



NOUVEAU
Linssen Grand Sturdy
40.0 AC INTERO

WE TAKE YOUR **PLEASURE** SERIOUSLY®

En vacances dans notre propre pays

Passer ses vacances dans son propre pays n'a jamais été aussi populaire qu'en 2020. Nous, les plaisanciers, le savons depuis longtemps : rien de tel que de découvrir son propre pays (et les pays environnants) sur son propre bateau. Des lieux inédits, de grandes rivières, de petits ruisseaux, un mouillage ou un port. Sur l'eau, tout est différent, plus beau, plus calme. C'est la détente absolue.

Le 18 juillet, nous avons baptisé notre nouveau Grand Sturdy 40.0 AC « St.Omer. » en présence de notre famille et de nos amis, et le samedi 25 juillet nous larguons les amarres pour une croisière aux Pays-Bas. Trois semaines de bonheur en vue.

Notre projet était d'atteindre la Frise, puis de nous rendre en Zélande. Pour le reste, nous n'avions pas d'idées précises. Le bateau « Op Dreef » nous suivait.

Au final le voyage a été magnifique. De Maasbracht via Well (Leukermeer), Giethoorn et Lemmer jusqu'à Sneek. Par l'IJsselmeer et Markermeer jusqu'à Volendam ; en passant par Amsterdam, Rotterdam et via la Spui jusqu'à Willemstad. Bruinisse, Scharendijke et comme destination finale Marina Port Zélande, chez Alexander Jonkers. C'est là que nous avons laissé le St.Omer. pour la prise de photos.

Nous avons croisé beaucoup de Linssens en chemin, et même deux ou trois fois les mêmes navires. Grâce à notre nouveau groupe Facebook « Linssen Yachts Cruising Group », nous avons également pu partager nos aventures. Nous avons reçu beaucoup de réactions positives et avons nous-mêmes apprécié de découvrir les lieux où vous naviguez et les expériences que vous vivez avec et sur votre Linssen.

Revenons à nos vacances. Cette croisière a été très variée, avec plage, natation, BBQ, verre de vin ou (St.)Omer, le tout avec une météo splendide. Bref, nous avons passé d'excellents moments ensemble, et c'était bien notre but.



Sur la planche de SUP derrière le bateau, nager, le Waal, l'IJsselmeer, la traversée d'Amsterdam (l'achat d'un bifteck chez Loetje !), les superbes maisons bordant l'Amstel, la traversée de Rotterdam, sous le pont Erasmus, etc.

Pour Mathijs et Sophie, ce fut leur première grande croisière. Leurs meilleurs souvenirs ? Ce sera probablement la chasse aux crabes (et aux méduses) sur le Grevelingen, mais aussi les petites plages et les aventures en SUP, la découverte en barge des canaux de Giethoorn, les vagues du Markermeer, « le vol dans les airs » à l'Aqua Park sur le Leukermeer, une pizza chez Roberto, s'amuser à faire des queues-de-cheval dans les cheveux de Sven, ou encore le jet-ski avec Peet. Des activités à refaire sans hésiter.

Je vais me remettre à planifier des sorties en bateau pour la prochaine saison. Pour ensuite les remodifier chaque jour. C'est justement l'un des avantages de la navigation : disposer d'une totale liberté. On a sa maison avec soi et on peut chaque jour décider de changer d'itinéraire, de rester une nuit supplémentaire ou de poursuivre son chemin.

Nous espérons que vous aussi aurez passé un magnifique été sur l'eau. Nous tenons les pouces pour que l'automne nous permette cette année de prolonger une belle saison de navigation. Nous l'avons tous bien mérité.



~~Yvonne Linssen~~



INVITATION

Semaine de pré-lancement du Grand Sturdy 40.0 AC et Sedan INTERO

DU 2 AU 6 SEPTEMBRE 2020



Après la présentation des Grand Sturdy 30.0 et 35.0 INTERO en 2019, c'est maintenant au tour du 40.0 INTERO.

Nous vous invitons à la SEMAINE DE PRÉ-LANCEMENT du 40.0 AC et du Sedan INTERO du 2 au 6 septembre. Les deux modèles seront disponibles à partir de l'année de modèle 2021.

Lieu : Linssen Yachts - Maasbracht

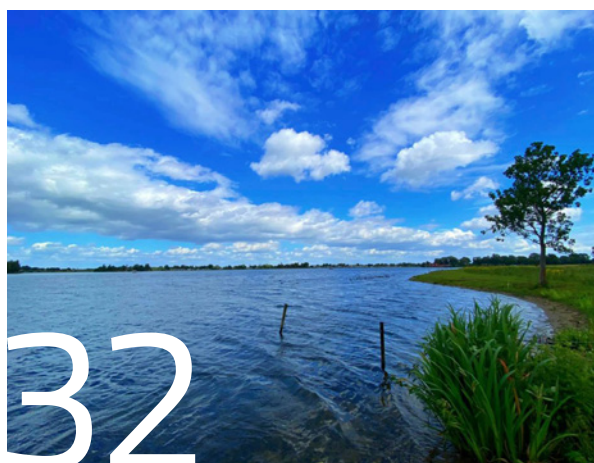
Ouverture : tous les jours de 10h00 à 16h00

Le nombre de visiteurs est limité. Nous avons pris diverses mesures sanitaires conformément aux directives de l'institut national de la santé publique et de l'environnement (RIVM), avec aussi suffisamment de possibilités de distanciation sociale.

Inscription obligatoire www.linssenyachts.com/prelaunch

Sommaire

▪ Editorial.....	2	▪ Linssen 35 SL AC; Sportif et individuel	22
▪ Le nouveau Linssen Grand Sturdy 40.0 AC et Sedan INTERO.....	6	▪ Écoutons nos collaborateurs.....	28
▪ Linssen Boating Holidays®. Nous recherchons de nouveaux investisseurs..	18	▪ Ranger les souvenirs. En mémoire de Mike Perry.....	30
▪ Linssen actualités Site Internet renouvelé	19	▪ Le Vita Nova - un été sur le lac de Grevelingen	32
Collaborateurs retraités	19	▪ Report de la conférence World Canals Conference 2020 à Leipzig.....	42
« Mise à jour » du chantier.....	20	▪ Un aperçu de l'offre actuelle des yachts Linssen d'occasion.....	43
Facebook Linssen Cruising Group.....	20		
#Sturdytravels	21		



RÉDACTEURS

Yvonne Linssen, Wendy Linssen, Paul Beelen

ONT COLLABORÉ À CE NUMÉRO

Linssen Yachts, Linssen Boating Holidays®, Zebra Fotostudio's, Dick van der Veer Fotografie, Patrick de Bot, Sue Coryndon, Sven Rehn, Inland Waterways International, KesselsGranger Designworks

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

TRADUCTION :

Balance/Livewords, Maastricht (NL)
maastricht@livewords.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.

Première mondiale



Linssen Grand Sturdy 40.0 AC INTERO

Moderne et néanmoins intemporel

Texte: Linssen Yachts; Photos: Zebra Fotostudio's

Lumière et espace, tels sont les concepts clés du style INTERO que nous avons développé en collaboration avec le studio de design KesselsGranger DesignWorks. Après les Grand Sturdy 30.0 et 35.0, les modèles 40.0 AC et Sedan ont également été entièrement renouvelées cette année.

Ce qui ressort immédiatement, c'est la fluidité des lignes. La section de fenêtre cintrée en trois parties avec sa très grande surface vitrée en est un exemple frappant. C'est non seulement beau, mais aussi fonctionnel. Sa grande surface permet à la lumière du jour d'entrer en abondance, ce qui contribue à un cadre de vie agréable. Les lumières de bord sont incorporées dans les « garnitures de piliers » intégrées « affleurantes ».

Les grands hublots des cabines avant et arrière offrent également plus de lumière à l'intérieur. Avec les mêmes éléments de style, cela donne l'impression d'une seule grande fenêtre.

Choix affirmés des matériaux

Comparé à celui des modèles précédents, le nouvel intérieur est plus clair et plus contrasté. Cela commence par le sol avec une finition Wengé brun foncé et chaud, posée en larges bandes pour un effet

de profondeur optimal. Le bois dur Okoumé avec une finition merisier a toujours été utilisé pour parfaire notre intérieur. Cependant, pour INTERO, nous avons délibérément choisi une teinte merisier plus claire qui contraste joliment avec le revêtement en cuir des meubles.

Combinaisons de couleurs

Comme vous pouvez le voir, de nouvelles combinaisons de couleurs pour la coque sont également possibles, par exemple une coque Midnight Blue ou Super Jet Black avec une superstructure Eggshell White. Sur les photos, le premier 40.0 AC INTERO est équipé d'une coque Olive Green avec une superstructure Sand Beige. Un beau style de couleur. Une fois de plus moderne, mais toujours intemporel...

Un espace qui ne cesse de surprendre

Le Grand Sturdy 40.0 est une véritable merveille en termes d'espaces depuis la première génération (le

40.9 a été présenté pour la première fois en 2007). Avec les trois cabines spacieuses (AC) et donc six couchettes, un salon spacieux avec une banquette en L et une cuisine à tribord avec en vis-à-vis une dînette à bâbord, vous pouvez séjourner très confortablement pendant de longues périodes, et faire de longs voyages sur les eaux européennes.

