

LINSSEN

M A G A Z I N E



Invitation

**LINSSEN YACHTS
BOAT SHOW**

**NOUVEAU:
LINSSEN 55 SL AC VARIOTOP®**

**RÉCIT DE VOYAGE:
CROISIÈRE DORDT EN BREF**
De la voile au moteur



**LE LINSSEN 45 SL
APPARENCE ÉLÉGANTE**

#61

35^e ANNÉE
AVRIL 2022

Réservez maintenant : Grand Sturdy 500 AC Variotop « Blueberry », et rejoignez-nous dans ce fantastique voyage.



BLUE WATER HOLIDAYS

LUXURY FLOTILLA CHARTER

Voyage inaugural de Blue Water en Angleterre

Le voyage inaugural de Blue Water aura lieu du 1er au 21 juillet 2022. Un voyage unique de Willemstad (NL) à la côte sud de l'Angleterre. Pendant le voyage, d'autres lieux sont visités quotidiennement, comme Nieuwstad, Brighton, et Cowes sur l'île de Wight.

Un voyage entièrement encadré, où le chef de flotilla a tout préparé et où rien n'est laissé au hasard. Vous pouvez

naviguer de concert sur votre propre yacht Linszen, mais vous pouvez également louer - sous réserve de disponibilité - un Linszen Grand Sturdy 500 AC Variotop®.

Intéressé(e) ? Prenez alors contact avec nous à l'adresse suivante : wendy.linszen@linszenyachts.com. Il ne reste qu'un nombre limité de places.



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

CHÈRE LECTRICE, CHER LECTEUR,

À l'heure où j'écris ces lignes (mi-mars), je suis avec ma famille dans un confortable chalet des Ardennes, profitant du calme et de la nature, et nous faisons des choses amusantes ensemble.

Quel grand contraste avec les autres personnes dans ce monde qui doivent quitter leur maison pour se mettre en sécurité... Comment est-il possible qu'une telle chose existe encore en 2022 ? Notre équipe et nous sommes en contact quasi quotidien avec notre partenaire en Ukraine, mais aussi avec certaines connaissances en Russie, qui nous communiquent en risquant une peine d'emprisonnement ce qu'elles pensent de cette situation. Nous espérons, comme vous probablement, que ces souffrances inhumaines prendront fin le plus rapidement possible.

Entre-temps, les activités « normales » à Maasbracht se poursuivent. Nous nous préparons pour la prochaine saison des livraisons, tout en luttant contre les défis du COVID, tels que le personnel malade en quarantaine ou les difficultés d'approvisionnement, auxquelles le service des achats doit faire face tous les jours.

Heureusement, notre travail quotidien comporte aussi de bons aspects : faire en sorte que vous, en tant que propriétaire d'un bateau Linssen, soyez satisfait de votre bateau, qu'il soit neuf ou d'occasion. La joie que nous constatons chaque fois que vous prenez livraison de votre navire est notre raison d'être ! Nous tous, toute l'équipe Linssen, en sommes sincèrement heureux.

Parfois, nous avons même l'occasion de le célébrer avec vous - c'est fantastique. « Nos gars » (et nos filles, mais elles sont en minorité) aiment qu'on leur témoigne une appréciation méritée. Le travail de tout le personnel a en effet pour but que votre rêve devienne réalité. Pouvez-vous imaginer un plus beau métier ?

C'est pourquoi, malgré les défis de notre époque, nous continuerons à travailler dur pour que votre beau yacht soit prêt à temps et complet (autant que possible), afin que vous et de nombreux autres plaisanciers de Linssen puissiez profiter de l'eau, de l'environnement et de moments agréables ensemble. Continuez à vous saluer, prenez des photos, envoyez-nous vos récits de voyage ou vos expériences, suivez les autres via notre Linssen Yachts Cruising Group sur Facebook. Avec nous, vous renforcerez ainsi le sentiment Linssen : un lien familial que personne d'autre ne comprend.

Espérons que nous nous retrouverons bientôt à Maasbracht ou sur l'eau !
Yvonne Linssen



SOMMAIRE

ÉCLAIRAGE

Linssen 45 SL AC et Sedan



Production du Grand Sturdy 45.0 AC Interio « Op Jöck »



Linssen 55 SL AC variotop®



RÉCIT DE VOYAGE

Croisière Dordt en bref
De la voile au moteur



PARTENAIRE

Peter de Ronde, photographe de Zebra Fotostudio's



PROFIL CONCESSIONNAIRE

Sturdy Yachts. Seul le meilleur est assez bon





- 6 Nouvelles: Présentation du Grand Sturdy 45.0 AC et Sedan, semaines de l'Avent, nouvelles brochures et réseaux sociaux.
- 8 Invitation : Linssen Spring Boat Show
- 22 Nouveau partenaire LBH en Suisse
- 36 Technique : Mercury MD2.0 115 PK
- 42 Paroles de collaborateur : Peter van der Varst
- 48 Technique : Propulsion électrique ou hybride - sommes-nous prêts ?
- 50 Extension du réseau Linssen Boating Holidays®

Centerfold spread:

Bienvenue dans le monde de Linssen Yachts

LINSSEN

M A G A Z I N E

NO 61, 35^e ANNÉE - AVRIL 2022

ACHEVÉ D'IMPRIMER

Rédacteurs :

Yvonne Linssen, Wendy Linssen, Paul Beelen

Ont collaboré à ce numéro :

Linssen Yachts, Linssen Boating Holidays®, Ria en Jan Borkent, 3 Lacs Yacht Charter, Zebra Fotostudio's, Birgit en Markus Bördgen, Peter van der Varst, Sturdy Yachts

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

Conception :

JJ'Style
info@jjstyle.nl

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.



