAT SHOW QUI SE TIENDRA DU 18 AU 20 NOVEMBRE À MAASBRACHT, VOUS POURREZ ASSISTER, EN PLUS DU LANCEMENT OFFICIEL DU NOUVEAU GRAND STURDY 500 AC VARIOTOP® (À PROPOS DUQUEL VOUS POUVEZ EN LIRE D'AVANTAGE DANS CE MAGAZINE), À UNE AUTRE AVANT-PRÉMIÈRE MONDIALE : LA PRÉSENTATION DU NOUVEAU GRAND STURDY 45.0 AC.

Ce yacht de caractère généreux occupe une place à part entre son grand frère le Grand Sturdy 500 AC Variotop® et le plus petit, le Grand Sturdy 40.0, en ce sens qu'il allie les meilleurs côtés de ses congénères. Sous la ligne de flottaison, le Grand Sturdy 45.0 AC est identique au Grand Sturdy 500 AC Variotop®. Au niveau supérieur, vous retrouverez toutes les caractéristiques de l'intérieur et de l'extérieur du Grand Sturdy 40.0. En ce qui nous concerne, c'est la combinaison parfaite.

Le nouveau Grand Sturdy 45.0 AC mesure 13,98 x 4,35 x 1,26 m, et la sensation d'espace à bord est, même si nous le disons nous-mêmes, grandiose. Nous mentionnons en bref dans cet article les caractéristiques et les détails les plus marquants. Mais si vous avez l'opportunité d'assister à notre salon nautique, vous pourrez monter à bord de notre nouveau Grand Sturdy 45.0 AC. Nous n'avons pas de mots pour décrire ici l'impression qui sera la vôtre.

SOUS LA LIGNE DE FLOTTAISON : STABILITÉ, CONFORT ET PUISSANCE

Comme nous l'avons déjà indiqué, la forme et la construction de la coque du Grand Sturdy 500 AC Variotop® sont également à la base des œuvres vives du nouveau Grand Sturdy 45.0 AC. Comme il est souvent d'usage chez Linssen, nous avons mis au point une nouvelle invention pour cette forme de coque, à savoir le Softchine Prestressed Hull (SPH®). Ce nouveau concept de coque breveté vous procure pendant la navigation moins de résistance, moins de bruit et une plus faible consommation de carburant. En d'autres termes : le Grand Sturdy 45.0 est incroyablement stable, silencieux et il se pilote en souplesse. Tout comme pour le Grand Sturdy 500 AC Variotop®, la chambre des machines comporte de série deux moteurs diesel Volvo Penta qui assurent la puissance de la propulsion.

AU-DESSUS DE LA LIGNE DE FLOTTAISON : LUMIÈRE, ESPACE ET LUXE

À bord du nouveau Grand Sturdy 45.0 AC, vos passagers et vous-même bénéficiez d'un environnement de

NE SAURAIT MENTIR.

LINSEN YACHTS BOAT SHOW
EXCLUSIVITÉS MONDIALES
18-19-20 novembre



GRAND STURDY 45.0 AC

vie confortable et luxueux dans le grand salon muni d'un canapé en U. Vous y trouverez aussi deux éléments fonctionnels et ingénieux : un tiroir réfrigérant pour le vin ou le champagne et un tiroir-bar intégré. Sous le plancher du salon, un espace de rangement « cave » multifonctionnel. Les grandes fenêtres du salon assurent un contact plaisant avec l'extérieur ainsi qu'une entrée optimale de lumière naturelle. À tribord, une cuisine spacieuse, et à bâbord un coin-repas avec tv intégrée.

Le Grand Sturdy 45.0 AC peut procurer un couchage confortable pour la nuit à un maximum de 6 personnes. Dans la cabine arrière, un espace généreux avec un lit deux personnes, des toilettes électriques et un espace douche séparé. La cabine arrière est aussi l'endroit où l'espace supplémentaire par rapport au Grand Sturdy 40.0 AC est directement visible. Grâce à cette cabine arrière plus spacieuse, le pont arrière du Grand Sturdy 45.0 AC est lui aussi nettement plus grand.

NOTRE NOUVEAU GRAND STURDY 45.0 AC A-T-IL RETENU TOUTE VOTRE ATTENTION ?

Suivez alors notre blog vidéo où Yvonne Linssen vous guide pas à pas dans le processus de développement du Grand Sturdy 45.0 AC, jusqu'à son lancement officiel au cours du Linssen Yachts Boat Show. Ce blog vidéo est visible sur www.linssenyachts.com.

- Type de construction : SPH (Softchine Prestressed Hull)
- Coque / Pont / Superstructures verticales SM-acier : 6/5/4/4 mm
- Poids/ déplacement: ± 20.0000 kg / ± 20 m³
- Longueur / Largeur hors tout x Tirant d'eau: $\pm 13,98$ x 4,35 x 1,20 m
- Tirant d'air minimal: $\pm 3,00$ m
- Hauteur sous barrots cabine avant/salon/cabine arrière : $\pm 1,97/2,01/1,99$ m
- Classification CE : B (mer)
- Moteur : 2x 5 cyl. Volvo Penta Diesel, type D3-110, ZF 45-H / 3,031:1, 2x 82 kW (110 CV), 3000 rpm, Alternateur : 2x 180A-12V
- Contenance réservoir diesel : $\pm 2x 530$ ltr
- Contenance réservoir eau : ± 440 ltr
- Contenance réservoir matières fécales : ± 240 ltr



BIENTÔT DANS UNE MARINA PRÈS DE CHEZ VOUS :

**LE TOUT NOUVEAU
GRAND STURDY 500 AC VARIOTOP®**



*Artist's Impression cabine arrière Grand Sturdy 500 AC Variotop®
Studio MC²; M. Custers*





IL EST ÉLÉGANT, AVEC UN DESIGN INTEMPOREL ET UNE MACHINERIE PUISSANTE ET SILENCIEUSE, UNE CONSTRUCTION DURABLE ET BIEN RÉFLÉCHIE, ET UN AGENCEMENT INTÉRIEUR SPACIEUX ET COMPLET. LE NOUVEAU GRAND STURDY 500 VARIOTOP® NE LAISSE RIEN À DÉSIRER.

Mais alors là, vraiment rien. Notre salon nautique qui se tient du 18 au 20 novembre sera pour vous une opportunité unique de faire connaissance avec ce nouveau navire amiral de la flotte des Linssen Grand Sturdy. Ce salon sera l'occasion de présenter officiellement, et nous l'espérons en votre présence, le Grand Sturdy 500 Variotop®.

LA PERFECTION JUSQUE DANS LES MOINDRES DÉTAILS

Une version améliorée d'un bateau parfait, voilà comment nous considérons le nouveau Grand Sturdy 500 Variotop® chez Linssen Yachts. Les propriétaires d'un yacht Linssen sont habitués à beaucoup de choses en matière de design extérieur, d'intérieur et de technique. Nous estimons toutefois qu'il est toujours possible de faire plus beau, mieux et encore mieux pensé. En tant que leader du marché, nous nous devons de tenir notre rang. Avec le nouveau Grand Sturdy 500 Variotop®, nous nous sommes surpassés, que ce soit en matière de caractéristiques de navigation, de niveau d'équipement ou de raffinement des détails. Venez en juger par vous-même lors de notre Boat Show du 18 au 20 novembre à Maasbracht.

70 ANS DE PASSION POUR LA CONSTRUCTION NAVALE EN UN SEUL CONCEPT

Le Grand Sturdy est une tradition que nous chérissons

passionnément chez Linssen depuis la première série de ces modèles en 1996. L'innovation et le respect du passé se fondent dans le design de cette troisième génération du Grand Sturdy 500. Avec ce yacht en acier haut de gamme, nous témoignons de nos origines, mais nous écrivons également une nouvelle histoire. Renouvellement, raffinement et embellissement sont autant de leitmotiv que l'on retrouve à l'intérieur, à l'extérieur ainsi que dans la chambre des machines. Le Softchine Prestressed Hull (SPH®) est un exemple d'une telle innovation. Cette nouvelle forme de coque brevetée assure pendant la navigation moins de résistance, moins de bruit et une consommation de carburant plus faible. La capote entièrement hydraulique Linssen Variotop® est encore et toujours une caractéristique unique développée en interne par le chantier. Sans prétendre être complet dans le présent article, des éléments qui valent très certainement la peine d'être cités sont notamment la plate-forme de bain à commande hydraulique, le poste de pilotage avec son design remarquable et un coin « cocooning » dans la cabine arrière.