Cabine arrière renouvelée

La « cabine du propriétaire » du Grand Sturdy 40.0 AC INTERO a été redessinée. Cela a permis de créer encore un peu plus d'espace autour du lit et il y a un joli dressing à bâbord, à côté du combiné toilettes/douche. Dans le salon, les escaliers vers et depuis le pont

arrière ont été renouvelés. Ils sont plus larges dans le bas pour plus de confort. Avec la main courante verticale, il en résulte une sécurité optimale. La paroi arrière du salon a également été adaptée.

De plus, les fenêtres attirent immédiatement le regard depuis l'intérieur. Belles et élégantes à l'extérieur, elles donnent aussi une impression de lumière et d'espace à l'intérieur.



Bien plus qu'un autre style

Si vous pensez que l'INTERO est juste un autre style et des couleurs inédites, alors vous vous trompez. D'un point de vue technique, le 40.0 INTERO est un yacht complètement différent.

- **Forme SPH de la coque.** Tout comme ses grands frères, les 45.0 et 450, 480 et 500 AC Variotop, le 40.0 INTERO a maintenant aussi la forme de coque précontrainte Softchine Prestressed Hull. Combiné au système de propulsion « stern gear » de Linssen avec des gouvernails en suspension libre en profil NACA, et l'hélice et son arbre dans le support en P, cela assure des caractéristiques de navigation encore meilleures sur des eaux plus agitées.
- **Membrures renforcées** à l'intérieur.
- Toutes les pièces métalliques sont **découpées au laser** pour une stabilité dimensionnelle encore meilleure.
- Une **meilleure conservation** de l'intérieur et de l'extérieur est ainsi possible.
- **Système FIS® (Floor Integrated System)** entièrement repensé pour une incorporation encore plus efficace de tous les tuyaux et câbles.
- **Nouvel aménagement de la salle des machines.** La plus grande différence lorsque vous ouvrez l'écouille de la salle des machines : une conception ordonnée, spacieuse et claire. Grâce au principe TMM® (Ten Main Modules), vous avez un bon accès à tous les composants.
- **ICCESS®.** Le 40.0 est maintenant également équipé du système d'alimentation électrique intégré contrôlé par bus CAN (Integrated CAN-bus Controlled Electric Supply System, ICCCESS). Les deux panneaux de commande ICCCESS sont situés au centre de la zone de séjour et directement à côté du poste de pilotage.
- **Poste de pilotage renouvelé.** La disposition du poste de pilotage a également été réexaminée. Ce dernier est mieux intégré dans le pont, offrant plus d'espace pour l'équipement et abaissant la hauteur libre minimale de 3,00 à 2,93 m (avec mât et fenêtres rabattus).
- **Porte « Slide and Pop-out ».** Sur le 40.0 Sedan INTERO, la porte coulissante Linssen a été ajoutée sur le côté bâbord, à côté du poste de pilotage. En raison de changements dans la construction et la conception, la porte est entièrement intégrée dans le style INTERO. Depuis le poste de pilotage, cette porte vous permet d'accéder facilement au taquet pour fixer rapidement une amarre dans une écluse ou un port, pour ensuite guider le navire en place, en toute tranquillité.
- **Longtop avec drainage.** Le Sedan a été doté d'un toit Longtop rénové avec drainage intégré.
- **Aménagement du cockpit.** L'accès à la plate-forme de bain depuis le cockpit se fait sur bâbord. Cela permet de disposer d'un banc en L spacieux et intégré.

Intéressé(e) ?

Vous souhaitez venir admirer le Grand Sturdy 40.0 AC INTERO ou le Grand Sturdy 40.0 Sedan INTERO ? Venez assister à la semaine de pré-lancement du 2 au 6 septembre, ou prenez rendez-vous pour une visite « en live » ou « en ligne ». Vous pouvez le faire par téléphone, par courriel, par Whatsapp, par Skype ou par la fonction de chat de notre site Internet.

DONNÉES DE BASE

40.0 AC

40.0 Sedan

Type de construction :	SPH® (Softchine Prestressed Hull)	SPH® (Softchine Prestressed Hull)
Coque/Pont/Superstructures verticales SM-acier :	6/5/4/4 mm	6/5/4/4 mm
Poids/déplacement :	± 16,500 kg / ± 16.5 m³	± 15,500 kg / ± 15.5 m³
Longueur / Largeur hors tout x Tirant d'eau :	± 12.85 x 4.30 x 1.20 m	± 12.85 x 4.30 x 1.20 m
Tirant d'air minimal :	± 2.93 m	± 2.65 m (2.72 m with Linssen Variodeck®)
Hauteur sous barrots cabine avant/salon/cabin arrière :	± 1.97 / 2.01 x 1.99 m	± 1.97 / 2.01 m
Classification CE :	B (mer)	B (mer)
Contenance réservoir diesel :	± 820 ltr diesel	± 820 ltr diesel
Contenance réservoir eau :	± 440 ltr	± 440 ltr
Contenance réservoir matières fécales :	± 240 ltr	± 240 ltr
Moteur :	1x 5 cyl. Volvo Penta Diesel type D3-110 1x 82 kW (110 HP) ZF 45-H / 3,031:1, 3000 rpm Alternator: 180A-12V	1x 5 cyl. Volvo Penta Diesel type D3-110 1x 82 kW (110 HP) ZF 45-H / 3,031:1, 3000 rpm Alternator: 180A-12V
Conformité des émissions :	EPA Tier 3, EU RCD Stage II, BSO II	EPA Tier 3, EU RCD Stage II, BSO II



Linssen Grand Sturdy 40.0 AC INTERO aménagement



Linssen Grand Sturdy 40.0 Sedan INTERO aménagement

40.0 AC INTERO





40.0 AC INTERO





Salon



40.0 AC INTERO



Cabine avant



Cabine arrière



40.0 AC INTERO



Cabine invités



Toilettes/douche cabine arrière

LINSSEN YACHTS & LINSSEN BOATING HOLIDAYS®

Nous recherchons de nouvelles destinations

Il peut s'agir de sites entièrement nouveaux, mais aussi de sites qui sont déjà en service mais qui n'ont pas de yachts Linssen. Les yachts Linssen peuvent être un ajout précieux à votre flotte de location existante.

Les yachts vous offrent la possibilité de vous adresser à un nouveau groupe cible avec des invités qui choisissent consciemment la qualité, les caractéristiques de navigation et l'image d'un Linssen.

Nous recherchons de nouveaux investisseurs

Une 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.

Nous recherchons de nouveaux partenaires

Votre flotte de location est-elle sur le point d'être renouvelée ?

Avez-vous déjà envisagé notre formule Achat&Location ?

À l'achat de plusieurs unités, Linssen Yachts met à votre disposition un bateau supplémentaire via notre formule de location*.

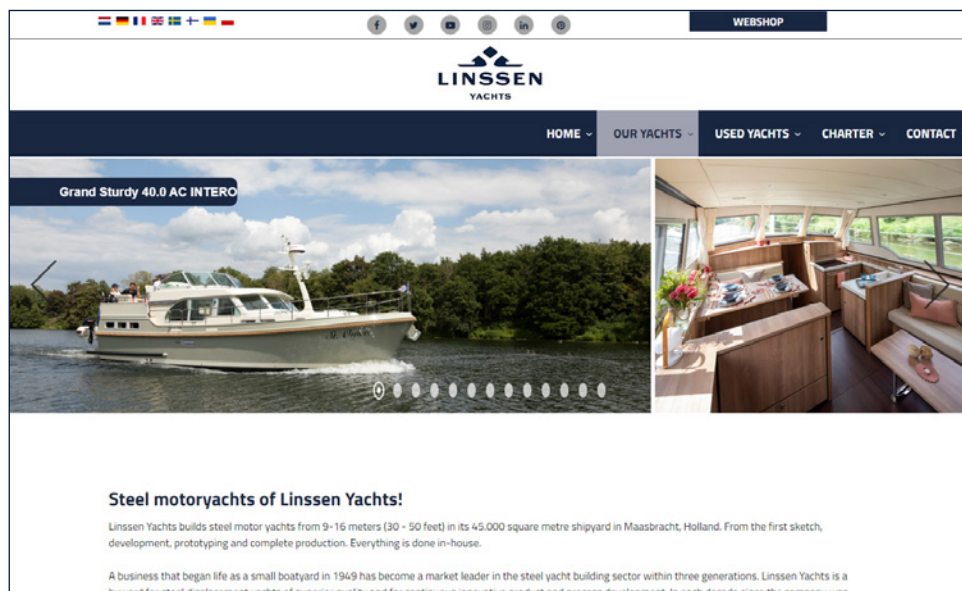
*Demandez un entretien d'orientation.

Si vous souhaitez devenir partenaire de LBH ou en savoir plus sur les conditions générales, veuillez contacter wendy.linssen@linssenyachts.com. sans engagement.

SITE INTERNET RENOUVELÉ

Vous l'avez peut-être déjà remarqué. Le site Internet de Linssen Yachts a été complètement remanié ces dernières semaines. Avec une structure de menu claire, une nouvelle présentation et un nouveau design, et bien sûr beaucoup d'informations sur nos modèles, notre chantier, notre production, notre histoire et notre réseau international de concessionnaires.

Depuis le menu principal, vous avez un accès direct aux yachts neufs et d'occasion, aux charters Linssen, aux informations sur le chantier naval et sa longue histoire, aux départements de production et, bien sûr, à toutes les coordonnées de contact.



COLLABORATEURS RETRAITÉS

Plusieurs collaborateurs ont pris leur retraite cette année. Peter Zentjens, Jan Niessen, Har Golsteijn et Piet Michels ont passé ensemble plus de 136 ans chez Linssen Yachts.