PRÉSENTATION DU GRAND STURDY 45.0 AC ET SEDAN

6

En octobre 2021, lors des essais fluviaux de Linssen Yachts, nous avons présenté les modèles Grand Sturdy 45.0 AC et Sedan lors d'une soirée VIP - organisée très modestement en raison de la pandémie de Covid-19. Sur les deux navires, nos vendeurs ont expliqué les avantages et les caractéristiques particulières de chaque type. Ensuite, les invités ont pu profiter d'un délicieux barbecue, fourni par Wolfhagen, partenaire de Linssen et traiteur maison.

Au cours du week-end, plusieurs essais de navigation ont été effectués avec ces bateaux et d'autres yachts Linssen.



facebook

Rejoignez le Linssen Yachts
Cruising Group

YouTube

Abonnez-vous à notre
chaîne YouTube

Semaines de l'Avent

Comme en 2020, nous avons à nouveau organisé les semaines de l'Avent de Linssen l'hiver dernier. Pendant près de cinq semaines, le showroom a été décoré dans une ambiance chaleureuse de l'Avent, avec du vin chaud, du chocolat chaud et de la musique de Noël près du sapin. En toute tranquillité et sans engagement, les visiteurs ont pu voir les yachts Linssen neufs et d'occasion exposés. Pendant les semaines de l'Avent, vous avez pu voir chaque jour sur notre chaîne YouTube des vidéos de notre personnel

de vente et de nos concessionnaires internationaux, ainsi que des partenaires de Linssen Boating Holidays® avec un message de Noël personnel. Vous pouvez regarder la playlist complète - ou d'autres vidéos de Linssen Yachts - sur notre chaîne YouTube.

Et pendant que vous y êtes, abonnez-vous à notre chaîne pour être automatiquement informé(e) de nouvelles vidéos.

Nouvelles brochures



Au début des semaines de l'Avent de Linssen, nous avons également présenté notre nouvelle documentation pour 2022. Deux beaux livres à couverture rigide, dont l'un présente l'ensemble du chantier naval, son histoire et sa production, et l'autre dont les 176 pages contiennent tous nos yachts des séries Grand Sturdy, Linssen SL, Variotop® et Variodeck avec de nombreuses photos. Un must pour la table du salon. Que vous recherchiez un « petit » 30 ou notre navire amiral, le 500 AC Variotop®, ils sont tous présents. Souhaitez-vous également recevoir la documentation imprimée ? Envoyez un courriel à info@linssenyachts.com.

Réseaux sociaux

Vous pouvez retrouver Linssen Yachts et Linssen Boating Holidays sur les différents réseaux sociaux. Presque quotidiennement, nous publions des nouvelles intéressantes sur le chantier, des récits de navigation sur la location d'un yacht par nos partenaires LBH en Europe, des vidéos sur les nouveaux développements, les vidéos susmentionnées sur l'Avent, les yachts neufs ou d'occasion mis en avant, et nos jumeaux Rennie et Lennie comparant les types de Linssen. Le nombre d'abonnés à notre chaîne YouTube a plus que doublé en un an, nos deux comptes Facebook touchent plus de 10 000 personnes, et le Linssen Cruising Group compte déjà plus de 1 000 membres.

Abonnez-vous à nos réseaux sociaux

Bien entendu, nous continuerons à vous fournir des informations détaillées via notre Magazine Linssen et nos bulletins d'information mensuels, mais vous serez également en permanence au courant de tout via les réseaux sociaux.





INVITATION



LINSSEN SPRING BOAT SHOW

Essai avec un Linssen ?

Vous pouvez le faire à l'occasion de l'événement par excellence d'essai en mer du sud des Pays-Bas : le Linssen Spring Boat Show. Dans notre marina, nous disposons d'un large choix de yachts Linssen de différentes longueurs et de différents modèles, prêts à vous accueillir. Vous pouvez donc découvrir par vous-même toutes les caractéristiques et les excellentes qualités de navigation.

Dates : du vendredi 13 au jeudi 19 mai 2022

Comparez le modèle AC avec le Sedan et découvrez ce que vous préférez. Ou bien hésitez-vous entre les modèles 30 et 35 ou peut-être 40 et 45 ? Ou bien envisagez-vous un yacht équipé du Linssen Variotop® ou notre plus grand Sedan, le Grand Sturdy 500 Sedan ? Nous serons heureux de vous montrer les différences et les similitudes entre les modèles*.