EN SAVOIR PLUS SUR LA PROGRESSION DE LA CONSTRUCTION DU GRAND STURDY 500 VARIOTOP® ?

Contactez-nous via 0031 475 439999 ou sales@linssenyachts.com.

CABINE ARRIÈRE :

Lit deux personnes indépendant, un espace toilette et un espace de douche avec évier à tribord et des armoires spacieuses à bâbord

SALON:

Salon spacieuse avec cuisine en U à tribord, 1 canapé en U à tribord et un fauteuil club à bâbord coin repas en L.

CABINE MÉDIANE :

Deux lits d'une personne et armoires

CABINE AVANT :

Cabine avant avec lit deux personnes et armoires, toilettes avec WC électrique et douche séparée.



**CHOISISSEZ LE STYLE DE VOTRE INTÉRIEUR ET
CRÉEZ VOTRE PROPRE ESPACE DE VIE**

Tout ce que vous attendez d'un yacht haut de gamme de 18 mètres réuni de manière sublime dans un yacht de 15 mètres. Le nouveau Grand Sturdy 500 Variotop® est le modèle classique de notre époque, avec un design pur et intemporel. Une nouveauté qui vous est offerte est de pouvoir adapter l'intérieur à votre personnalité. Vous avez le choix entre 5 styles : marine, aqua, blanc, gris ou sable. Ils ont été développés par notre architecte d'intérieur en partant du principe de création d'une synergie entre esthétique, qualité et durabilité. Le cerisier est toujours à la base

de la décoration intérieure, mais il est à présent doté d'un revêtement satiné résistant aux UV qui lui confère un look contemporain.

Afin d'accentuer davantage votre style favori à bord, nous vous proposons des ensembles d'accessoires spéciaux (en option). Ils ont été soigneusement composés par notre architecte d'intérieur et comprennent entre autres des draps, des couvre-lits, des oreillers et des serviettes.

DESIGN DISPONIBLE EN CINQ COMBINAISONS UNIQUES :



Contactez-nous via info@linssenyachts.com ou 0031 475 43 99 99

GRAND STURDY 500 AC VARIOTOP®

- Type de construction: SPH (Softchine Prestressed Hull)
- Coque/ Pont SM-acier/Superstructures verticales SM-acier: 6/5/4/5-4 mm.
- Poids/ déplacement: ± 30.000 kg / ± 30 m³
- Longueur hors tout x Largeur hors tout x Tirant d'eau: $\pm 16,45$ x $4,88$ x $1,29$ m
- Longueur coque : $\pm 14,95$ m
- Tirant d'air minimal : $\pm 3,49$ m
- Tirant d'air avec mât couché jusqu'au sommet de l'arceau du Variotop®: $\pm 4,20$ m
- cabine avant/salon/cabin arrière/timonerie: $\pm 2,00/2,00/2,00/2,00$ m.
- Classification: CE B (mer)
- Moteur: 2x 5 cyl. Volvo Penta Diesel, type D3-150 / ZF 45-H / 3,031 : 1 / 2x 112 kW (150 CV), 3000 rpm
- Alternateur: 2x 180A-12V
- Contenance réservoir diesel: $\pm 2x 1185$ l
- Contenance réservoir eau: ± 960 l
- Contenance réservoir matières fécales: ± 400 l



MARINE



GREY



WHITE





À TRAVERS LA MOITIÉ DE L'EUROPE SUR NOTRE YACHT TOUT NEUF !

Texte et photos: Randolph Nott

BEAUCOUP DE PERSONNES NOUS PRENDRONT PROBABLEMENT POUR DES FOUS : REMPLACER UN GRAND STURDY 40.9 D'À PEINE TROIS ANS PAR UN YACHT FLAMBANT NEUF. MAIS LE DÉVELOPPEMENT DU « DECKBRIDGE » DANS LA SÉRIE DES MODÈLES « CLASSIC » NOUS A DONNÉ L'IDÉE DE REMPLACER NOTRE HIPPO PAR UN HIPPO II !

Nous avons à l'époque choisi un Grand Sturdy dans la version Longtop parce que nous voulions un yacht avec le moins de marches possibles, une sorte de « bungalow flottant ». En l'occurrence, nous n'avons pratiquement jamais utilisé le toit, à l'exception du Variodeck. Et c'est précisément ce qui nous a amené à choisir ce nouveau yacht : la facilité d'accès au « pont supérieur » sur la base du design moderne du Grand Sturdy, conjointement à l'aménagement intelligent des espaces pour le rangement du canot.

Voilà pour ce qui est des préliminaires de notre premier voyage pour ramener notre nouvelle fierté vers son port d'attache. Notre HIPPO II a été mis à l'eau le 2 juin 2016 dans le port français de Saint-Jean-de-Losne, et les parachèvements ont été ensuite effectués par « H2O ». Il fallait en l'occurrence enlever toutes les protections de transport, aménager le mât et hisser le canot à bord du yacht avec la grue du mât. Lors de toutes ces opérations, les collaborateurs de H2O ont été extrêmement serviables et gentils, et nous avons en outre bénéficié d'un mouillage gratuit dans le port de l'entreprise. Lorsque l'on repense à l'année 2016,

on se souvient probablement de deux choses : les grèves des trains en France et les inondations le long de la Saône et du Rhône. Nous avons heureusement pu atteindre notre destination malgré les grèves. Toutefois, en raison des crues, nous n'avons pu partir que plus tard, notamment pour éviter de rencontrer trop de troncs d'arbres flottants et autres obstacles. L'un dans l'autre, nous avons pu larguer les amarres le 6 juin et commencer notre voyage ! Nous avons toutefois encore connu quelques désagréments car plusieurs endroits où nous voulions mouiller pour de belles petites excursions à terre étaient inondés et



donc inaccessibles. Toutes les écluses n'étaient pas non plus en service, et la navigation était même parfois directement dirigée par les barrages. Pour nous en tant que « marins de haute mer » avec peu d'expérience des voies fluviales, cela promettait d'être un voyage passionnant !

Dans le port de Chalon-sur-Saône, un autre plaisancier nous a indiqué la « Halte Nautique Confluence », un port de yachts particulier à Lyon qui ne figurait pas dans notre Guide de navigation sur les eaux intérieures de France. (Bien que ce guide soit malheureusement un peu dépassé et qu'il mentionne parfois un port qui depuis est fermé, il n'en reste pas moins un guide de voyage utile voire indispensable.) Le vendredi 10 juin au matin, nous sommes partis de Confluence pour atteindre déjà après 1,5 km la confluence de la Saône et du Rhône. Ici aussi la crue n'était pas encore tout à fait résorbée, et il y avait surtout au niveau des écluses beaucoup de bois mort et autres objets entraînés par le courant. Pour nous, cela signifiait que les filtres de liquide de refroidissement – en dépit de manœuvres prudentes – devaient être nettoyés tous les jours.

Bien qu'elle nous avait déjà impressionnés avec son dénivelé de 14,5 mètres, l'écluse de Sablons n'est pas à comparer à celle de Bollène dont le dénivelé est de 22 mètres ! Nous devons reconnaître qu'initialement le grand nombre d'écluses nous avait un peu inquiétés. Nous avons toutefois pu constater que le contact par VHF et le passage des écluses se sont déroulés sans problèmes, d'autant plus que toutes les écluses du Rhône sont équipées de bittes d'amarrage mobiles. Nous avons aussi eu dans les écluses l'occasion de rencontrer régulièrement le capitaine d'une péniche avec qui nous avons pu deviser sur les joies de la vie sur l'eau pendant les temps d'attente. Une péniche est un bateau de marchandises en vrac typiquement français qui est souvent transformé en résidence. Grâce à leurs grandes dimensions standard (38,5 m de long sur 5,05 m de large) ils offrent beaucoup d'espace et il n'est pas rare qu'ils soient très bien agencés. Le capitaine de « notre » péniche nous a donné un conseil précieux sur un port des yachts particulier à Avignon, que nous aurions sans cela raté. Nous avons donc ainsi pu venir nous amarrer sur la berge derrière le célèbre pont d'Avignon, juste à côté d'un autre Linssen et avec vue sur un troisième Linssen !