Piet Michels a fêté l'année dernière ses 50 ans au service de l'entreprise (voir le magazine Linssen n° 55) et va maintenant, après 51 ans, profiter de son temps libre.

Le dernier jour de travail, on vient chercher les retraités chez eux - s'il fait beau dans la découpoable – puis on les conduit à Maasbracht, où une réception leur est offerte avec leurs collègues, leur famille et leurs amis après une tournée d'adieu dans toute l'entreprise.



« MISE À JOUR » DU CHANTIER

Au cours des derniers mois, nous avons travaillé dur pour que tout le chantier soit en parfait état. Le hall des coques a été transformé, avec une nouvelle entrée et un nouveau routage. Une liaison a été créée entre le hall des coques et la zone des revêtements, avec un nouveau bureau au-dessus pour les planificateurs, avec vue sur les halls. Et tout le port a été pris en charge. Par exemple, les murs en béton ont été nettoyés, une clôture a été érigée autour de l'ascenseur à bateaux, les postes d'amarrage ont été marqués et un joli coin salon a été créé pour les transferts.

Les halls Logicam ont également été remis en état, repeints et dotés de marquages et d'autocollants de sécurité. Le département des modules préfabriqués a été réaménagé avec des postes de travail ergonomiques, et la construction intégrée du support Variotop® a maintenant lieu dans l'espace de travail de la Logicam I.

Enfin, le showroom a également fait peau neuve. L'entrée a été renouvelée avec un beau présentoir contenant tous les accessoires que vous pouvez trouver dans notre boutique en ligne, tels que vêtements, drapeaux et fanions, stylos, modèles, etc.

Venez à Maasbracht

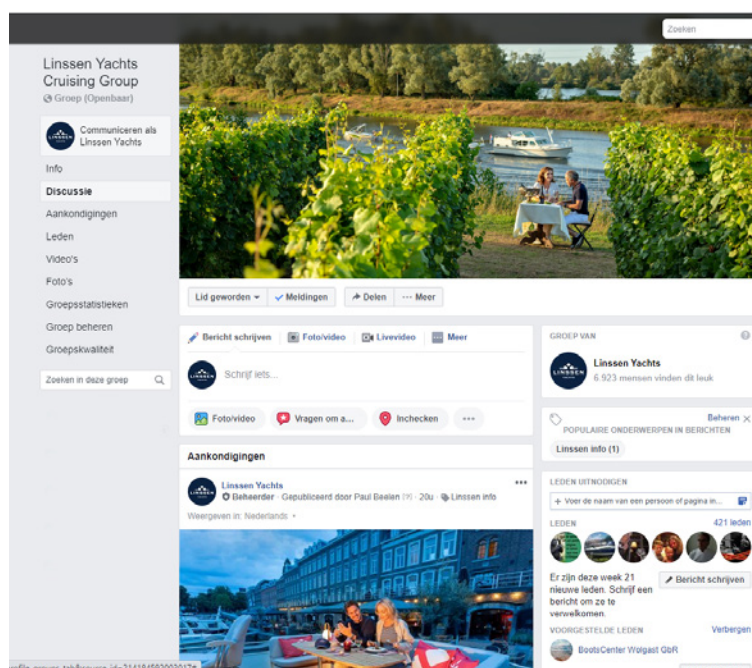


FACEBOOK LINSSSEN CRUISING GROUP

Il y a quelques mois, Linssen Yachts a fondé le groupe Facebook Linssen Cruising. Un groupe dans lequel les membres peuvent échanger des informations sur les croisières, leurs expériences, la technique, ou des photos et des conseils sur des zones de navigation uniques à tout point de vue.

Le groupe s'est considérablement développé au cours des premiers mois pour atteindre près de 400 membres.

Vous possédez un Linssen ? Rejoignez le groupe et partagez vos expériences avec des personnes ayant les mêmes centres d'intérêt.



#STURDYTRAVELS

Depuis cet été, tout le monde participe à notre action #sturdytravels, avec à bord notre phoque mascotte « Sturdy ».

Après avoir adopté un phoque l'année dernière à A Seal à Stellendam, nous voulons donner un coup de pouce supplémentaire à cette association caritative - qui a un lien particulier avec la plaisance.

Linssen Yachts adopte un phoque pour chaque bateau vendu sur le chantier naval en août et septembre. L'acheteur/propriétaire du yacht « obtient » un phoque et peut choisir son nom, et éventuellement se rendre en Zélande pour la remise en liberté du phoque après sa convalescence.

En outre, nous continuerons bien sûr à suivre tous les « Sturdy » sur nos réseaux sociaux avec le hashtag #sturdytravels.



Visiter le sanctuaire A Seal ou adopter un phoque ?

A Seal Stellingendam

Haringvlietplein 3 A
NL-3251 LD Stellendam
Tel: +31 (0)88 27 47 780
info@aseal.nl



Stellendam (NL)



Weurth (NL)



Nijmegen (NL)



Roermond (NL)



Rotterdam (NL)



Maastricht (NL)

Première mondiale



Linssen 35 SL AC

Sportif et individuel

Après avoir présenté le 30 SL Sedan dans notre précédent magazine, nous vous dévoilons le 35 SL AC, maintenant également prêt. Vous trouverez ici de nombreuses photos de ce magnifique navire.

LINSSEN 35 SL AC



"Egg Shell White" (standard)





VOUS POUVEZ VOIR LE NOUVEAU LINSSEN 35 SL AC CET AUTOMNE AUX ENDROITS SUIVANTS :

▪ Semaine de pré-lancement Linssen Yachts	Maasbracht (NL)	02/09 - 06/09/2020
▪ Interboot	Friedrichshafen (D)	19/09 - 27/09/2020
▪ Boot und Fun	Berlin (D)	18/11 - 22/11/2020

SALONS 2020

Sous réserve et en fonction d'éventuelles restrictions décidées par les autorités.

Ces salons Linssen seront organisés sous forme réduite avec un nombre limité de visiteurs.

Nous avons mis en place diverses mesures d'hygiène conformément aux directives du Ministère néerlandais de la santé (RIVM), et nous veillons à la possibilité de respecter la distanciation sociale.

SEPTEMBER 2020

	Hiswa te Water - virtuel	en ligne	02.09 - 06.09.2020
	Linssen Pre Launch 40.0 AC/Sedan INTERO	Maasbracht (NL)	02.09 - 06.09.2020
	Interboot	Friedrichshafen (D)	19.09 - 27.09.2020

OCTOBER 2020

	Linssen River trials	Maasbracht (NL)	09.10 - 12.10.2020
---	----------------------	-----------------	--------------------

NOVEMBER 2020

	Linssen Yachts Boat Show	Maasbracht (NL)	14.11 - 16.11.2020
	Boot und Fun	Berlin (D)	18.11 - 22.11.2020





LINSSEN 35 SL AC



Écoutons
nos collaborateurs...

Jos Schmitz fait la navette entre les départements Revêtement et Coques

Texte: Man van het Woord. Photos: Zebra Fotostudio's

Notre personnel est l'âme de Linssen Yachts. Dans ce magazine Linssen, nous sommes donc heureux de réserver un espace pour les témoignages d'employés qui, souvent dans les coulisses, effectuent leur travail de spécialistes. Nous donnons cette fois la parole à Jos Schmitz, qui travaille au département Revêtement, mais apporte son aide au département Coques si nécessaire. « Cette variété dans mon travail me plaît énormément. Je suis toujours à la recherche de nouveaux défis. »

Jos Schmitz (50 ans) a fêté l'année dernière l'anniversaire de ses 12 ans et demi de service. Il est né à Gulpen, juste à côté de la célèbre brasserie, et vit à Groot Genhout, commune de Beek. Après sa formation en métallurgie « LTS Metaal », Jos a travaillé pour une entreprise dans le domaine de la technologie des installations de conditionnement d'air. Peu de temps après, il a rejoint Nedcar. Jos raconte : « Chez Nedcar, j'ai occupé différents postes. J'ai travaillé dans l'assemblage, dans l'atelier de peinture et dans le département de carrosserie. Mais après presque 18 ans, j'avais envie de quelque chose de nouveau. J'ai repéré un poste vacant pour un collaborateur « Coques » chez Linssen Yachts. J'ai été embauché et je travaille encore ici tous les jours avec beaucoup de plaisir. La culture d'entreprise est formidable. Tout est bien organisé et il y a souvent des activités sympa pour le personnel. »

Impressionné

Jos poursuit : « Quand je suis entré ici le premier jour de travail, j'ai vraiment été impressionné. Comparés aux voitures, les yachts sont bien sûr très grands. Le processus de travail est également très différent ici. Dans l'industrie automobile, tout va vite, tout doit s'emboîter parfaitement. Sur une chaîne de montage comme celle-là, tout se fait en quelques secondes. Chez Linssen, nous travaillons de manière innovante en utilisant la méthode de production Logicam. Alors qu'auparavant on construisait un yacht complet en un seul endroit, les yachts passent maintenant en série devant les différents spécialistes qui réalisent leur ensemble de tâches. Seulement, vous ne voyez pas de robots ici, mais vraiment de l'artisanat. Faire quelque chose soi-même, de ses propres mains, c'est tout simplement ce qu'il y a de mieux, surtout quand on voit le résultat final. »