Nous avons également plusieurs yachts neufs et d'occasion en exposition dans le showroom. Ainsi, vous pourrez prendre votre temps pour examiner en détail le bateau de vos rêves.

Veillez enregistrer votre visite à l'avance sur info@linsseyachts.com afin que nous puissions tenir compte du nombre de visiteurs et garantir une visite en toute sécurité. ◆

Nos conseillers se feront un plaisir de répondre à toutes vos questions avant, pendant et après le processus de construction dans le « Linssen Journey »

- Visite du chantier
- Essais de navigation
- Évaluation de la reprise
- Grand Sturdy, Linssen SL, Variodeck ou Variotop® ?
- AC (avec cabine arrière) et Sedan (avec cockpit ouvert) ?
- Quelle longueur, combien de cabines ?
- Conseils sur le financement
- Confirmation de commande claire
- Date de livraison exacte
- Processus de construction transparent
- Visite intermédiaire
- Contrôles et tests de qualité complets
- Nettoyage extérieur et intérieur
- Cérémonie de remise du bateau
- Formation à la navigation (éventuellement sur mesure)
- Conseils en matière d'assurance
- Amarrage gratuit au chantier naval
- Assistance en matière de téléphonie maritime et de documents spéciaux
- Décoration intérieure
- Service de transport
- Service d'entretien
- Service de réparation (des dommages)
- Nettoyage et lavage
- Arrangements des postes d'amarrage

** Veuillez consulter notre site Internet sur la page de l'Édition de printemps (Linssen Spring Boat Show) pour obtenir la liste actuelle des yachts qui sont à disposition pendant cette semaine.*

À noter :
du 13 au 19 mai 2022
tous les jours de 10h à 16h
Linssen Yachts
Maasbracht



LES MODÈLES LINSSSEN 45 SL AC ET SEDAN

10



Dans notre dernier numéro, nous vous avons donné un aperçu de nos séries de modèles. La série Grand Sturdy (avec les 30.0, 35.0, 40.0 et 45.0) est complète. La série SL, en revanche, était toujours dépourvue des modèles 45.0 AC et Sedan. Lorsque vous recevrez ce magazine, le Linssen 45 SL AC sera près d'être achevé dans notre unité de production. Ce magnifique yacht sera présenté pour la première fois lors de l'Édition de printemps (Linssen Spring Boat Show 13-19 mai ; voir page 8 et 9). Le Linssen 45 SL Sedan sera prêt quelques mois plus tard et sera présenté en première mondiale au salon Hiswa te Water (du 31 août au 4 septembre).





12

Le Linssen 45 SL Sedan.

ARTIST'S IMPRESSION

Le tout dernier yacht de la série SL de Linssen

Le Linssen 45 SL est le tout dernier yacht de notre série SL de bateaux sportifs à déplacement. Une apparence élégante qui convient particulièrement aux longues croisières en famille et entre amis à travers l'Europe. Mais bien sûr aussi pour un long week-end dans son propre pays.

Si vous regardez le 45 SL de l'extérieur, vous apprécierez sans conteste la vue des accents de couleur anthracite, des éléments en acier inoxydable de haute qualité et de la puissante ligne de proue. Il s'agit des éléments visuellement marquants de notre nouvelle série SL. Une orientation stylistique avec laquelle nous optons volontaire-

ment pour l'innovation en matière de design, de couleur et d'intérieur. À bord du 45 SL, vous ferez l'expérience du luxe offert par l'espace. Et vous trouverez beaucoup d'espace pour le luxe. L'agencement fonctionnel et l'utilisation optimale des mètres carrés disponibles vous permettent de ranger facilement tout ce que vous emportez





Le Linssen 45 SL AC prend la première place dans la gamme Logicam II.



de la maison lors de vos voyages. Avec trois cabines pour le modèle AC et deux pour le Sedan, jusqu'à six personnes peuvent séjourner confortablement à bord.

Pour notre série SL, nos designers ont accordé une attention toute particulière à l'extérieur et à l'intérieur. L'intérieur se distingue par sa légèreté

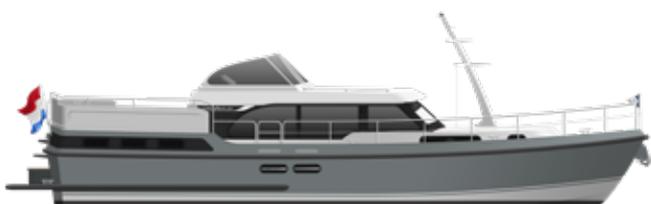
et l'utilisation de matériaux contrastés. Le 45 SL est aussi littéralement lumineux, avec beaucoup de lumière du jour qui entre par les grandes fenêtres continues du salon et plusieurs hublots. Pour créer un look sportif, ces fenêtres sont finies en anthracite à l'extérieur. ◆

Avec la série SL, nos designers ont accordé une grande attention à l'extérieur et à l'intérieur.