Avignon est un haut lieu touristique, et nous nous sommes donc accordé le temps de visiter et de flâner dans cette superbe ville historique, avec son Palais

Ports des yachts à Lyon : « Halte Nautique Confluence ».

des Papes et autres monuments chargés d'histoire. Le 15 juin à huit heures et demie, nous entamons notre dernière étape sur les voies navigables de France. À dix heures un quart, nous atteignons la dernière grande écluse fluviale près de Beaucaire. Alors qu'il nous avait inquiétés au début de notre voyage, le passage des écluses est quelque chose que nous maîtrisons maintenant, et tout s'est passé sans trop de problème. À deux heures un quart, nous atteignons l'écluse près de Port Louis. Étant

donné que cette écluse (combinée à un pont mobile) n'est que sporadiquement en service, nous avons dû attendre jusqu'à quatre heures un quart, pour ensuite entrer dans le port des yachts tout proche vers cinq heures. Par ailleurs, il est obligatoire en France de porter des gilets de sauvetage dans les écluses, et nous l'avons toujours fait, sauf dans cette dernière écluse ! Nous l'avons oublié parce que nous étions tellement enthousiastes à l'idée de pouvoir finalement naviguer sur la Méditerranée, mais cela nous a valu une solide remontrance de la part de l'éclusier par le biais du système impressionnant des haut-parleurs !

Dans le Golfe de Fos, nous avons enfin pu jouer dans la cour des grands. La route maritime vers Marseille est très fréquentée par des navires de haute mer. La destination du jour était l'archipel de Frioul, où nous

Amarrage sur la rive derrière le célèbre pont d'Avignon.



L'écluse de Bollène avec un dénivelé de pas moins de 22 m





le célèbre site du roman d'Alexandre Dumas « Le Comte de Monte-Cristo »

avons accosté dans le port des yachts qui donne sur le célèbre site du roman d'Alexandre Dumas, Le Comte de Monte-Cristo, avec la ville de Marseille en arrière-plan. Le jour suivant, nous avons pris le bac vers Marseille, ce que l'on nous avait conseillé en raison du fort trafic dans le port de la ville, et cela s'est avéré être un bon conseil ! Ce récit de voyage ne permet malheureusement pas de décrire tous les sites intéressants de cette ville. Tout comme pour les autres villes, nous avons d'abord fait une visite guidée avec un bus pour avoir une impression générale de Marseille, après quoi nous avons visité la ville à pied.

Le lendemain, nous avons poursuivi notre voyage, d'abord vers Bandol et ensuite vers Cavalaire-sur-Mer. La distance entre ces deux points est de 42,3 milles marins, soit une journée de navigation tranquille. Dans la suite de notre périple, nous avons augmenté nos distances journalières jusqu'à 70 milles marins. En l'occurrence, il ne faut pas oublier qu'un Linssen est un bateau confortable et non un hors-bord qui couvrirait une telle distance en moins de trois heures par temps clément et mer calme. Notre HIPPO II est peut-être plus lent, mais il peut naviguer quand d'autres préférèrent rester au port. Par mer agitée, le stabilisateur RotorSwing que nous avons ajouté en option sur ce yacht a amplement démontré son efficacité.

Après Cavalaire, nous avons poursuivi notre navigation en passant par des villes côtières comme Cannes, Nice, Monaco et San Remo. La mer était calme et le temps superbe, de sorte que nous avons pu délicieusement paresser sur le pont. Nous avons dédaigné les stations balnéaires mondaines et avons accosté dans le port des yachts de Loano. Nous avons bien entendu remplacé notre pavillon français par un italien. Depuis Loano nous avons traversé le Golfe de Gênes vers Lavagna, soit une distance de 48 milles marins. Nous avons de temps en temps rencontré des navires hauturiers en route vers Gênes, mais beaucoup moins que dans le Golfe de Fos. Le vendredi 24 juin, nous avons écrit dans le journal de bord : 9h10 amarres larguées à Lavagna, cap: sud-est/ 76°. Après 28 milles marins, les rochers de La Spezia étaient en vue, ce qui voulait

dire que nous avons atteint la mer Ligure. La Spezia est le chef-lieu de la province italienne de la Ligurie (Riviera di Levante), et à l'extrémité de la côte ligure le thermomètre d'eau indiquait pas moins de 24° C. Nous avons continué en mettant le cap sur Porto di Pisa, au sud de l'embouchure de l'Arno. L'aimable dame du port des yachts nous a dit qu'il n'y avait que 12 km à parcourir le long de l'Arno pour arriver à Pise. Nous avons alors pour la première fois utilisé nos vélos électriques qui étaient jusque-là bien rangés dans la « cave », soit l'espace de rangement sous le cockpit. Le trajet entre le port des yachts et la ville n'était pas très joli, et nous n'avons presque rien vu de l'Arno. Quant à Pise, la ville regorgeait de touristes qui trouvaient (et notamment les asiatiques) particulièrement drôle de prendre des photos avec les bras tendus comme s'ils soutenaient la tour. Pour nous cela était un spectacle assez bizarre, mais en tant qu'Allemands du nord nous n'avons sans doute pas tout-à-fait le même sens de l'humour.

Le dimanche 26 juin, nous avons à nouveau mis le cap sur le sud-est. Le vent s'était levé, et notre application météo nous indiquait une hauteur de vague de 0,7 m, ce qui correspondait parfaitement aux faits. Cette application pour l'iPhone/Android appelée « Windfinder » est absolument à recommander ! Les informations sont très précises. En fait, nous voulions accoster dans le port des yachts de Sali (près de Gagno), mais nous n'avions pas compté sur le fait que le dimanche vers 4h30 tous les plaisanciers d'un jour rentraient avec leurs petites embarcations dans le port, de sorte que c'était vraiment la cohue. Le vent fort et les eaux peu profondes à l'entrée du port rendaient une attente prolongée dangereuse, nous avons donc décidé de poursuivre vers Punta Ala. Nous n'avons atteint ce port que vers 19 heures, et avec un prix de 150 euros, cela s'est révélé la nuitée la plus chère de notre voyage ! En l'occurrence, nous ne nous prononcerons pas sur le fait de savoir si le personnel se rendait compte que nous n'avions plus vraiment d'autre alternative ...



Le jour suivant, devant la presqu'île d'Argentario, nous avons dû à nouveau affronter une mer très agitée et de hautes vagues, mais fort heureusement nous avons atteint assez rapidement le port des yachts de Cala Galera. Notre prochain arrêt a été le port des yachts Riva di Traiano, et le jour suivant nous naviguons le long de l'embouchure du Tibre, avec un trafic de bateaux très important. Le soir, nous avons accosté à la Marina del Nettuno, pour parvenir le jour suivant (à savoir le 1er juillet) au port des yachts de Torre del Greco près de Naples. Ce n'est que des semaines plus tard qu'un Italien de Salerne nous a expliqué qu'il s'agissait de l'un des endroits les plus dangereux d'Italie pour accoster, et qu'il ne fallait absolument pas y passer la nuit. Nous sommes restés là jusqu'au 4 juillet en profitant de ce très beau moment. Avec nos voisins italiens sur le même ponton, nous avons fêté la victoire de l'équipe de football allemande sur celle d'Italie. Torre del Greco nous paraissait être un endroit favorable car on peut facilement atteindre Pompéi et également Naples par le train. Nous n'avons pas escaladé le Vésuve, mais nous avons pu l'admirer tous les jours depuis notre yacht ! On pourrait déjà écrire tout un récit de voyage rien que sur Pompéi et Naples, tellement il y a de choses à y voir ! Nous avons en outre visité Paestum en Herculaneum, qui tout comme Pompéi a été rayé de la carte lors de l'explosion du Vésuve en 79 après J.-C. (afbeelding: RNO_7204-2).

Notre étape suivante nous a conduit à Marina di Camerota, en parcourant une distance de 74,1 milles marins (NB : les distances journalières augmentent énormément !), et le jour suivant nous avons mis le cap sur Cetraro en Calabre. Notre halte dans le port des yachts de Tropea a été ensuite notre point de départ pour pénétrer dans le détroit de Messine.

Vue sur le Vésuve



Ce détroit est généralement considéré comme particulièrement traître, et il a constitué lors de la deuxième guerre mondiale un obstacle important pour le général britannique Montgomery. Mais en ce qui nous concerne, la météo avait prévu du très beau temps, nous avons pu profiter en toute quiétude de ce voyage et voir comment travaillaient les pêcheurs d'espadon. Ce type de pêche particulière ne se pratique que dans le détroit de Messine. Le capitaine du bateau se trouve haut perché dans un nid-de-pie et veille à ce que le bateau soit en bonne position pour le marin qui se sert du harpon et qui se tient sur une proue allongée. On lit parfois des récits de collision avec ces pêcheurs, mais c'est probablement surtout dû à l'inattention des plaisanciers concernés. En bref, si vous restez bien au milieu du chenal et que vous faites attention, il ne peut rien arriver !