Collaborateur volant

Le travail du métal et du bois est de famille chez Jos. Son grand-père était forgeron à Spaubeek. Après 18 ans chez Nedcar, Jos est passé chez Linssen Yachts en 2007. Depuis 2014, il travaille la plupart du temps dans le département Revêtement. Jos explique : « Ils avaient besoin de bras supplémentaires là-bas. J'ai appris des travaux comme la pose de mastic et d'apprêt sur le tas ici, dans l'atelier. En outre, si je le peux, j'effectue moi-même les travaux d'entretien et de réparation de nos machines. »

Le travail du métal et du bois est de famille chez Jos. Son grand-père était forgeron à Spaubeek. Après 18 ans chez Nedcar, Jos est passé chez Linssen Yachts en 2007. Depuis 2014, il travaille la plupart du temps dans le département Revêtement. Jos explique : « Ils avaient besoin de bras supplémentaires là-bas. J'ai appris des travaux comme la pose de mastic et d'apprêt sur le tas ici, dans l'atelier. En outre, si je le peux, j'effectue moi-même les travaux d'entretien et de réparation de nos machines. »

Plaisance et camping

Jos a toujours eu une grande affinité avec les sports nautiques et la navigation. Ce qui est bien sûr une bonne chose quand on travaille pour une entreprise comme Linssen Yachts. Jos : « Nous venions souvent de Beek pour nous rendre dans la zone de sports nautiques des Maasplassen. Avec mes parents, j'allais à la plage De Kis à Stevensweert et l'on faisait du jet-ski, du ski nautique ou des tours en bateau sur la Meuse. Cet amour de l'eau m'est toujours resté. J'ai maintenant mon propre bateau à moteur de 5 mètres, avec lequel j'aime naviguer avec ma femme et mes deux filles. »

Un autre passe-temps de Jos est de partir en vacances avec le camping-car. Jos : « Une fois, j'ai moi-même construit un camping-car sur la base d'un utilitaire avec une plaque d'immatriculation fiscalement avantageuse, avec lequel nous avons parcouru

l'Europe pendant 13 ans. Nous avons maintenant un camping-car tout équipé, et la plupart du temps notre bateau nous accompagne en vacances, sur une remorque derrière le camping-car. »

En Croatie avec Linssen

Il y a quatre ans, Jos et sa famille ont loué un Grand Sturdy 30.9 AC via Linssen Boating Holidays en Croatie. Pendant deux semaines, ils ont navigué ensemble sur les voies navigables croates. Jos : « Ça a été une expérience fantastique, car la Croatie est un pays merveilleux. Si vous pouvez aussi l'explorer depuis l'eau avec un vrai Linssen, alors c'est absolument fantastique. Nous le referons certainement un de ces jours. Mais si les petits amis de mes filles doivent venir aussi, nous aurons besoin d'un Linssen plus grand. »

Profiter de la vie, c'est la devise de Jos. Et c'est ce qu'il fera encore plus dans quelques années quand ses enfants ne seront plus à la maison. Jos : « Alors je partirai avec ma femme encore plus souvent avec le camping-car, et bien sûr avec notre bateau à moteur. »





Ranger les souvenirs

En mémoire de Mike Perry

Texte et Photos : Sue Coryndon

C'est une histoire d'amour entre un homme, sa femme et un bateau. Un triangle amoureux, pourrait-on dire, si ce n'est que la femme aimait le bateau autant que son mari. Fin septembre 2019, l'écluse de Linne. Un soleil timide ; une sensation de fin. Nous savons que c'est la dernière fois. Nous sommes si tranquilles. Nous glissons, nous amarrons, sans histoires, et nous attendons que l'eau nous soulève.

Il y a plus de dix ans, nous nous étions frayé un chemin dans cette écluse alors que nous étions des novices en route pour Amsterdam, dans notre tout nouveau Linssen Grand Sturdy 40.9. Nous l'avions appelé Salamander.

Regardez-nous maintenant, plaisanciers chevronnés, dans notre deuxième Linssen Grand Sturdy 43.9, Salamander II. Il nous a fait vivre de telles aventures : mer agitée, ancres qui traînent, amarrages compliqués, écluses difficiles, longs tunnels, ascenseurs et transporteurs de bateaux. Toujours dévoué, jamais une plainte.

Nous revenons à la case départ. L'écluse de Linne pour la dernière fois, avec Maasbracht tout proche. La fin d'une fabuleuse histoire. Et tant de souvenirs à ranger.

Les tasses à café proviennent du BHV à Paris. Nous avions amarré à l'Arsenal. Nous étions sur un nuage, exaltés après avoir remonté la Seine depuis le Havre jusqu'au cœur de Paris lors de notre tout premier voyage depuis Guernesey.

Le lourd vase en verre utilisé comme bougeoir nous a rejoint à Strasbourg, après un passage mouvementé sur le canal Marne-Rhin lorsque le réservoir d'eau chaude a fui. Le vendeur venait de faire le pèlerinage de Saint-Jacques-de-Compostelle. Il a dit que le vase-chandelier nous apporterait le bonheur, et il avait raison.

Dans le salon, les six coussins brodés de Bozburun en Turquie ont été achetés en attendant que la capitainerie remplisse nos papiers de sortie pour la Grèce. Nous sommes partis le lendemain matin sur une mer lisse comme du verre, en direction de Simi.

Les tapis de chiffon proviennent de la petite île grecque de Kythnos. Nous avons marché jusqu'à la Chora depuis le port de Loutra et nous les avons trouvés. C'était le printemps, il y avait des fleurs sauvages partout. Nous avons appris à aimer Loutra, un port découvert dans une tempête après une traversée cahoteuse depuis Kea. Le temps orageux a duré et nous aussi sommes restés.

Et puis il y a la literie. Une literie pour toutes les saisons : des draps frais pour la Méditerranée ; des couettes légères pour les étés européens ; des couettes lourdes achetées au Kaufhof de Trèves. C'était fin septembre et le temps était devenu froid. Les brumes matinales s'accumulaient sur la Moselle. Il faisait encore plus froid en descendant le Rhin. Il y a donc aussi des tiroirs remplis de chaussettes épaisses, de pantoufles, de chapeaux de laine et de gants.

Quelqu'un voudra-t-il la boîte de drapeaux de courtoisie, certains plus usés que d'autres ? La France, la Belgique, la Hollande et l'Allemagne sont toutes délavées et en lambeaux. Il en va de même pour la Grèce et la Turquie, mais l'Albanie est presque comme neuve. L'Albanie a été une grande aventure. Nous avons fait la traversée de Corfou à Saranda sur une mer douce et avons passé quatre longues et heureuses journées à explorer des ruines étonnantes et à découvrir la vie sous le président communiste Enver Hoxha.

Et que faire des cartes, des tableaux et des livres ? Histoire ? Son histoire ? Il y a le « Turkish and Greek Waters Pilot » de Heikell, qui a été bien feuilleté, les coins de page tournés vers le bas. Nous l'appelions « Le Saint Heikell » lorsque nous étions tous en mer dans des pays étrangers. Ensuite, il y a les guides des grands fleuves d'Europe : la Seine, la Marne, la Moselle, la Meuse, le Rhône, le Rhin. Nous avons emprunté le Rhin à quatre reprises, l'utilisant comme une autoroute rapide pour revenir à la base. Une fois, nous nous sommes frayés un chemin à contre-courant de Strasbourg à Bâle, à une vitesse de 2 nœuds. Cela nous a semblé prendre une éternité !

Et là, sous la trappe dans la cabine avant - des pots et des pots de confiture. Chaque pot conserve un souvenir : confiture de mirabelles, préparée en attendant de passer le tunnel de Mauvages ; confiture d'abricots faite dans le port de Nisos, en Grèce ; encore plus de confiture de prunes faite sur le canal Rhône-Rhin. Nous l'avons appelé le canal des fruits et

des noix parce qu'en automne, il y a des pommes, des prunes, des raisins et des noix mûres pour la cueillette aux écluses et aux amarrages sur les berges.

En plus de la confiture, il y a de la marmelade. Tant de marmelade. Chaque lot implique une aventure pour trouver les oranges amères spéciales. En Turquie, nous les avons trouvées en train de pousser parmi les ruines de Teos. En Grèce, nous nous sommes arrêtés pour parler à un homme qui s'occupait de son jardin près de Khalkoutsi et il a rempli notre panier d'oranges et de citrons, d'œufs frais et de laitues.

Ce n'est pas que nous ayons eu besoin de telles quantités de marmelade ou de confiture. C'était juste le plaisir de rechercher les fruits, le sucre, les pots, et de les faire monter à bord, sur l'eau.. C'était en quelque sorte beaucoup plus satisfaisant que dans la cuisine à la maison.

Alors maintenant, en passant par l'écluse de Linne, les tours de refroidissement familières de Maasbracht apparaissent. Voici la bifurcation du fleuve ; voici l'entrée du Polderfeld - souvent le premier ou le dernier arrêt de la saison, et une première ou une dernière baignade - voici l'entrée du chantier naval Linssen. Nous prenons le tournant une dernière fois.

Mike est mort une semaine après avoir dit au revoir au Salamander.





Le Vita Nova - un été sur le lac de Grevelingen

Texte et Photos : Sven Rehn / Classic Sturdy 360 AC Vita Nova

Vacances d'été 2020 - Après un début de saison très tardif, nous voulions profiter pleinement de nos vacances d'été. C'est pourquoi nous n'avons pas seulement fait la traversée jusqu'au nouveau port d'attache, mais nous l'avons également rattachée à un voyage au lac de Grevelingen, et avons passé de nombreuses heures magnifiques sur l'eau. Une fois que vous aurez lu notre récit, vous voudrez aussi faire cette croisière.