Linssen 45 SL AC



Linssen 45 SL Sedan





ARTIST'S IMPRESSION

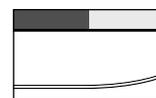
DONNÉES DE BASE

Linssen 45 SL AC et Sedan

LONGUEUR HORS TOUT X LARGEUR X TIRANT D'EAU :	± 13,98 x 4,30 x 1,20 mmin.
HAUTEUR DE FLUAGE :	± 2,93 m (AC) / ± 2,75 m (Sedan)
HAUTEUR SOUS BARROTS CABINE AVANT/SALON/CABINE ARRIÈRE :	± 1,97 x 2,01 x 1,99 m
CLASSIFICATION CE :	B (mer)
CAPACITÉ DU RÉSERVOIR DIESEL :	± 1x 1080 litres.
CAPACITÉ DU RÉSERVOIR D'EAU :	± 440 litres.
CAPACITÉ DU RÉSERVOIR EAUX NOIRES :	± 300 litres.
MOTORISATION :	1x 4 cylindres. Mercury Diesel, type MD2.0L, 112 kW (150 CV)

Couleur standard :

Egg shell White



Options de couleurs :

Cove Green



Fjord Blue



Haven Grey



Après dix ans de navigation à voile, Jan et Ria Borkent ont décidé d'acheter un bateau à moteur. Ils ont d'abord navigué sur un trawler classique et huit ans plus tard, ils voulaient un bateau plus petit et plus moderne. Ria aime lire et écrire. Cela va de pair avec la navigation et la découverte de nouvelles régions aux Pays-Bas et à l'étranger, cela donne de l'inspiration pour écrire. En tant qu'architecte, Jan aime le design et apprécie que les choses soient bien faites. « Lorsque vous cherchez un navire qui est soigneusement construit et qui a également une belle apparence, où arrivez-vous finalement ? Comme par hasard, chez Linssen Yachts ! » Lisez l'histoire de leur premier voyage.

CROISIÈRE DORDT EN BREF

DE LA VOILE AU MOTEUR

Nous étions des campeurs, pas des marins. Néanmoins, nous avons un jour acheté un bateau neuf avec une grande voile noire et un génois rouge, et nous avons navigué dans les eaux frisonnes. Après dix ans de navigation à voile, il était temps d'avoir un bateau à moteur, et huit ans de plaisir de navigation. Ensuite, nous avons voulu un navire plus petit.

Texte: Ria Borkent



Champagne sur le Linssen GS 30 Sedan



En mars 2020, la pandémie du Coronavirus a éclaté. Les ponts et les écluses ne fonctionnaient pas pendant les premiers mois. Plus tard cette année-là, nous avons déménagé dans un appartement. Nous n'avons pas navigué cet été ni cet automne-là, mais avons fait de grands préparatifs pour un navire mieux adapté à cette phase de la vie. Depuis que les enfants ont quitté la maison, nous voulons tout plus petit : maison, voiture et plus petite caravane. Et donc le 20 décembre, nous voilà chez Linssen à Maasbracht. Remco nous fait visiter les lieux à travers les décors de Noël, nous posons toutes sortes de questions derrière nos masques, nous regardons les navires dans le hall, nous faisons le tour de l'entreprise et nous sommes choyés avec attention. La liste des options est

présentée et tout est clairement expliqué. La qualité nous séduit beaucoup.

Tout se termine au champagne avec la signature pour le Linssen Grand Sturdy 30.0 Sedan. Quelle merveilleuse journée en cette morne période de confinement, telle est notre réflexion à ce moment. Notre fille Joska, qui travaille au service des urgences d'un hôpital d'Amsterdam, est venue avec nous et a eu l'impression d'être en mini-va-

Le Stedevaart nous attend dans le port comme une sirène blanche.

cances. C'est tellement agréable de parler d'autre chose : de notre achat, des nouvelles zones de navigation, de la beauté de la construction artisanale du bateau, de l'espace intérieur, des détails qui attirent l'attention, du nom que nous allons lui donner.

« Et nous ne voulons pas de tente à l'arrière », décidons-nous avec fermeté. Sans tente, le design est plus beau, et la vue plus libre sur l'eau et les nuages nous enchante d'avance. Moins, c'est plus. En tant que septuagénaires, nous ne faisons pas un premier achat, mais l'un des derniers, pour qui un Linssen 30.0 Sedan est fantastique. C'est devenu une période de consultation de six mois entre Remco et Jan, Remco envoyant régulièrement des photos pendant la construction de la coque, de la pose de la quille jusqu'au câblage. Une