Dans le détroit de Messine, nous avons accosté dans le port des yachts de Reggio di Calabria. Cela a été de loin le pire port de tout le voyage ! L'ancien port était plein comme un œuf et l'on nous a ordonné par VHF de continuer vers le nouveau port. Celui-ci se trouve dans un port industriel et ne comporte que quelques pontons flottants. Ici aussi on peut à peine se reposer, parce qu'il y a chaque heure des bacs qui accostent et qui partent, ce qui provoque beaucoup de bruit en plus d'un remous important. Ce n'est que la nuit qu'il y a quelques heures calmes. Cela a été pour nous une raison suffisante pour jeter les amarres déjà à six heures et demie et mettre le cap sur Capo Pellaro. Après avoir parcouru 7,4 milles marins, nous avons donc quitté le détroit de Messine, et après avoir de nouveau navigué 17,1 milles, (position exacte : 37° 54,447 N, 015° 45,617 E) nous nous sommes dirigés vers l'est (90°) pour, après quelque 31,5 milles supplémentaires, nous diriger à hauteur de Galati vers le nord-est (40°) en direction de Porto delle Grazia, un port de yachts avec un excellent service. L'endroit nous a tellement plus que nous avons décidé spontanément de faire une petite pause d'un jour, pour ne reprendre la mer que le dimanche 10 juillet. À deux heures de l'après-midi,

notre quiétude a toutefois été troublée par le vacarme d'une alarme DSC mentionnant un bateau en difficulté à la position 35° 50 N, 014° 30 E. Au départ de notre position toutefois, la distance était bien trop grande pour que nous puissions porter secours. Vers cinq heures nous avons atteint le vieux port de Crotona, et nous sommes partis le jour suivant pour traverser le golfe de Tarente vers Santa Maria di Leuca. Cette traversée est longue de 72 milles marins en pleine mer, de sorte que la majeure partie de la journée s'est passée sans pouvoir voir la terre ! Au cours de ce trajet, nous avons décidé de tester notre HIPPO en mettant plein gaz. À 2 800 tours, nous avons déjà atteint une vitesse de 8,5 nœuds, et à 1950 tours, la vitesse est retombée à 6,5 nœuds.

À midi et demi, nous avons de nouveau reçu une alarme DSC sans indication de position. Nous ne pouvons que spéculer sur le fait de savoir si ces alarmes avaient quelque chose à voir avec des bateaux de réfugiés. À trois heures, la terre était en vue, et à six heures et demie, nous avons pu accoster à Leuca après avoir parcouru 72 milles marins. À ce stade du voyage, notre bateau totalisait 1313 milles marins et le moteur 212 heures de service.

Nous avons mis le cap sur le Porto Turistico à San Foca, où nous avons atteint la mer Adriatique. La pluie accompagnée d'une tramontane désagréable nous a rendu l'accostage particulièrement pénible ! Lors des préparatifs de cette croisière, nous avons quelques appréhensions à propos de la navigation sur la Méditerranée, mais depuis nous pouvons affirmer qu'il peut se passer bien plus de choses difficiles sur la mer Adriatique (sur laquelle nous naviguons par ailleurs depuis plus de 30 ans) ! Le lendemain, nous sommes passés au large de Brindisi et Monopoli vers la Marina Cala Ponte, un nouveau port très soigné qui se trouve toutefois dans un site un peu reculé. Nous y avons loué une voiture pour aller voir à Alberobello les célèbres maisons Trulli.

Leurs murs particulièrement épais en pierres naturelles massives où sont percées quelques toutes petites fenêtres font que ces Trulli offrent une protection optimale contre la perpétuelle canicule estivale en Apulie. En hiver, les Trulli emmagasinent par contre longtemps la chaleur produite par les feux de cheminée. Jusqu'au milieu du siècle passé, ces « maisons de pauvres » étaient pratiquement tombées dans l'oubli, mais on assiste depuis à une véritable renaissance. Certaines d'entre elles sont même louées comme maisons de vacances. Alberobello est parfois appelée « la capitale mondiale des Trulli » et est inscrite depuis 1996 au patrimoine mondial de l'UNESCO.

En raison d'un important rendez-vous à Liverpool nous avons dû reporter la poursuite de notre voyage au 23 juillet. Lors de notre retour, nous avons continué vers Bari où nous avons accosté à Nautica Ranieri. Il était entre-temps nécessaire de faire un gros entretien du moteur. La maintenance générale chez Monsieur Ranieri a été particulièrement bien faite, et le port de Bari s'est révélé être très animé avec de nombreux bacs. Cela ne nous a que très peu gêné au ponton chez Ranieri, contrairement à Reggio di Calabria, comme nous l'avons indiqué plus haut. Nous avons alors ressorti nos vélos et sommes allés dans le centre historique de Bari.

Le jeudi 28 juillet, nous avons continué vers Vieste, notre dernière halte sur la côte italienne. Le matin suivant, nous avons mis le cap sur Korčula en Croatie. Pour cela, nous avons dû traverser la mer Adriatique, et vu les hautes vagues à bâbord, nous avons à nouveau pu apprécier le fonctionnement de nos stabilisateurs RotorSwing. Même si la traversée a été plus courte que la distance parcourue le jour précédent, elle faisait tout de même un bon 72 milles marins ! Dans l'après-midi, nous avons infléchi notre cap en direction de l'île de Lastovo. Il n'y avait malheureusement plus de place dans la baie de l'île pour y jeter l'ancre, mais nous avons lu sur Internet qu'un autre skipper avait pu s'amarrer sans problème au ponton des Douanes. Avec un fort vent de 10 nœuds nous avons atteint le quai à 20h05... pour en être chassés dans la demi-heure par la police ! Par miracle, nous sommes parvenus à convaincre les agents qu'il était trop tard pour une nouvelle manœuvre d'accostage, et que nous

Alberobello avec les célèbres maisons Trulli



ferions la déclaration en douane le lendemain matin. Ils nous ont en outre signalé que les Douanes fonctionneraient en permanence, mais cela s'est avéré ne pas être le cas ici, étant donné que le bureau et le terrain étaient complètement déserts ! Les agents nous ont également signalés que nous étions amarrés directement à la place du bac, et que cela causerait un très fort remous. Rétrospectivement, nous ne pouvons plus dire exactement comment nous sommes parvenus non seulement à rester là, mais en outre à obtenir des agents qu'ils nous aident à amarrer davantage le bateau avec des cordages supplémentaires. Toujours est-il qu'à peine une heure plus tard nous avons été surpris par quelqu'un qui criait et toquait violemment à la porte. C'était le douanier, à qui ses collègues de la police avaient apparemment demandé où il était passé, et qui était donc furieux contre ces touristes avec leur yacht. Nous avons dû déployer des trésors de charme et de force de persuasion pour pouvoir après la déclaration en douane rester encore à quai jusqu'au lendemain. Tout cela a heureusement abouti à ce que le douanier se radoucisse, qu'il remplisse lui-même la liste de l'équipage, et au final ne ferme pas la porte de son terrain bien gardé, de sorte que le lendemain matin nous avons pu marcher jusqu'au village pour nous annoncer à la capitainerie du port.

L'un dans l'autre, nous avons donc atteint « notre » côté de la mer Adriatique et avons pu dès lors navi-

guer vers l'est, vers notre destination finale, à savoir la Marina Veruda près de Pula en Istrie. Nous avons compté deux semaines pour ce trajet, mais nous avons dû constater que pendant l'été il valait mieux laisser la côte croate aux Italiens qui semblent y organiser des semaines italiennes. Tout comme ces sympathiques gens du sud peuvent se transformer en pirates de la route dès qu'ils sont derrière un volant, sur l'eau aussi ils provoquent pas mal de nuisances ! Ils sont tous très sympathiques, mais ils semblent régler les choses autrement et les règles de la navigation ne semblent pas s'appliquer à leur cas. Les habitudes allemandes d'ordre et de courtoisie semblent être en conflit avec le style de vie parfois un peu débridé du sud !





SENTIMENT DE SÉCURITÉ JUSTIFIÉ ET INJUSTIFIÉ...