Tout comme pour Neptune, ou était-ce Poséidon ? - il faut beaucoup de travail pour le plaisir de la navigation. Nous devons approvisionner le Vita Nova avant le voyage, et stockons donc des vivres et des boissons juste avant de débiter la croisière. Les réservoirs sont remplis de 370 litres d'eau pour que nous puissions faire la vaisselle en route et prendre quelques douches.

Nous voulions avoir de nouveaux sièges à bord et c'est donc l'occasion idéale. C'est pourquoi nous allons au magasin Kampeer Oase à Elst pour acheter de nouveaux sièges pour notre cockpit. Nous avons choisi le modèle Crespo Air Deluxe.

Nous avons stocké des cartes numériques sur quatre appareils (iPad Air2, un iPad Pro et deux iPhones), donc si l'un d'eux venait à tomber en panne nous aurions toujours les cartes à portée de main. Nous ne pouvions pas savoir, au début du voyage, à quel point les cartes seraient importantes en cours de route. Nous utilisons l'application de navigation de Navionics depuis de nombreuses années maintenant. Nous

apprécions vraiment la fonctionnalité, les mises à jour quotidiennes et les éditions de la communauté. Nous avons déjà écrit un article à ce sujet.

Premier jour du voyage :

Le 19 juin 2020 à 7h30, nous larguons les amarres dans notre port d'attache 't Loo à Linden. Nous voulons découvrir de nouveaux ports et le lac de Grevelingen. Nous sommes ce que l'on appelle des « lève-tôt ». Nous aimons commencer le trajet de bonne heure. Les eaux sont encore délicieusement vides et nous pouvons donc profiter un moment du silence et de la nature pour nous seuls.

Nous connaissons déjà bien cette partie de la Meuse grâce à notre voyage de Roermond au Biesbosch. La partie allant du kilomètre 167 au kilomètre 176 est variée et nous nous réjouissons vraiment de faire ce trajet. Au kilomètre 176, nous arrivons à la première écluse de la journée : l'écluse de Grave. Elle est joignable par radio (VHF 20) ou par téléphone (088

7974142). Juste avant le port à l'écluse, nous nous sommes enregistrés comme il se doit. En raison de la mauvaise qualité du son, aucune communication n'est possible. Nous nous amarrons à la jetée pour les bateaux de plaisance dans l'avant-port et attendons. Des navires commerciaux sortent de l'écluse. Le feu est et reste rouge et la porte de l'écluse se referme. Lorsque nous nous annonçons à nouveau à l'écluse, la communication est meilleure. Comme la navigation commerciale converge vers l'aval, l'écluse se ferme très rapidement. Après une heure et demie, nous avons quitté l'écluse vers l'aval avec le Vita Nova. Nous disposons à présent de plusieurs kilomètres de navigation libre et profitons de la Meuse et de la nature environnante. Chaque fois que nous passons devant l'un des nombreux bacs, nous devons être très attentifs. Il semble parfois que les bacs attendent que vous soyez assez près pour quitter le quai. « Egal », comme le chanterait Michael Wendler.

Nous passons devant Niftrik et De Gouden Ham à Maasbommel et nous nous signalons juste avant l'avant-port de l'écluse Prinses Máxima (radio VHF 22 ou téléphone 088 7944135) à hauteur du kilomètre 200 pour être éclusé vers l'aval. Après qu'un bateau de navigation intérieure l'a quitté, nous pouvons entrer dans l'écluse immédiatement sans aucun temps d'attente. C'est une bonne chose.

Il ne nous reste plus que quatre kilomètres environ pour nous rendre au poste d'amarrage de la marina De Lithse Ham. Nous nous amarrons au quai d'amarrage et guidons ensuite le Vita Nova au box 46. Une journée de navigation détendue et variée.

Maintenant, le chien de bord est autorisé à sortir, et après cela, l'équipage peut se restaurer. Pour une nuitée, nous payons 18,45 €.

Statistiques :

Distance de navigation : 42 km | Écluses : 2 |

Heures moteur : 4

Deuxième jour du voyage :

Quelle journée - plus énervante que nous le pensions ! À 7h30, nous larguons les amarres dans la marina



De Lithse Ham. Pour une nuit, le port est super. Et c'est suffisant. Bien que le port soit bien situé, il n'y a pas vraiment d'ambiance. Malgré la présence de quelques bateaux sur les jetées, le port semble à moitié mort.

Pour aujourd'hui, une distance d'environ 47 kilomètres est prévue avec un bon mouillage dans l'Aakvlaai ou le Biesbosch. Le voyage sur la Meuse vers l'Amer est très détendu et varié, à l'exception de quelques « rencontres » avec des bacs. Comme nous progressons bien, nous nous réjouissons de pouvoir amarrer tôt. Nous connaissons la région (le Biesbosch et l'Aakvlaai) depuis 2016, lorsque nous y avons un mouillage à l'année. Cela doit être dû aux circonstances (coronavirus, météo, etc.), mais il y a encore plus de monde que d'habitude. Dans l'Aakvlaai, il n'y a plus de poste d'amarrage approprié pour le Vita Nova. Les plus belles jetées ne sont plus disponibles, ce qui réduit encore le nombre de possibilités d'amarrage.

Donc, nous quittons l'Aakvlaai pour le Biesbosch. Ici, nous connaissons deux ou trois superbes mouillages, mais ils sont - comment pourrait-il en être autrement - également tous occupés. Dans notre sillage navigue un bateau-mouche, que nous laissons passer à un endroit approprié. Le tirant d'eau du Vita Nova (1,10 m) est un peu juste pour le Biesbosch. Ceux qui connaissent la région savent que c'est une zone de





Jachthaven Biesbosch, Drimmelen

marées d'eau douce. Une différence de niveau d'eau de 20 à 30 cm est normale ici. Si vous avez encore 40 cm (0,4 m) d'eau sous la quille pendant le voyage, vous devez connaître la région presque par cœur !

Grâce à notre connaissance - même si elle est ancienne - de la région et aux cartes Navionics actualisées, nous traversons tout le Biesbosch sans nous échouer. Comme nous l'avons déjà dit, des cartes qui ne sont pas entièrement à jour peuvent entraîner des problèmes dans le Biesbosch ! Nous sommes heureux de pouvoir naviguer en sécurité grâce aux mises à jour quotidiennes des cartes sonar de Navionics ! Comme nous ne voulons pas jeter l'ancre, nous décidons de traverser complètement le Biesbosch, de remonter l'Amer au Hollandsch Diep par bâbord et de faire escale dans notre port d'attache de 2016. La traversée de l'Aakvlaai et du Biesbosch allonge l'étape prévue de 27 kilomètres (temps de navigation supplémentaire : trois heures). Parfois, il est judicieux de partir encore plus tôt.

A 14h10, nous nous amarrons au port de plaisance Biesbosch Drimmelen ; les personnes au mouillage d'à côté nous aident à amarrer. En 2016, c'était déjà un port accueillant et bien organisé.

Après la sortie du chien de bord, l'équipage s'occupe des formalités dans le bureau portuaire qui est nouveau pour nous.

Pour une nuitée, nous payons 26 €.

Statistiques :

Distance de navigation : 76 km | Écluses : 0 | Heures moteur : 7,5 h

Troisième jour du voyage :

Hier, dans le port de plaisance Biesbosch, nous avons eu droit à un magnifique coucher de soleil. Nous avons passé une nuit calme. Lorsque nous larguons les amarres, le soleil se lève juste au-dessus du Biesbosch. Nous naviguons sur l'Amer jusqu'au Hollandsch Diep sous les ponts de Moerdijk jusqu'à Willemstad. Le Hollandsch Diep sépare le Brabant septentrional de la Hollande méridionale et a une largeur d'environ deux kilomètres. Quelques navires commerciaux sont en route, mais la largeur du Hollandsch Diep en fait une croisière très agréable, en partie parce qu'il y a ici aussi deux canaux plus que généreux pour les bateaux de plaisance.

C'est une navigation détendue aujourd'hui. Nous sommes en route de 7h35 à 10h10, soit environ 30 kilomètres. Nous sommes maintenant à la marina de Batterij, à la jetée G 14, que nous avons réservée par téléphone hier. Cela a été très bien pris en charge. Nous nous sommes occupés des questions administratives dans le port et nous profitons maintenant du reste de la journée. Mais nous réservons aussi du temps pour prendre des photos de Willemstad. À plusieurs reprises, on nous a conseillé de nous amarrer à Willemstad pendant notre voyage. Il s'avère que c'est un bon tuyau. Willemstad est magnifique et invite à une visite et à une promenade. Depuis la marina, vous

pouvez rejoindre le centre en moins de dix minutes. Lorsque vous êtes dans la marina, il n'y a que quelques pas jusqu'à la promenade avec ses boutiques et ses quelques restaurants. Nous avons fait le tour de la ville à pied (3,4 km), puis nous sommes allés dans un restaurant du port. Le port semble être un lieu de rencontre très populaire. De nombreux motards ont garé leur moto pour manger et boire ici avant de repartir. Pour une nuitée, nous payons 25,29 €.