visite intermédiaire a permis de prendre des photos, de mesurer les armoires, les tiroirs et les trappes, les coins et les cavités - peut-on tout ranger ? Oh oui, avec facilité. Vous pouvez y dormir à trois ou même quatre personnes. Vendredi 9 juillet 2021, le grand jour de la remise des clés : nous allons prendre possession de notre navire ! À dix heures, le cappuccino est prêt chez Linssen Yachts. Telle une sirène blanche, le Stedevaart nous attend dans le port. Nous montons à bord du bateau pleins d'attentes : des fleurs sur la table, du champagne dans le réfrigérateur, la séance de photos, nos nombreux ooh et aah ! Le beau plan de travail, le bois clair. Une longue explication suit : tableau et écran de navigation, moteur, pompe de cale, eau, électricité. Le côté bâbord est le côté humide, le côté tribord est le côté électrique, c'est tout ce dont je me souviens, le reste, je le note sous forme de demi-phrases qui me seront de toute façon utiles plus tard (« Paul n'a-t-il pas dit... »). Et tout le reste est dans le manuel qu'on nous a envoyé. Nous larguons les amarres. Le premier jour. Nous aménageons le bateau et nous roulons dans le lit douillet. La première nuit.

« Et là vous mettez les vélos pliants »
 Le samedi est un jour d'instruction : Sanne et Peter montent à bord, de joyeux Belges, tous deux moniteurs de navigation. « Regarde, la ligne vient de la droite vers la gauche sur le taquet », dit Sanne. Une leçon bien faite. Elle m'apprend le langage des signes pour les écluses, et quelques autres choses utiles auxquelles je suis différemment habituée. Dans l'écluse, des défenses sous-marines sales sont libérées le long desquelles il faut lâcher sa ligne, on le sait. « Je mets simplement toutes les lignes dans la machine à laver après les vacances, pour qu'elles restent lisses et propres », explique Sanne. Peter se tient à côté de Jan pendant cette visite de Roermond avec les choses à faire et à ne pas faire. Ils ont apporté des tartes pour le déjeuner, qui sont généreusement distribuées avec nos sandwiches. La vie à la bourguignonne. Puis Sanne regarde dans l'écouille à l'arrière et voit l'espace en dessous : « Oh, c'est un bon endroit pour les vélos pliants ! »

Inondations dans le Limbourg

Beaucoup de pluie dans les jours suivants. Afin de faire les kilomètres obligatoires pour une journée d'inspec-

tion technique le 15 juillet, nous naviguons vers Maastricht. Lorsque nous y arrivons, il fait tellement humide et pluvieux que nous oublions Maastricht et rentrons sous une pluie battante. Il s'est avéré que cela n'aurait pas été possible un jour plus tard. Le mercredi 14, à Maasbracht, nous faisons un plan cool pour une sortie en bateau à partir de vendredi, mais d'abord les techniciens viennent le jeudi et nous partons en voiture pour la journée.

Ce jeudi-là, pendant le déjeuner, il y a un appel téléphonique du port de Linssen. « Revenez s'il vous plaît, par précaution nous sortons tous les navires de l'eau avec effet immédiat. » Alors que nous marchons vers le parking, un message vibre sur ma montre : Peter R. de Vries décédé. Hélas ! Le crime a gagné ! En arrivant au port, nous voyons que le Stedevaart est sorti de l'eau comme Moïse a été sorti du Nil. Un levage et un placement professionnels sur le support. C'est bien qu'ils fassent cela, même si c'est un triste spectacle, tous ces bateaux mis de côté. Avec une échelle, nous montons sur le navire pour vider à nouveau les placards. La boîte de capsules à café peut rester sous l'escalier, les légumes sont repris. La Meuse monte, monte. Roermond va-t-il tenir ? Le fleuve entre aux Pays-Bas avec un débit de 3 160 mètres cubes par seconde. Le soir, à la télévision, une information supplante l'autre. La Meuse emporte des réfrigérateurs, des troncs d'arbres, des tentes, des voitures, des vaches. Il y a beaucoup de morts en Allemagne et en Belgique. Les ports sont pleins de branches et de plastique, et les jetées de Linssen se dressent comme des toboggans noyés,



Le port de Linssen après les inondations

inclinés vers le haut dans la boue. Ce matin-là, nous ne savions pas que nous serions de retour à Apeldoorn le soir.

Trois semaines plus tard : Meuse et Merwede

Avec du café et des caisses dans la voiture, nous nous rendons à nouveau à Maasbracht. Notre Stedevaart est heureux de nous revoir. Les vacances, nous avons trois semaines. Super ! Faire nos courses chez Plus, faire une réserve de 200 litres d'eau, et le tour est joué !

La Meuse est calme quand nous commençons à naviguer. En chemin, nous apprécions vraiment notre nouveau navire et nous nous montrons des choses l'un l'autre : pratique que tout soit au même niveau, super, ces portes vers le cockpit. De là, j'ai une belle vue sur le fleuve avec des hérons et des cormorans. Les rives de la Meuse ont beaucoup souffert des courants extrêmes et des hautes eaux, jusqu'au Biesbosch nous en verrons des parties complètement emportées par les eaux. Cet été, l'eau a atteint sept mètres de hauteur, alors qu'en hiver, elle atteint normalement quatre mètres.