CE – DE QUOI S'AGIT-IL EXACTEMENT ?

« CE » EST L'ABRÉVIATION DE « CONFORMITÉ EUROPÉENNE ». LORSQU'UN PRODUIT PORTE LE LABEL CE, IL RÉPOND AUX CRITÈRES D'UNE DIRECTIVE PROMULGUÉE PAR L'UNION EUROPÉENNE. CHACUN DES ÉTATS MEMBRES DE L'UNION EUROPÉENNE A PROCÉDÉ À LA TRANSPOSITION D'UNE TELLE DIRECTIVE DANS SON DROIT NATIONAL. EN CE QUI CONCERNE LES BATEAUX DE PLAISANCE, IL S'AGIT AUX PAYS-BAS DE LA LOI « WET PLEZIERVAARTUIGEN », À SAVOIR UNE LOI SUR LE COMMERCE.

La Directive relative aux bateaux de plaisance est d'application pour tous les bateaux de plaisance d'une longueur comprise entre 2,5 et 24 mètres qui sont mis sur le marché au sein de l'Union européenne. Dans cet article, nous nous limitons aux navires neufs et prêts à l'emploi.

Afin de mieux comprendre le contenu de cette Directive et les raisons qui ont présidé à son élaboration, nous allons examiner de plus près certains de ses paragraphes :

« Considérant que les dispositions législatives, réglementaires et administratives en vigueur dans les différents États membres en ce qui concerne les caractéristiques de sécurité des bateaux de plaisance ont un contenu et un champ d'application différents; que de telles disparités sont de nature à créer des entraves aux échanges et des conditions de concurrence inégales dans le marché intérieur » ;

L'une des raisons de l'élaboration de cette Directive est

donc l'existence de nombreuses différences entre les États membres en ce qui concerne les caractéristiques de sécurité des bateaux de plaisance. Cela constitue un frein à l'établissement d'un Espace européen de libre circulation des marchandises. La mise en place de ce « Marché européen » est au final le principal motif à l'élaboration de directives de ce type.

« Considérant que : l'article 100 A paragraphe 3 du traité prévoit que la Commission, dans ses propositions en matière de santé, de sécurité, de protection de l'environnement et de protection des consommateurs, prend pour base un niveau de protection élevé; que les exigences essentielles constituent les critères auxquels les bateaux de plaisance, les bateaux partiellement achevés ainsi que les éléments ou pièces d'équipement, avant et après leur installation, doivent répondre » ;

L'environnement et le consommateur doivent être protégés (« niveau de protection élevé ») ; les bateaux de plaisance doivent à cette fin répondre à certains

critères essentiels dont il est question dans les paragraphes qui suivent.

LABEL CE

Avant d'attribuer le label CE à un bateau, trois aspects doivent avoir été réglés :

- le fabricant (autrement dit : « le chantier naval ») établit un dossier technique de construction qui reprend la manière dont les critères essentiels seront respectés
- le bateau doit être construit de manière à répondre aux critères essentiels qui ont trait entre autres aux points suivants :
 - l'agencement du navire en ce qui concerne les éventuels déversements de matière dans l'environnement
 - (la sécurité des) éléments d'installation à bord
 - la construction du bateau
 - la stabilité du bateau (et éventuellement la flottabilité)
 - l'agencement du bateau
- le bateau doit être livré avec un mode d'emploi

Des normes ISO particulièrement détaillées ont été rédigées pour beaucoup des critères essentiels, même pour le mode d'emploi.

Dans le cadre du présent article, nous ne nous intéresserons qu'aux critères concernant la stabilité.

L'un des aspects à déterminer avant d'attribuer un label CE à un bateau est la catégorie de conception à laquelle il va appartenir, ces catégories étant détaillées ci-après.

Comme on peut également le voir sur les photos (page 27) illustrant les différentes catégories de conception, il y a une grande différence entre les catégories D et C, à savoir la différence entre un temps agréable avec de petites vagues qui viennent gentiment éclabousser l'étrave, et une forte tempête. La météo prévue en catégorie B est celle que tout le monde veut éviter, et les circonstances atmosphériques en catégorie A sont purement et simplement une question de survie.

Comme description de 4 Beaufort (cat. D – « en eaux protégées ») on indique souvent : « Petites vagues, de nombreux moutons ».

Et en comparaison pour 6 Beaufort (cat. C – « à proximité de la côte ») : « Des lames se forment, les crêtes d'écume blanche s'étendent ; davantage d'embruns ». Tout le monde veut donc bien naviguer avec un temps typique de la catégorie D, mais presque personne ne souhaite être sur l'eau avec une météo de catégorie C,

sans parler de ce que l'on peut ressentir lorsque l'on est en mer avec une météo de la catégorie B.

Un calcul de stabilité est nécessaire pour déterminer dans quelle catégorie il convient de placer un bateau. Une norme ISO distincte a été élaborée pour ce calcul.

LA STABILITÉ, DE QUOI S'AGIT-IL EXACTEMENT ?

La stabilité de tous les bateaux (à moteur) est évaluée selon les critères de la norme ISO 12217, dont les principaux sont notamment :

- **hauteur d'envahissement** : il s'agit de la hauteur mesurée depuis la ligne de flottaison jusqu'au point par lequel le navire peut être inondé. Cette hauteur d'envahissement est déterminée par exemple par une ouverture de ventilation de la chambre des machines dans le flanc du navire, ou par le bord d'un navire avec un cockpit ouvert. Mais un hublot qui peut simplement être fermé n'entre pas en ligne de compte.
- **angle d'envahissement** : il s'agit de l'angle d'inclinaison du navire avant que celui-ci ne soit envahi par les eaux par le point déterminé lors du calcul de la hauteur d'envahissement.
- **plage de stabilité**. L'explication afférente requiert un peu de théorie.

PLAGE DE STABILITÉ :

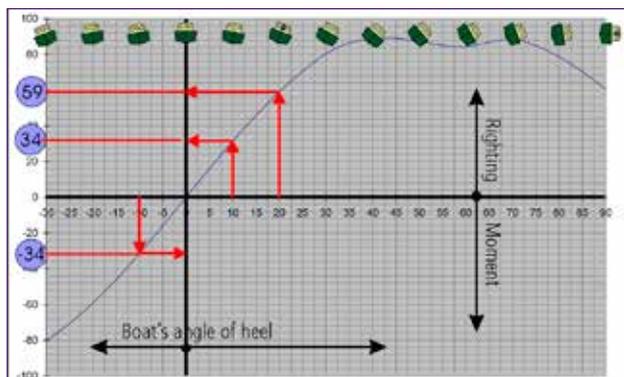
Elle permet de déterminer dans quelle mesure le navire peut résister à des vagues et des vents de travers par une comparaison entre des quantités d'énergie.

La base permettant de déterminer la plage de stabilité du navire est la courbe MR, à savoir un graphique dans lequel on compare :

- sur l'axe horizontal l'angle d'inclinaison du bateau
- sur l'axe vertical le MR : le moment de redressement. Mais qu'est-ce que le moment de redressement ? Pour faire simple, il s'agit de la mesure de la force avec laquelle le navire continue à flotter tout droit. (Voir également l'encadré « Moment de redressement – Moment d'inclinaison ».)

Afin de mieux comprendre le graphique ci-dessous, nous vous indiquons ci-après comment vous pouvez lire les points qui y sont indiqués.

Le moment de redressement est indiqué par « RM » (MR en français), et dans la présente explication il n'est pas associé à une unité telle que des « mètres » ou des « kilogrammes »



1. avec un angle d'inclinaison de 10 degrés, le bateau de ce graphique a un RM de 34
2. avec un angle d'inclinaison de 20 degrés, le bateau a un RM de 59 etc.
3. cela est similaire au point 1, avec la différence que le navire ici penche de l'autre côté : par exemple vers bâbord au lieu de tribord. Dans la courbe RM, on utilise alors un signe négatif tant pour l'angle d'inclinaison que le MR pour indiquer l'effet « contraire ». Aussi bien pour le point 1 que pour le point 3, le navire va se redresser, mais dans un cas dans le sens des aiguilles d'une montre, et dans l'autre cas dans le sens contraire.

Pour l'évaluation de la plage de stabilité, on examine non seulement l'importance du MR, mais aussi l'énergie qui est ainsi fournie (voir l'encadré « Force contre travail »). Dans la courbe MR, cette quantité d'énergie est représentée par la superficie en-dessous de la courbe.