Statistiques :

Distance de navigation : 15 km | Écluses : 0 | Heures moteur : 2,6 h

Quatrième jour du voyage :

De Willemstad à Bruinisse

Peu après 7 heures du matin, nous larguons les amarres de la marina De Batterij. Nous voulons repartir tôt pour bien passer les écluses. Les trois écluses ont des chenaux spéciaux pour la navigation de plaisance. L'enregistrement par radio fonctionne parfaitement.

Devant l'écluse de Volkerak, nous croisons le Quincy, un Linssen Grand Sturdy 460. Comme nous avons la même destination ce jour-là, nous décidons de naviguer ensemble.

Le bref parcours de Willemstad sur le Hollandsch Diep est rapide et sans problème. Le temps d'attente pour l'écluse de Volkerak est de 20 minutes.

Les passages des trois écluses se font comme sur des roulettes et ne durent que 15 minutes (dans l'écluse) à chaque fois grâce à la légère différence de hauteur.

En venant de Willemstad, vous descendez dans les écluses de Volkerak et de Krammer, puis vous montez dans celle de Grevelingen.

Le voyage sur le Volkerak est détendu et comparable à la partie de l'IJsselmeer avant Lemmer. Beaucoup de moulins à vent et beaucoup d'eau, superbe. Les canaux sont si larges que la navigation commerciale et la navigation de plaisance ne se gênent pas. Fantastique ! Nous avons également de la chance avec le temps. L'eau et le ciel sont d'un bleu limpide. C'est vraiment beau.

L'équipage du Quincy vit un moment effrayant lorsqu'un hors-bord en acier OK coupe la route du Quincy si fortement que ce dernier aurait embouti la poupe de ce yacht s'il n'avait pas fait immédiatement un arrêt d'urgence. Pas du tout impressionné par le klaxon et la quasi-collision, le hors-bord poursuit son chemin. Incompréhensible, et il était vraiment moins une. Si vous rencontrez ce bateau, soyez très prudent ! Dans les écluses Krammer et Grevelingen, l'activité s'intensifie, sept à dix bateaux sont traités en même temps. On s'en aperçoit immédiatement dès que la porte de l'écluse s'ouvre et que l'on a de l'eau salée sous la quille. L'eau de mer a une odeur unique. Quelques centaines de mètres seulement après avoir quitté l'écluse de Grevelingen, nous naviguons avec le Quincy à bâbord jusqu'à la marina de Bruinisse. Les deux bateaux Linssen obtiennent une place à la jetée et peuvent également y passer la nuit.

En ce qui concerne la marina de Bruinisse, on peut dire qu'elle est vraiment grande et bien équipée. Exemple ! Le bâtiment sanitaire est neuf et a l'air très soigné. Il y a des douches avec lavabos et miroirs, et suffisamment d'espace.

Jachthaven Bruinisse





Grevelingenmeer

Ici, dans le port, nous avons également reçu une vignette pour nous amarrer aux mouillages publics du lac de Grevelingen (12,50 € par semaine). Sous la description de la sixième journée du voyage, vous trouverez d'autres réponses à quelques questions générales sur le lac de Grevelingen, et que nous avons obtenues pendant notre voyage.

Comme nos réserves de nourriture fraîche s'épuisent peu à peu, nous décidons d'aller en scooter électrique jusqu'au grand magasin Albert Heijn tout proche. Ce n'est qu'à 1,8 km du port de plaisance. C'est pourquoi nous effectuons deux trajets et stockons 45 litres d'eau douce en plus des aliments frais. Cela est facile avec les scooters.

Le lendemain matin (mais pas trop tôt), nous faisons le plein d'eau et de gazole. Nous naviguons ensuite sur le lac de Grevelingen.

Pour une nuitée, nous payons 32,29 €.

Statistiques :

Distance de navigation : 29 km | Écluses : 3 | Heures moteur : 3,2 h

Cinquième jour du voyage :

Nous commençons la journée à 8 heures par le remplissage d'eau douce dans les réservoirs et nous déplaçons le Vita Nova de 50 mètres vers la station-service, qui se trouve juste devant la capitainerie, sur la jetée d'amarrage. Nous avons deux réservoirs de gazole de 250 litres chacun (500 litres au total) ; au cours de notre voyage, nous estimons avoir déjà utilisé environ 200 litres. Nous disons au capitaine du port : « Le plein, s'il vous plaît ! » Résultat : deux fois un

réservoir qui a débordé, du gazole sur la passerelle et beaucoup de chiffons sales. Nous avons fait le plein de 178,51 litres à 1,24 € le litre, soit au total 221,35 €. Depuis aujourd'hui, nous passons une semaine sur le lac de Grevelingen, le plus grand lac d'eau salée d'Europe. Le premier mouillage est Dwars in den Weg, près de Stampersplaat, pratiquement en face du Brouwershaven et à environ 14 kilomètres de la marina de Bruinisse. C'est le mouillage le plus au sud du lac de Grevelingen. L'appontage peut se faire à l'intérieur (taquets) et à l'extérieur (bittes d'amarrage en bois). Ici, l'eau a une profondeur d'environ trois mètres. La jetée s'étend jusqu'au quai, ce qui est idéal pour le chien de bord. Il y a également des poubelles. Le voyage de Bruinisse à Dwars in den Weg était relaxant et nous a permis de prendre de superbes photos. Le Mavic Air était également opérationnel.

Nous profitons de la journée sans trop nous demander combien de temps nous resterons ici.

En principe, nous voulons encore visiter le Brouwersdam près de Port Zélande ainsi que l'archipel. Après tout, nous avons le temps.

Statistiques :

Distance de navigation : 8 km | Écluses : 0 | Heures moteur : 1,3 h

Sixième jour du voyage :

La Vita Nova poursuit sa route. Depuis Dwars in den Weg, nous entrons dans l'archipel de Grevelingen. La distance entre les deux mouillages n'est que de huit kilomètres environ (par des canaux sûrs). Notre voyage

ne dure donc que 43 minutes environ. Comme nous avons reçu un magnifique mouillage, nous allons profiter pleinement des trois jours qui nous sont accordés.

Ensuite, le voyage se poursuit jusqu'à l'ouest du lac de Grevelingen. Nous arrivons à l'un des deux ports et abris naturels près du Brouwersdam. Ceux-ci sont proches de Port Zélande et de Renesse.

Statistiques :

Distance de navigation : 9 km | Écluses : 0 | Heures moteur : 0,8 h

Septième jour du voyage :

Toutes les bonnes choses ont une fin. Et cela s'applique certainement à quelque chose d'aussi instable que le temps. En fait, nous voulions rester dans l'archipel pendant deux jours de plus, mais le mauvais temps prévu change maintenant nos plans. Dans une région inconnue, nous préférons ne pas être exposés à la pluie, aux orages et aux rafales de vent pouvant atteindre 50 km/heure.

Oh, le temps - il est encore beau maintenant : 28 à 32 degrés, plein soleil. Mais comme tout navigateur le sait, cela ne peut pas durer. Et le week-end, des orages avec des rafales de vent d'environ 50 km/heure sont prévus. On s'attend à ce que la région de Scharendijke, en particulier, soit très agitée. Il y aura beaucoup de vent sur le lac de Grevelingen et aussi dans le Hollandsch Diep. Le temps turbulent devrait durer jusqu'au mardi 20 juin.

C'est pourquoi nous avons un peu modifié nos plans. Le Vita Nova quitte l'archipel et se dirige vers le



Jachthaven Bruinisse

Brouwersdam/Scharendijke. Malheureusement, les deux jetées sont complètement occupées. Il y a même des bateaux côte à côte. De même, dans le port magnifiquement situé de Middelpaalt, il n'y a plus de place. Vraiment dommage, à cause de l'emplacement. La marina elle-même est très petite et cela ne vaut guère la peine d'y accoster. Lorsque nous nous amarrons à nouveau à la marina de Bruinisse, un autre grand yacht quitte le port.

Pour une nuitée, nous payons à nouveau 32,29 €.

Statistiques :

Distance de navigation : 27 km | Écluses : 0 | Heures moteur : 1,9 h

Huitième jour du voyage :

De Bruinisse à Heusden

Hier soir, nous avons assisté à un magnifique coucher de soleil, que nous aimerions partager avec vous.

Heusden



Quelques faits sur le lac de Grevelingen :

Pendant notre voyage à Grevelingen (c'est ainsi que les gens de la région appellent le lac de Grevelingen), plusieurs personnes nous ont posé des questions. Nous aimerions y répondre brièvement ici.

Le lac de Grevelingen est le plus grand lac d'eau salée d'Europe. Sa teneur en sel est très proche de celle de la mer du Nord. Il n'y a pas de marées (flux et reflux) dans le lac de Grevelingen. La fermeture par le Grevelingendam et le Brouwersdam a créé un lac qui n'est pas soumis à l'influence des marées.

Pour le lac de Grevelingen, une vignette doit être achetée dans l'un des ports locaux si vous souhaitez vous amarrer à l'un des nombreux lieux d'amarrage publics en pleine nature. Il existe deux vignettes : un abonnement de sept jours à 12,50 € (juin 2020) et un abonnement saisonnier à 49,00 € (juin 2020). Vous recevrez un fanion lors de l'achat de l'abonnement. Celui-ci sera placé sur le mât pendant la saison afin que les inspecteurs puissent voir à distance que vous êtes en possession de la vignette. L'abonnement de sept jours doit être visible à tout moment. Nous avons eu tous les jours un contrôle pour le mouillage.