Des bacs allongés traversent la Meuse tout au long du parcours. Avec leurs becs et leurs queues en l'air, ils ressemblent à des crocodiles affamés, mais ils sont inoffensifs tant que vous ne naviguez pas dans leur ligne de remorquage.

Il y a une écluse tous les jours : Heel, Belfeld, l'écluse Maxima à Grave.

Quelque part en moi, une phrase résonne : « Nous donnons le niveau



Bac de Kessel

des eaux. » - « Grave » était mentionné à la radio lorsqu'on indiquait « les niveaux des eaux de ce matin » ; le poème « Radiobericht » y fait allusion. Ida Gerhardt l'a écrit dans l'urgence : Te Grave beneden de sluis /voorbij de zware deuren /mag mij het water sleuren /en kantelen met geruis. [À Grave après l'écluse /passé les lourdes portes /que l'eau m'entraîne /et me fasse basculer avec fureur.]

Comme Heusden, Grave est une belle ville fortifiée. À Heusden, trois petits-enfants montent à bord. C'est la dernière journée ensoleillée, alors nous prenons notre temps pour une promenade sur les remparts et sortons par l'Herptse Poort et le pont blanc, en passant par le moulin jusqu'à la crêperie dans le centre accueillant.

Siège de copilote

Le temps est devenu nuageux, le vent de force 5, et nous avons envie de naviguer à nouveau, en direction du Biesbosch. Ça se passe très bien. La Meuse est bosselée, il faut parfois faire très attention, le navire vogue on ne peut mieux, et se déplace parfois comme un cheval à bascule sur les vagues de poupe des autres utilisateurs de la Meuse. Tout va bien.

Depuis le siège de copilote surélevé, j'ai une vue magnifique sur la Bergse Maas. Il s'agit d'une option nouvellement développée par Linssen, et j'envoie donc à Remco un courriel enthousiaste avec une photo. Le siège a une bonne assise, il est beau, on s'y sent bien, les pieds sont soutenus et je peux voir toutes sortes de choses.

Remco répond par courriel que Linssen a essayé d'en faire un système bien escamotable, pratique et sûr. Cela nous plaît beaucoup.

Entrer dans un port inconnu est parfois tendu lorsqu'il y a beaucoup de vent. Dans le port de Drimmelen, en face de l'entrée du Biesbosch, tout est spacieux et neuf, et nous arrivons à la Hans Horrevoetskade, une longue jetée qui porte le nom du marin décédé. Il y a un Spar ici où, contrairement à mes habitudes (en ce qui concerne l'endroit), j'achète un livre, « Het weesmeisje » (L'orpheline), à cause de l'autocollant sur la couverture : « Downton Abbey à Augsburg, 1913 ». Les vacances sont faites de tentations, quel bonheur d'y céder, et sans regret.

Le soir, nous entendons les oies s'approcher en caquetant fortement, un son magique dans le crépuscule. Elles volent vers le nord en grands groupes en V. Quelque chose de nostalgique, de mélancolique, m'envahit alors que je les regarde fixement comme un Nils Holgersson chétif.





Port de Drimmelen

Nous restons à terre par une journée pluvieuse, faisons notre lessive et faisons un détour par le Spar pour faire quelques courses et marcher un peu. Depuis le bateau, nous voyons passer de nombreux sloops noirs du Biesbosch avec des familles entières en vêtements de pluie.

Biesbosch

Faire le plein de diesel, « Il n'est pas encore plein ? ». J'ai accidentellement lu le pourcentage du réservoir des eaux usées sur l'écran, de sorte que Jan se demande pourquoi il s'arrête à 63 %, alors qu'il devrait être plein. Après avoir fait le plein de 152 litres de diesel pour 268,75 €, nous entrons dans le Biesbosch, en évitant les hauts-fonds. À l'intérieur du Stedevaart, on râle un peu à propos de mon erreur de panneau, mais ensuite le capitaine découvre que la clé de la machine à laver du port est toujours dans sa poche, et nous buvons le café en riant. Il n'est pas facile d'amarrer quelque part sur l'itinéraire principal. Finalement, nous trouvons une jetée près du Nauw van Paulus, où nous ne pouvons malheureusement pas descendre du bateau. Herbe grasse, hauts roseaux et silence, donc idéal pour lire un livre à bord, sous les encouragements des familles d'oies. Sur la digue opposée,

des cyclistes solitaires se détachent joliment sur le ciel bas.

Le lendemain matin, nous arrivons au port de Werkendam. Nous sortons les vélos pliants de la soute. Après quelques difficultés, Jan a trouvé un moyen de les placer presque à la verticale sous l'écotille arrière afin qu'ils n'endommagent pas les membrures du bateau et qu'ils soient faciles à prendre. Une fois dans le Noordwaard, nous apercevons rapidement un castor dans un fourré à côté, et après la jonction 15, nous pouvons même cueillir des mûres. Elles ont un délicieux goût sucré et le ciel est bleu, ça me donne une vraie sensation d'être dans des dunes. Puis nous voyons de grands plans d'eau où les oies fourragent, partent et arrivent, un vrai grand aéroport pour oiseaux avec de nombreux décollages pour atteindre l'altitude idéale. De l'autre côté, des flots entiers d'entre elles entament leur trajectoire d'atterrissage. Dans cette vaste zone, les gens sont silencieux et les oiseaux bruyants.