La norme ISO 12217 détermine dans quelle mesure le navire peut résister à des vagues et à des vents de travers :

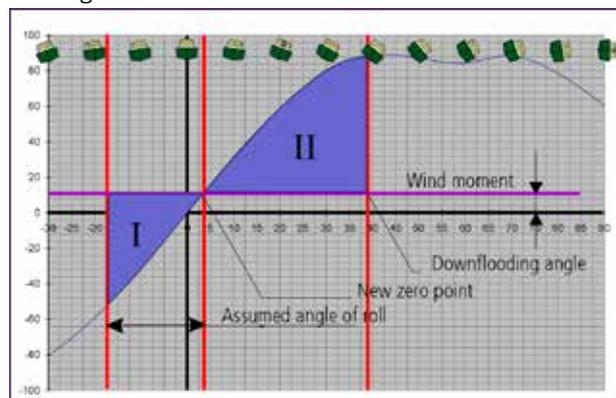
- I : quantité d'énergie nécessaire pour donner au bateau un angle d'inclinaison particulier en naviguant avec vent debout (également avec le vent de travers)
- II : quantité d'énergie nécessaire pour incliner le bateau jusqu'à l'angle d'envahissement en naviguant avec vent arrière. Si cet angle d'envahissement est très important, une autre valeur plus réaliste est prise en compte.

MOMENT DE REDRESSEMENT – MOMENT D'INCLINAISON

Supposons que votre bateau repose calmement à son emplacement dans le port, que vous montiez à bord avec plusieurs amis d'un seul côté et que vous restiez debout dans la coursive. Le bateau va commencer à pencher, en d'autres termes il va s'incliner selon un certain angle. Avec votre poids, vous-même et vos amis exercez une pression sur un côté du navire, en d'autres termes : vous créez ensemble un Moment d'Inclinaison (moment où le bateau « penche »). Tant que vous restez debout immobile dans la coursive, une nouvelle situation d'équilibre se crée : un Moment d'Inclinaison s'exerce sur le navire qui lui exerce une contre-poussée avec un Moment de Redressement déterminé. Puisque la situation est en équilibre, le Moment d'Inclinaison est égal au Moment de Redressement. Selon le nombre de vos amis, le bateau retrouvera son équilibre avec un autre angle d'inclinaison.

En bref : à un angle d'inclinaison du bateau déterminé correspond un Moment de Redressement déterminé.

Le graphique ci-dessous illustre ces deux quantités d'énergie :



Pour mieux comprendre le graphique :

- la ligne horizontale du « moment dû au vent » dans le graphique est déterminée en calculant le moment en question de ce bateau particulier. Cette ligne passe par le nouveau point zéro : avec un fort vent de travers sur le navire, celui-ci va s'incliner de quelques degrés. L'angle d'inclinaison du bateau est trouvé par le point de recoupement de la ligne du « moment dû au vent » et de la courbe MR. Ce point est indiqué dans le graphique comme étant le « nouveau point zéro ».
- « l'angle de roulis présumé » est calculé selon les formules de la norme ISO ; il indique le nombre de degrés sur le plan latéral formé par le navire en naviguant avec vent debout, cela pour déterminer la quantité d'énergie I.

LES CATÉGORIES DE CONCEPTION DE BATEAUX

Le constructeur d'un bateau peut déterminer lui-même les conditions de vent et de vagues que son bateau peut affronter.

La Loi sur les Bateaux de plaisance stipule à ce propos :

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

CATÉGORIE A – « EN HAUTE MER » :

« Conçu pour de grands voyages au cours desquels le vent peut dépasser la force 8 (sur l'échelle de Beaufort) et les vagues peuvent dépasser une hauteur significative de 4 mètres et pour lesquels ces bateaux sont, dans une large mesure, autosuffisants. »



exigences essentielles pertinentes énoncées à la présente annexe et pour avoir de bonnes caractéristiques de manœuvrabilité. »

Les catégories de conception de bateaux suivantes sont décrites avec le texte littéral de la Directive et des photographies qui donnent une idée de la situation réelle :

CATÉGORIE B – « AU LARGE » :

« Conçu pour des voyages au large des côtes au cours desquels les vents peuvent aller jusqu'à la force 8 comprise et les vagues peuvent atteindre une hauteur significative jusqu'à 4 mètres compris. »



CATÉGORIE C – « À PROXIMITÉ DE LA CÔTE » :

« Conçu pour des voyages à proximité des côtes et dans de grandes baies, de grands estuaires, lacs et rivières, au cours desquels les vents peuvent aller jusqu'à la force 6 comprise et les vagues peuvent atteindre une hauteur significative jusqu'à 2 mètres compris. »

Oui, voici en fait la catégorie C ! Le bateau de sauvetage rend la photo plus passionnante, mais c'est précisément à des endroits où les eaux ne sont pas trop profondes que l'on peut observer par des vents de force 6 des vagues pouvant atteindre 2 mètres de haut. Pas toutes les vagues, mais bien la moyenne des plus hautes vagues : il s'agit finalement de la hauteur de vague « caractéristique ».



CATÉGORIE D – « EN EAUX PROTÉGÉES » :

« Conçu pour des voyages dans des eaux côtières protégées, des baies de petite dimension, des petits lacs, rivières et canaux, au cours desquels le vent peut aller jusqu'à la force 4 comprise et les vagues peuvent atteindre une hauteur significative jusqu'à 0,3 mètre compris, avec des vagues occasionnelles, causées par exemple par des bateaux de passage, d'une hauteur maximale de 0,5 mètre ». (Note : la hauteur de vague moyenne équivaut à environ 0,7 x la hauteur de vague caractéristique).



- la quantité d'énergie II est limitée par l'angle d'envahissement ou par une valeur maximale donnée.

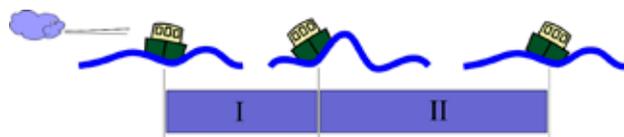
La norme ISO stipule que la superficie II doit être plus grande que la superficie I, autrement dit en termes de marine usuels : lorsqu'un navire reçoit les vagues et le vent de travers, et qu'une vague scélérate survient provoquant une violente inclinaison dans le sens du vent, il ne peut pas, lorsqu'il se redresse avec le vent, s'incliner de manière à être envahi ou à perdre sa stabilité.

Vous vous demandez sans doute « Mais que font ces « paquets d'énergie » à mon bateau ? » La petite bande dessinée ci-dessous répète ce dont il s'agit, mais avec un vrai bateau :



Et si nous traduisons en termes de superficies que nous avons vues dans la courbe MR, la légende de cette bande dessinée pourrait être :

- Entre la première et la deuxième image : cela représente une quantité d'énergie I
- et entre la deuxième et la troisième image : cela représente une quantité d'énergie II.



Courbe MR, angle d'envahissement, bref, toute une norme ISO pleine de formules. Bien qu'il s'agisse de vrais bateaux qui naviguent vraiment sur l'eau, tout cela reste des formules et des angles d'inclinaison assez abstraits qui ne donnent qu'une valeur théorique à la stabilité d'un bateau. Maintenant que nous avons clairement établi dans quelle catégorie de conception un bateau peut être en théorie inscrit, il convient de s'intéresser à la façon dont cela se passe vraiment dans la pratique.

Dans quelle catégorie un bateau doit-il être inscrit ? Deux acteurs peuvent apporter une réponse à cette question :

- tout d'abord l'acheteur d'un bateau, qui trop souvent souhaite une catégorie aussi « élevée » que possible pour son acquisition

et deuxièmement le chantier naval, qui veut la même chose ... Une catégorie aussi « élevée » que possible Mais où est le problème me direz-vous ? Donnez au bateau la catégorie la plus élevée possible ...

Mais c'est pas aussi simple : La seule bonne réponse à cette question est la suivante : « dans la catégorie à laquelle il appartient ». Nous expliquons ci-après pourquoi cette réponse couvre toute la problématique.

L'acheteur d'un bateau : « Si j'ai le choix, alors je veux un bateau de la catégorie A » est une phrase que l'on entend souvent de la part de personnes à la recherche d'un autre bateau, « parce que le bateau est meilleur que celui d'une catégorie moins élevée », « parce que ce bateau est donc plus sûr ».