Abonnement de sept jours pour le lac de Grevelingen

Les règles suivantes s'appliquent à l'utilisation des mouillages publics sur le lac de Grevelingen :

Les titulaires de carte peuvent rester à un mouillage pendant trois jours consécutifs. Après cela, ils doivent chercher un autre mouillage et pendant cinq jours ne peuvent pas occuper un mouillage dans un rayon de 1000 m de l'ancien.

Ces règles seront vérifiées. Le nom et la date d'arrivée des bateaux aux mouillages sont notés. Nous ne pouvons pas dire quel est le montant de l'amende en cas d'infraction.

À tous les mouillages que nous avons visités, il y avait des poubelles, qui sont vidées ou changées TOUS LES JOURS. Les mouillages sont dans un état impeccable. Sur l'archipel, par exemple, il y a même deux toilettes. Avec le permis de navigation allemand « Sportbootführerschein-Binnen », vous pouvez naviguer sur le lac de Grevelingen.

Eau salée et anodes

Les propriétaires de bateaux qui ne passent qu'un seul séjour sur le lac de Grevelingen ne remplaceront probablement pas les anodes spécialement prévues à cet effet. Nous ne l'avons pas fait non plus. Selon d'autres propriétaires, ce n'est pas non plus nécessaire si vous ne faites qu'une seule croisière de vacances. Nous avons compté sur ce point et nos anodes en magné-

sium n'ont pas subi de dommages pendant la semaine sur le lac de Grevelingen.

Comme ce lac est très peu profond en de nombreux endroits, il faut rester dans le chenal de navigation. Ainsi, vous pourrez toujours vous rendre d'un point A à un point B en toute sécurité. La plus grande profondeur est de 48 m. À l'exception de deux zones de navigation rapide balisées à Bruinisse et Port Zélande, l'ensemble du lac de Grevelingen est limité à 15 km/h !

Informations de Wikipedia.org - > Grevelingen_ (Pays-Bas)

Le lac de Grevelingen se situe entre les îles de Schouwen-Duiveland (Zélande) et Goeree-Overflakkee (Hollande méridionale). Le lac de Grevelingen est fermé à l'ouest (vers la mer du Nord) par le Brouwersdam et à l'est (vers l'Escaut oriental) par le Grevelingendam. Une écluse vers l'Escaut oriental a été construite à Bruinisse pour les besoins de la navigation. Cela a donné naissance au plus grand lac salé d'Europe, d'une superficie totale de 140 km². La surface de l'eau couvre 11 000 ha, dont 7 000 ha ont plus de 1,50 m de profondeur. Le lac de Grevelingen est long de 23 km et large de 4 à 10 km. À son point le plus profond, le lac de Grevelingen a une profondeur de 48 m, et le niveau de l'eau est en moyenne de 0,2 m en dessous du niveau de la mer.

Comme partout ailleurs, le temps peut changer très rapidement. Comme le lac de Grevelingen est une grande étendue ouverte, il ne faut pas sous-estimer les vents qui y soufflent. Depuis la mer du Nord, le vent peut atteindre des vitesses très élevées. Il peut donc y avoir une houle importante. Pour cette région également : bien se préparer et bien planifier son temps de navigation.

Nous sommes allés sur le lac de Grevelingen pendant l'avant-saison (juin 2020). D'après plusieurs habitants à qui nous avons parlé, l'avant-saison est très calme. Nous pouvons le confirmer en partie. Sauf tout à l'ouest, près de Scharendijke, nous avons toujours obtenu un mouillage dans l'un des lieux publics populaires. Ici, cependant, les bateaux étaient déjà côte à côte à l'avant-saison. Nous ne savons pas comment la situation évolue à l'approche de la haute saison et des vacances. Mais selon les habitants : « Dès que les vacances d'été commencent en Rhénanie-du-Nord-Westphalie, la Zélande descend de plus d'un mètre ».

Aujourd'hui, comme prévu, nous avons fait pas mal de kilomètres : le Vita Nova a parcouru 81,3 kilomètres en huit heures et 15 minutes environ (dont trois écluses : Grevelingen, Krammer et Volkerak).

A 6h45, nous avons largué les amarres par un magnifique lever de soleil. Déjà 20 minutes plus tard, nous arrivons à la première écluse (Grevelingen). Aujourd'hui encore, les trois passages se font sans problème et en douceur.

Nous naviguons de Bruinisse en passant par le Noorder Slaak et le Krammer jusqu'à l'écluse du Krammer (durée de la navigation : environ 20 minutes). Immédiatement après avoir passé l'écluse, nous sommes déjà sur le Noord-Krammer et naviguons sur le Zuid-Vlije par tribord.

Nous passons par le Volkerak, puis par le chenal de Hellegat jusqu'aux écluses du Volkerak. Pour ce voyage détendu et tranquille, il nous faut deux heures.

Nous remontons le Hollandsch Diep et passons la marina de Willemstad à tribord. Comme toujours, il s'avère qu'il était judicieux de partir tôt. À quelques exceptions près, nous sommes presque seuls dans les chenaux. Ajoutez à cela l'atmosphère particulière qui caractérise le petit matin et l'immensité des plans d'eau... C'est comme un rêve, si beau.

Aux ponts de Moerdijk, il y a un peu de navigation commerciale, mais c'est tout. Ce n'est qu'aux abords du Biesbosch/de l'Aakvlaai et Drimmelen que le

nombre de bateaux de plaisance augmente rapidement. Mais oui, nous sommes vendredi après-midi, et il fait beau.

Cela nous agace un peu que presque personne ne respecte les limites de vitesse. Le fait que vous devez limiter votre sillage et vos vagues autant que possible est considéré comme un conseil que vous n'avez pas à suivre. En secouant la tête, nous le prenons tel quel. Que peut-on y faire ?

Nous naviguons sur l'Amer jusqu'à la Bergsche Maas. Partout - dans les ports comme près des bacs - les jet skis et les hors-bord essaient de tirer le maximum de leurs moteurs. Une évolution qui nous fait vraiment réfléchir. Cependant, il n'y a pas que les navires rapides qui devraient peut-être réapprendre quel type de vagues ils provoquent. Notre yacht a parcouru des kilomètres dans ces conditions. Nous ne comprenons vraiment pas. De tout notre voyage, nous n'avons jamais rencontré un navire commercial avec une houle aussi forte. À quoi pensent-ils tous ?

Cependant, avec toute cette variété, nous avançons bien. Lorsque nous arrivons à notre destination - la marina de Wiel à Heusden - il fait plus de 30 degrés et nous sommes un peu épuisés en raison de la distance parcourue. L'amarrage au box G 4 se déroule néanmoins sans problème et nous nous rendons au bureau du port pour nous présenter en personne après la réservation téléphonique.

Nous avons parcouru cette distance aujourd'hui parce que - comme on l'a dit - nous préférons attendre la pluie et les orages à l'intérieur des terres. De plus, nous n'avons jamais visité Heusden auparavant, une lacune que nous aimerions maintenant rattraper sur les conseils de quelques amis plaisanciers.

Il faut dire que Heusden est une superbe petite ville. Se promener avec le chien de bord, faire du shopping dans les petites boutiques d'artisanat et manger au restaurant - tout cela est fantastique. Le port de la petite ville de Heusden est l'endroit idéal pour ces activités ! Cependant, il n'est pas permis de passer la nuit ici. S'amarrer, se promener, manger un morceau ou promener le chien de bord ne posent aucun problème. Seule la marina de Wiel nous fait moins bonne impression.

Nous ne sommes pas en mesure de fournir des informations sur le droit de mouillage car nous n'avons pas encore reçu de facture à ce sujet.

Statistiques :

Distance de navigation : 82,1 km | Écluses : 3 | Heures moteur : 8 h



L'orage en approche a été une occasion parfaite pour faire décoller le drone. Malheureusement, j'ai été un peu inattentif, alors je n'ai pas laissé le drone décoller de la marina de Wiel, mais – comme il s'est avéré à l'atterrissage – d'un terrain privé. Le propriétaire n'était pas très heureux, et à juste titre. Cela s'est bien terminé et le propriétaire a accepté mes excuses.

Neuvième jour du voyage :

Nous passons une journée dans le port, comme prévu. Quelques impressions de la marina de Wiel à Heusden : à notre avis, l'ancien port (passer sous le pont-levis blanc) a plus de charme que le nouveau. Cela est peut-être dû au fait que lorsque vous marchez sur les jetées, vous ne voyez presque rien, car le franc-bord des énormes yachts est tel que vous ne voyez que de la peinture, la poupe ou les plateformes de bain. Il y a de très beaux yachts ici : du classique au très moderne. Cependant, je ne peux pas juger de leur navigabilité avec une longueur de plus de 20 m. Il y a peu de ports adaptés aux yachts de cette taille.



Écluse Prinses Maxima

La zone autour du port a l'air très soignée. Lorsque le temps le permettra, nous ferons un tour de Heusden aujourd'hui (à condition d'avoir une carte à puce fonctionnelle, car avec les deux premières cartes à puce, nous ne sommes malheureusement pas remontés sur la jetée).

Dixième jour du voyage :

De la marina de Wiel à Heusden à Gouden Ham à Maasbommel

À 8h00, nous larguons les amarres dans la marina de

Wiel à Heusden. Notre destination pour aujourd'hui est de Gouden Ham à Maasbommel, une distance de 38 kilomètres avec une seule écluse. Sur la route de Gouden Ham, le temps était changeant : sec, mais venteux et nuageux.

Nous passons l'écluse Prinses Máxima en 20 minutes. L'enregistrement par radio (VHF 22) fonctionne parfaitement.