Dans le creux de la vague

« Accroche-toi ! Accroche-toi, Ria ! » Je prends justement une photo de l'eau de l'hélice extrême d'un géant fluvial. Je m'accroche rapidement. Nous venons à peine de remonter la Merwede en direction de Dordrecht, avec un vent de

force 1, qu'un long convoi de charbon s'approche, suivi d'un pousseur orange et blanc de la société d'armateurs Veerhaven. Il aspire derrière lui une fosse profonde comme un homme qui se multiplie en hautes vagues de poupe dans notre direction. Là, le Stedevaart plonge avec sa proue dans la gueule effrayante d'un mètre de profondeur de la première vague creuse, puis remonte avec sa proue, et c'est un autre plongeon profond. L'eau de l'étrave nous inonde, les objets tombent du plan de travail, les cartes glissent sur le sol. La troisième vague, puis le calme.

Je tremble sur mes jambes, pendant un instant je nous ai vu périr dans le creux de la vague. Aucune péniche ne nous a jamais fait cela, ni sur l'IJssel ni sur le canal Prinses Margriet. Je constate que tous les tiroirs sont restés fermés, grâce à l'exemple de Paul, que j'ai fait mien : appuyer soigneusement sur chaque bouton après la fermeture. À Dordrecht, dans le Wijnhaven une heure plus tard, notre literie se révèle avoir été trempée jusqu'au matelas, l'écotille supérieure était un peu ouverte. Mais le soleil brille, nous accrochons tout sur le mât et sur le banc dans



bateau pousseur Veerhaven

le cockpit ouvert, et nous partons faire des courses dans la bonne humeur, laissant derrière nous notre navire étrangement gréé comme un voilier.

Dordrecht

Autour du Wijnhaven se trouve la partie la plus ancienne de la ville : des boutiques un peu dingues avec des curiosités, des cartes anciennes, des lampes kitsch, des planches scolaires et des poupées meurtries. Sur le Groothoofd, Jan m'offre une glace aux cerises chaudes parce que c'était autrefois un must de cet endroit. Le lendemain : achat de disques vinyles chez un antiquaire et libraire pour le petit-fils qui va avoir 17 ans : de Louis Armstrong à Elvis.

Tôt le lendemain matin, nous étions au large, à la jonction très fréquentée de Noord, Dordtse Kil et Merwede. Larguer les amarres a toujours quelque chose de magique. Nous pouvons à nouveau naviguer ! Aujourd'hui, je suis à la barre et nous nous dirigeons tranquillement vers le sud sur le Dordtse Kil, où nous rencontrons des voiliers avec des moteurs hors-bord parmi toute la navigation fluviale. Ah oui, c'est la route des mâts dressés, la ligne nord-sud pour les navigateurs à voile. À Drimmelen, nous restituons la clé de la machine à laver.

Le large plan d'eau situé plus loin, la Bergse Maas, est le ruban sur lequel s'orientent les oies rieuses. La migration a commencé, elles m'invitent à les fixer en image, mais elles volent souvent trop haut. Et lorsqu'elles volent à basse altitude - ah, combien une photo semble dérisoire comparée à la réalité.

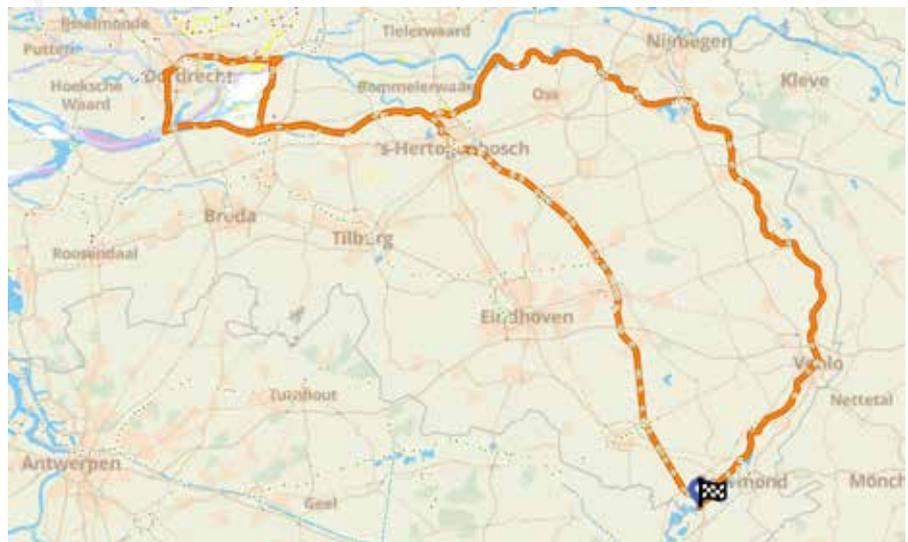
Ria et Jan Borkent
dans leur Grand
Sturdy 30.0 sedan