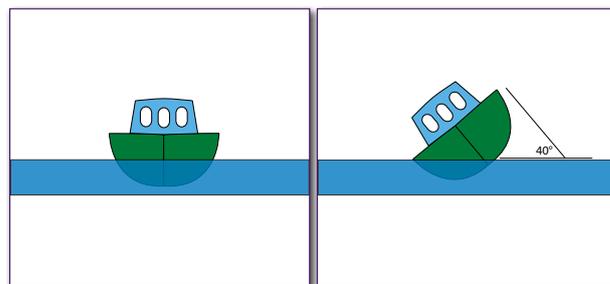
Le chantier naval : Si nous avons effectué le calcul de stabilité et qu'il en ressort : « catégorie A », alors nous l'attribuons tout naturellement au bateau. Pourquoi ? Parce que nous avons alors un bel argument de vente ; parce que c'est ce que le client veut, sinon il va acheter un bateau dans un autre chantier naval ».

Mais comme nous l'avons déjà dit, ce n'est pas aussi simple.

Nous allons démontrer ce point en examinant quelques affirmations :

- Avec l'attribution d'une catégorie plus élevée, l'acheteur se donne un faux sentiment de sécurité. D'accord, sur papier le bateau peut faire un angle très important avant d'être envahi par de l'eau. Mais réfléchissez à l'importance réelle de cette inclinaison en regardant les illustrations ci-dessous :

« Ce n'est qu'avec un angle d'inclinaison d'environ 40 - 45 que le plat-bord sera sous eau »



Il ne s'agit bien entendu que d'un dessin, mais cette inclinaison n'est vraiment pas supérieure à 40 degrés. Même si votre bateau peut y faire face, cela n'a plus rien à voir avec un sentiment de sécurité. Le bateau pourra s'en tirer, mais cela ne signifie pas qu'il appartient à cette catégorie.

Reprenons le texte exact de la Directive Bateaux de plaisance :

Le bateau est « conçu pour ... ». Le texte ne dit pas: « survivra à ... »

- Avec l'attribution d'une catégorie trop élevée, le chantier naval prend une trop lourde responsabilité.

Le chantier naval livre le bateau et a donc une certaine responsabilité en vertu de la Loi régissant la responsabilité du fait des produits.

Dans le cas de la catégorie A par exemple, le chantier naval dit en fait au client : « Partez tranquillement en mer alors que la tempête fait rage et que les vagues brisent les quais, car le bateau a été conçu pour naviguer en haute mer avec des vents pouvant atteindre plus de 8 Beaufort et des vagues de plus de 4 mètres ».

ET LINSSSEN YACHTS ?

Chez Linssen Yachts on ne badine pas avec la sécurité ; les conditions de travail sur le chantier sont un exemple pour les fonctionnaires des services de la sécurité au travail. Ce n'est pas uniquement parce que Linssen Yachts tient volontiers à assumer ce rôle exemplaire, mais surtout parce que le chantier y croit vraiment. C'est une deuxième nature, un élément qui fait partie intégrante de la culture de l'entreprise ; c'est

comme cela qu'un yacht Linssen est construit, et pas autrement.

C'est donc sans surprise que Linssen Yachts prend des précautions dans l'attribution d'une catégorie de conception à un bateau. Tous les « pour » et les « contre » sont soigneusement pesés dans le cadre d'une culture d'entreprise dont les éléments primordiaux sont la sécurité et l'honnêteté. Un yacht Linssen n'est pas placé dans une catégorie trop élevée parce que le chantier naval ne veut pas mentir à ses clients. « Partez tranquillement en mer avec une forte tempête » est une phrase que vous n'entendrez pas à Maasbracht. Un yacht Linssen n'est pas placé dans une catégorie trop élevée parce que le chantier naval ne trouve pas cela honnête. Votre Linssen pourra probablement résister, mais vous, le pourrez-vous ? Un yacht Linssen n'est pas placé dans une catégorie trop élevée parce que cela ne serait pas correct. Votre Linssen doit vous donner un vrai sentiment de sécurité, pas un faux.

C'est la raison pour laquelle Linssen Yachts applique la devise : « Votre Linssen est classé dans la catégorie à laquelle il appartient ».

FORCE CONTRE TRAVAIL

Pour comprendre la différence entre les deux unités que sont « Force » et « Travail », imaginez que vous soyez en train de relever l'ancre. Lorsque l'ancre est tranquillement suspendue dans l'eau, le guindeau la tire avec une certaine force. Il n'y a pas de travail fourni. Ce n'est que lorsque l'ancre est soulevée (elle parcourt une certaine « distance ») qu'un travail est fourni. Cela peut se définir comme suit : Travail = force x distance, ou mieux encore : Travail = force x chemin. Dans le cas d'une force rectiligne en poussée ou en traction, on peut se représenter l'énergie très simplement, par exemple comme un ancre que l'on lève, ou comme une armoire que l'on fait glisser à la maison. Un couple n'est pas une force rectiligne, mais une force en rotation. Prenons comme exemple le ressort d'une montre : si la montre est arrêtée, il y a seulement une force, mais si elle fonctionne, il y a fourniture d'énergie. Le ressort est déplacé selon un certain angle (rotation angulaire). C'est ainsi que pour un couple : Travail = couple x déplacement angulaire.

Texte et illustrations : Jur den Hamer (Hamer Expertise & Advies b.v.)



INLAND WATERWAYS INTERNATIONAL

LES 25 PREMIÈRES ANNÉES

UN PEU PARTOUT DANS LE MONDE, LA PLUPART DES PROPRIÉTAIRES DE BATEAUX IGNORENT LA VALEUR DES CAMPAGNES MENÉES PAR L'ORGANISATION INLAND WATERWAYS INTERNATIONAL AU COURS DE CES 25 DERNIÈRES ANNÉES. LE CHANTIER NAVAL LINSSEN YACHTS EST FIER DE FAIRE PARTIE DE CETTE ORGANISATION PAR L'INTERMÉDIAIRE DE PETER LINSSEN QUI A ÉTÉ ÉLU AU CONSEIL D'ADMINISTRATION EN 2014.

Le présent article est consacré à une partie du travail effectué par l'association. L'objectif d'IWI est de veiller à ce que partout dans le monde les voies fluviales soient entretenues, gérées et si nécessaire améliorées dans l'intérêt de tous les usagers. Comme souvent dans le cas des organisations de bénévoles, une bonne partie des campagnes se déroule en coulisse. C'est en 1992 que Ron Oakley, alors président du comité international de l'organisation Inland Waterways Association (Royaume-Uni), a commencé à quitter l'IWA dans le cadre d'un accord à l'amiable, principalement en raison des complications légales afférentes au développement d'une activité internationale (excursions privées), en contradiction avec les statuts de l'association. À l'époque, il avait déjà organisé des excursions sur le continent et à l'international pendant près de 20 ans, souvent secondé par l'actuel président de l'IWI, M. David Edwards-May.

DRAAGVLAK

Dès le départ un travail important a été accompli en faveur de projets très importants visant à empêcher la disparition de canaux sans espoir de restauration. Ce fut notamment le cas du Lichfield Canal, qui a été doté d'un aqueduc « au sec » au-dessus de la station de péage de l'autoroute M6, ainsi que du canal de Roubaix, visité lors de l'une des premières excursions organisées sous les auspices de l'IWI, à une époque où

ce canal était, à la mode américaine, planifié pour une transformation en voie urbaine express.

En 1998, David Stevenson (ancien président de l'IWA) devint le deuxième président et prit une part active dans la planification de la conférence mondiale sur les canaux (WCC) à Lille et à La Louvière en 1999. David Edwards-May avait été élu vice-président, et organisait à l'époque une conférence parallèle, mais sans le label WCC, à Toulouse en mai 1998. Sous la dénomination « Canaux 98 », cette manifestation célébrait l'inscription du Canal du Midi au patrimoine mondial de l'UNESCO, soit le premier canal à recevoir cette distinction. Le fondateur, Ron Oakley, a continué à organiser des excursions un peu partout, y compris des croisières fluviales sur le Mississippi, le Rhône et le Pô, ainsi que sur le Grand Canal en Chine. Le troisième président de l'IWI de 2001 à 2004 a été Des Leyden, ancien président de l'Inland Waterways Association of Ireland et plaisancier de longue date qui, avec son épouse Janet, a accueilli les mémorables rencontres du conseil d'administration à Dublin, avant et après la tenue de la WCC à (principalement) Dublin Castle en juin 2001.