Presqu'au jour près (02-07-2015), nous nous amarrons à nouveau au mouillage que nous avons visité en 2015. C'est bon d'être à nouveau ici.

Le soir, le capitaine du port vient encaisser le droit de mouillage. À Gouden Ham, vous trouverez l'électricité, des toilettes et des douches près des amarrages des jetées. Nous sommes un peu plus vers l'avant parce que nous n'avons pas besoin d'électricité. Même par temps nuageux, nos panneaux solaires fournissent suffisamment d'énergie pour être autonomes. Pour le chien de bord, rien de plus beau. D'ici, nous avons une vue sur la Meuse et Gouden Ham. Parfait !

Après avoir amarré, nous sortons nos scooters électriques et faisons un aller-retour autour de Gouden Ham. Cela nous rappelle de beaux souvenirs.



Gouden Ham

Nous nous installons confortablement à ce mouillage. Nous ne partirons probablement pas pour notre port d'attache avant mardi, pour la dernière étape.

Nous jetons encore un coup d'œil sous les plaques de fond de cale et vérifions immédiatement quelques éléments : pas d'huile moteur dans la cale, le filtre à eau de mer est propre, notre cuve en plastique sous le joint d'arbre est pleine aux deux tiers, ce qui est normal pour ce nombre d'heures de fonctionnement. Nous versons le mélange d'eau et de graisse dans une bouteille, que nous avons toujours à bord pour les

« matériaux usagés ». L'arbre reçoit également une autre rotation depuis le réservoir de graisse. Tout est à nouveau en ordre !

Information peut-être utile : nous vidons le bol en plastique (contenu : 150 180 ml) à chaque fois après environ 40 à 50 heures de fonctionnement.

Statistiques :

Distance de navigation : 38,1 km | Écluses : 1 | Heures moteur : 3,7 h

Onzième jour du voyage :

Nous restons un jour de plus à Maasbommel. Nous nous plaisons beaucoup ici. Une nuitée coûte 12 € pour les bateaux jusqu'à dix mètres et 17 € pour les bateaux à partir de dix mètres. Chaque soir vers 18 heures, quelqu'un vient chercher l'argent. Le paiement n'est possible qu'avec une carte bancaire et un code pin. Plus loin, il y a 125 amarres sur des jetées, avec électricité et douches également. En termes de prix, il n'y a pas de différence, mais il y a tout simplement plus de monde. L'avantage de ce mouillage est d'offrir une vue directe sur la Meuse et aussi Gouden Ham. Génial !

Le vent se lève le soir et atteint des vitesses supérieures à 50 km/h. Nous avons solidement fixé les amarres et les défenses, nous ne prévoyons donc aucun problème.

Il y a eu un va-et-vient de bateaux toute la journée. Il va sans dire que nous aidons parfois à l'amarrage ou au départ !

Douzième jour du voyage :

Les deux derniers jours, nous les avons passés à Maasbommel, sur la jetée naturelle de Gouden Ham. Le temps agréable est une raison pour nous de continuer. Notre dernière journée est très détendue. Malgré l'écluse de Grave, le parcours de Maasbommel (kilomètre 192) à 't Loo à Linden (kilomètre 167) ne dure que 2,5 heures environ.

Nous avons la chance de pouvoir entrer dans l'écluse de Grave en même temps que la barge Tamaris. Cela nous permet de passer l'écluse en 18 minutes, ce qui nous avait pris environ une heure et demie de plus lors de l'aller. On ne peut pas faire de prédictions sur les temps de passage d'écluse, comme le montre une fois de plus l'exemple de Grave.

Statistiques :

Distance de navigation : 28 km | Écluses : 1 | Heures moteur : 2,5 h

Overall Statistiques

Distance de navigation : 354,80 km

Écluses : 10

Heures moteur : 35,5 h

Durée de navigation : 39 heures et 14 minutes

Info:

www.ms-vitanova.de/2020/06/30/logbuch-grevelinger-meer/

LINSSSEN YACHTS EN ZÉELANDE

Linssen Yachts est aussi présent en Zélande. Vous trouverez des yachts Linssen tant neufs que d'occasion chez notre partenaire Jonkers Yachts à Ouddorp.



Jonkers Yachts

Kabbelaarsbank 11
NL-3253 ME Ouddorp
Tel. +31 (0)111 - 67 33 30
info@jonkers.org
www.jonkers.org

Voulez-vous louer un Linssen en Zélande ?

Adressez-vous alors à Dutch Yacht Rentals à Willemstad, partenaire du réseau Linssen Boating Holidays®, pour organiser vos vacances nautiques de luxe.



Dutch Yacht Rentals

Lantaarndijk 6
NL-4797 SP Willemstad
Tel: +31(0)168 - 22 60 04
info@dutchyachtrentals.nl
www.dutchyachtrentals.nl

30 MAY — 03 JUNE 2022
LEIPZIG, GERMANY

Report de la conférence World Canals Conference 2020 à Leipzig

World Canals Conference - Leipzig - du 30 mai au 3 juin 2022

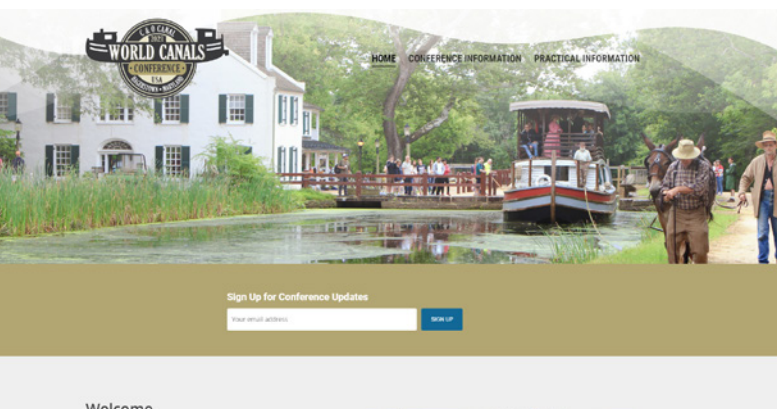
Texte / Photos : Inland Waterways International

En raison de la crise du coronavirus, la World Canals Conference 2020 à Leipzig annoncée dans le numéro précédent de notre magazine n'aura pas lieu, mais est reportée à 2022. Depuis 1988, la Conférence mondiale sur les canaux (WCC) constitue une plateforme internationale pour les voies navigables intérieures sous les auspices de l'IWI (Inland Waterways International).

Cette organisation basée au Royaume-Uni est engagée dans la conservation, le développement et la gestion durable des voies navigables intérieures. La WCC réunit chaque année des centaines d'experts, de scientifiques, de représentants du monde politique et de l'administration, d'associations, d'entreprises et du secteur des sports nautiques du monde entier.

Suite à ce report, la prochaine World Canals Conference se tiendra à Hagerstown dans le Maryland, sur la côte est des États-Unis.

Elle se déroulera du 30 août au 2 septembre 2021. Nous vous donnerons certainement plus d'informations à ce sujet dans l'un de nos prochains numéros.



Donc :

WCC 2021 : Hagerstown - Maryland, États-Unis
30 août - 2 septembre 2021
www.wcc2021.org

WCC 2022 : Leipzig - Allemagne
30 mai - 3 juin 2022
www.wccleipzig2022.com

PRE-OWNED LINSSEN YACHTS

TRUST THE PEOPLE WHO KNOW WHAT THEY'VE BUILT!

En plus des yachts neufs, Linssen Yachts propose également une sélection de yachts d'occasion. Nous distinguons ici trois catégories : les yachts de la Linssen Collection, les yachts « Pre-Owned » et les yachts en courtage.



1. « Linssen Collection »

La Linssen Collection est une sélection unique de yachts Linssen d'occasion récents (5 ans maximum).

Tous les yachts de cette collection sont très bien entretenus et, si nécessaire, reconditionnés, et sont donc en excellent état. Les yachts de la Collection sont proposés avec une garantie de chantier naval de douze mois*.



2. Yachts « Pre-Owned »

Les yachts « Pre-Owned » de Linssen n'ont pas plus de dix ans et ont été soumis à une inspection approfondie. Le moteur (et éventuellement le générateur) ont fait l'objet d'un entretien. Les yachts ont également été nettoyés de manière professionnelle, polis et équipés d'une nouvelle couche antifouling et de nouvelles anodes en magnésium.

Comme les yachts de la catégorie « Pre-Owned » sont la propriété de Linssen, nous leur accordons une garantie de chantier naval de trois mois*.

3. Yachts en courtage

Les yachts en courtage sont soumis à la même inspection approfondie que les yachts de la catégorie « Pre-Owned ». Dans ce cas cependant, Linssen Yachts agit en tant qu'intermédiaire et n'est pas le propriétaire du navire. Nous vendons le yacht au nom du propriétaire.

(* voir conditions « Plan de garantie Linssen Yachts pour les yachts d'occasion »)



In the spotlight GRAND STURDY 30.0 Sedan



GRAND STURDY 30.0 Sedan

Ref. 34124

Année de construction: 2019

Dimensions: 9,70 x 3,35 x 1,00 m

Motorisation: 1x Volvo Penta; D2-50.
37,5 kW/51 CV

Prix:

€ 214.000,- (excl. TVA)



Linssen Yachts B.V. | Brouwersstraat 17, NL-6051 AA Maasbracht
+31(0)475 439 999 | www.linssenyachts.com