En 2003, Ron a accompli sa dernière mission outremer à Belgrade en compagnie de David afin d'aider Danube Propeller (fondé par un membre du conseil Krsta Paskovic) et plusieurs partenaires serbes à lancer une stratégie pour le développement des potentialités

inexploitées de la région du cours moyen du Danube, à l'échelle du Danube et de ses nombreux affluents. Le titre de cette conférence de haut niveau était « Danube : International River of Cooperation », et cet objectif est encore activement poursuivi aujourd'hui. Peter et Jan Linssen ont donc pris part à la croisière organisée en mai 2017 depuis Budapest en passant par l'Iron Gate et retour à Belgrade.

Ron est devenu gravement malade après ce voyage, et il est décédé en avril 2004. Avant que l'Internet et le commerce en ligne ne modifient profondément les modèles classiques de la vente par correspondance, une autre de ses activités était la vente de publications, ainsi qu'une contribution à la réalisation de cartes des voies navigables d'Europe, et même une publication par ses soins de Ship Lifts and Inclines, de Hans-Joachim Uhlemann, avec traduction par un autre membre du conseil, Mike Clarke. Les bénéficiaires allaient à l'IWI, couvrant les coûts d'impression et de diffusion du magazine World Wide Waterways.

Des Leyden a eu comme successeur Tom Grasso, également président de la Canal Society of New York State, et pendant le mandat de Tom l'IWI a été de plus en plus active dans la conférence annuelle, étant donné que cette rencontre s'est révélée être une source précieuse de connaissances et d'enseignements, ainsi que de révélateur d'expériences applicables dans plusieurs endroits du monde. C'était aussi une expérience idéale complémentaire à celle des excursions qui étaient de plus en plus souvent organisées autour de la WCC.

PATRIMOINE DE L'UNESCO

Le troisième canal à avoir été inscrit au patrimoine de l'UNESCO a été le Rideau Canal en Ontario, Canada, et dans le même temps, à l'automne 2007, Dave Ballinger, ancien Directeur des Opérations sur le Rideau Canal, a succédé à Tom. Il a joué un rôle actif en organisant la WCC à Kingston en septembre 2008 sur la suggestion de Rory Robinson, président du Comité directeur de la WCC, lorsque la conférence a été placée sous la houlette de l'IWI ; il s'agissait jusque-là d'un comité ad hoc composé des hôtes de toutes les conférences antérieures. Rory continue à présider le Comité directeur de la WCC.

Les publications ont toujours été un aspect significatif du travail, de la portée et de l'influence de l'IWI, et au cours du mandat de Dave Ballinger, face à des coûts croissants, un compromis a été trouvé avec la parution d'un magazine par an et de deux bulletins d'information en ligne.

David Edwards-May, qui est aussi l'auteur de Inland Waterways of France et de European Waterways Map and Directory (publication parrainée par Linssen), a été désigné en tant que nouveau président de l'IWI en octobre 2016.

L'année prochaine, la WCC se tiendra à Athlone, Irlande, du 10 au 12 septembre, et elle peut idéalement être combinée avec une croisière sur le fleuve Shannon à bord d'un bateau de location. C'est là une des options proposées par les hôtes pour le logement pendant le congrès, dans l'Athlone Marina, juste en face du Radisson Blu Hotel !

L'IWI œuvre en faveur de la restauration de nombreux chaînons manquants dans le réseau européen des voies fluviales, ainsi qu'en faveur de la construction de nouvelles voies dont l'intérêt économique et environnemental est justifié, comme le canal Seine-Europe du Nord qui vient malheureusement d'être « suspendu » par le nouveau gouvernement français, et le corridor Danube-Oder-Elbe en République Tchèque, qui a également une importance stratégique pour la Pologne et la Slovaquie.

Lorsque vous pourrez à nouveau faire une croisière sur le Canal de la Sambre à l'Oise (normalement en 2020), vous pourrez donner un coup de chapeau à l'IWI, et à son travail en coulisse en faveur de tels projets !

Dans l'intervalle, nous nous réjouissons de notre conférence annuelle « World Canals Conference » qui se tiendra du 24 au 28 septembre 2017 à Syracuse, NY, et où Linssen disposera d'un stand pour faire la promotion de ses yachts et de son réseau boating holidays.



INLAND WATERWAYS INTERNATIONAL

BP 90093

F-59559 Comines Cedex

Frankrijk

www.inlandwaterwaysinternational.org

UN APERÇU DE L'OFFRE ACTUELLE DES YACHTS LINSSEN D'OCCASION

	Ref.-Nr	Type/ dimensions	Année de fabrication	Moteur	Prix
	2930	Grand Sturdy 25.9 SCF 8,20 x 3,15 x 0,90 m	2010	1x Vetus M4.15 24 kW / 33 CV	€ 135.000
	2933	 Grand Sturdy 29.9 Sedan 9,35 x 3,35 x 1,00 m	2011	1x Volvo Penta D2-55 41 kW / 55 CV	€ 165.000
	3044	 Grand Sturdy 30.9 AC 9,75 x 3,35 x 1,00 m	2012	1x Volvo Penta D2-55 41 kW / 55 CV	€ 148.000 excl. BTW
	3244	 Classic Sturdy 32 Sedan 10,15 x 3,45 x 1,00 m	2015	1x Volvo Penta D2-55 41 kW / 55 CV	€ 240.000
	2998	 Grand Sturdy 34.9 Sedan 10,70 x 3,40 x 1,00 m	2011	1x Volvo Penta D2-75 55 kW / 75 CV	€ 234.500
	2395	 Grand Sturdy 380 AC 11,60 x 3,85 x 1,15 m	2003	1x Volvo Penta TAMD 31S 74 kW / 100 CV	€ 235.000
	2352	 Dutch Sturdy 380 AC 11,50 x 3,95 x 1,05 m	2005	1x Volvo Penta TAMD 41H 107 kW / 145 CV	€ 239.000
	2814	Grand Sturdy 40.9 AC 12,85 x 4,30 x 1,20 m	2008	1x Volvo Penta D3-110 81 kW / 110 CV	€ 339.000
	2493	 Grand Sturdy 430 AC Twin Mark II 13,20 x 4,30 x 1,35 m	2006	2x Deutz DT44 84 kW / 114 CV	€ 445.000
	2532	Grand Sturdy 430 AC Mark II 13,50 x 4,30 x 1,35 m	2007	1x Vetus Deutz DT66 125 kW / 166 CV	€ 425.000
	2913	 Grand Sturdy 43.9 AC 13,90 x 4,35 x 1,20 m	2010	1x Steyr MO156K25 110 kW / 150 CV	€ 419.000
	2598	 Range Cruiser 450 Sedan Variotop® 14,45 x 4,40 x 1,20 m	2011	2x Steyr SE126E25 88 kW / 120 HP	€ 662.000



Les avantages exclusifs de la « Linssen Collection » :

- Carte de propriétaire Linssen Yachts
 - Plan de garantie Linssen Yachts (1 an de garantie*)
 - Yachts très bien entretenus
 - Maintenance totale effectuée
 - Livraison franco chantier
 - Nettoyage professionnel intérieur et extérieur
 - Contrôle total avant livraison
 - Formation (technique) détaillée lors de la remise
 - Excellent soutien du service après-vente de Linssen Yachts
- (* voir les conditions du « plan de garantie Linssen Yachts pour yachts d'occasion »)



RANGE CRUISER 450 SEDAN VARIOTOP® L-CLASS

Le Range Cruiser se range parmi les bateaux Linssen des « plus modernes ».

Une caractéristique de ce Range Cruiser est sa version L-Class. Celle-ci lui confère un aspect très exclusif propre à attirer tous les regards de beaucoup d'autres plaisanciers.

Ce Linssen a navigué sur des mers et voies navigables très variées. Il s'est rendu le long des côtes néerlandaises, mais également sur les eaux intérieures des Pays-Bas, avant de naviguer en France et en Espagne, et a achevé son périple dans son lieu de naissance à Maasbracht. Dans notre showroom, il attend un nouveau propriétaire passionné d'aventures.

PRIX:

€ 662.000,--



Coming soon to a marina near you

The All-New Grand Sturdy 500 Variotop®



Linssen Yachts B.V.

Brouwersstraat 17, P.O. Box 7172, NL-6050 AD Maasbracht

Tel. +31(0)475-43 99 99, Fax +31(0)475-43 99 90

info@linssenyachts.com

www.linssenyachts.com

Download the
Linssen app

Available on the
App Store

GET IT ON
Google play