Bois-le-Duc ('s-Hertogenbosch)

Depuis la Meuse, nous remontons la Dieze. Bois-le-Duc s'approche avec des murs de graffitis et une foire comme entrée urbaine, et après quelques méandres, nous nous amarrons dans le Dommel entre les points d'amarrage 2 et 3 (ou bolwerk, comme les appelle le capitaine du port). Nous sommes si proches de la ville que nous sommes au Musée du Brabant septentrional en dix minutes. Notre première visite au musée depuis un an et demi de coronavirus. Vous n'avez jamais mangé un Bossche bol ? Le marchand de glaces les a en miniature, sur une glace, c'est délicieux !

Voilà alors la fin de nos premières vacances de navigation avec le Stedevaart, notre beau, puissant et intelligent Linssen. Retour au Limbourg, à Maasbracht, par le Zuid-Willemsvaart, via Aarle-Rixtel. Il s'agit d'un voyage de deux jours avec plus de quinze écluses, grandes ou petites. Après une courte interruption due aux inondations dans le Limbourg, nous avons navigué 21 jours, parcouru 350 km, fait escale dans 12 ports, dont 6 où nous sommes restés plus d'une journée. Littéralement une expérience ! ♦



Nouveau partenaire LBH en Suisse

À partir de la saison prochaine, vous pourrez explorer la région des Trois Lacs en Suisse (lac de Neuchâtel, lac de Bienna et lac de Morat) avec votre « propre » yacht de location du partenaire de Linssen Boating Holidays®, *3 Lacs Yacht Charter*.

Le lac de Neuchâtel est un magnifique paradis des sports nautiques polyvalent, situé dans l'une des plus belles régions naturelles d'Europe. C'est la plus grande zone continue de lacs et de rivières de Suisse, qui vous invite à découvrir de superbes paysages à la beauté intacte. Le lac de Neuchâtel est le plus grand des trois lacs, avec des endroits comme Estavayer-le-Lac, Yverdon-les-Bains tout au sud, et bien sûr la ville de Neuchâtel elle-même. Par le canal de la Thielle, vous rejoignez le lac de Bienna, où vous découvrez l'Île Saint-Pierre avec la petite ville de Cerlier/Erlach. Sur la rive nord du lac de Bienna se trouve la ville de Bienna, dont le centre historique est particulièrement beau. Le troisième lac, le lac de Morat, peut également être atteint depuis le lac de Neuchâtel via le canal de la Broye. Ici, la détente pure va de pair avec la gastronomie et l'hospitalité suisses les plus raffinées. Du Mont Vully, vous avez une vue sur les trois lacs et vous pouvez également visiter les grottes du Vully. ♦



Murtensee



Neuchâtel



Lac de Morat



3 Lacs Yacht Charter

Gabaël Houmard
 CH-2562 Port, Schweiz
 T: + 41 (0)32 333 30 30
 charter@gourmetwave.ch
 www.gourmetwave.ch



La série Linssen Grand Sturdy

30.0 | 35.0 | 40.0 | 45.0 AC & Sedan



La série Linssen Variotop®

450 | 480 | 500 | 55 SL



**BIENVENUE DANS LE MONDE
DE LINSSEN YACHTS**

La série Linssen Grand Sturdy

30.0 | 35.0 | 40.0 | 45.0 AC & Sedan

Grand Sturdy 30.0 AC INTERO

± 9,70 x 3,35 x 1,00 m



Grand Sturdy 30.0 Sedan INTERO

± 9,70 x 3,35 x 1,00 m



Grand Sturdy 40.0 AC INTERO

± 12,85 x 4,30 x 1,20 m



Grand Sturdy 40.0 Sedan INTERO

± 12,85 x 4,30 x 1,20 m



Grand Sturdy 35.0 AC INTERO

± 10,70 x 3,40 x 1,00 m



Grand Sturdy 35.0 Sedan INTERO

± 10,70 x 3,40 x 1,00 m



Grand Sturdy 45.0 AC INTERO

± 13,98 x 4,35 x 1,20 m



Grand Sturdy 45.0 Sedan INTERO

± 13,98 x 4,35 x 1,20 m



La série Linssen SL

30 | 35 | 40 | 45 AC & Sedan

Linssen 30 SL AC

± 9,70 x 3,30 x 1,00 m



Linssen 30 SL Sedan

± 9,70 x 3,30 x 1,00 m



Linssen 40 SL AC

± 12,85 x 4,25 x 1,20 m



Linssen 40 SL Sedan

± 12,85 x 4,25 x 1,20 m



Linssen 35 SL AC

± 10,70 x 3,35 x 1,00 m



Linssen 35 SL Sedan

± 10,70 x 3,35 x 1,00 m



Linssen 45 SL AC

± 13,98 x 4,30 x 1,20 m



Linssen 45 SL Sedan

± 13,98 x 4,30 x 1,20 m

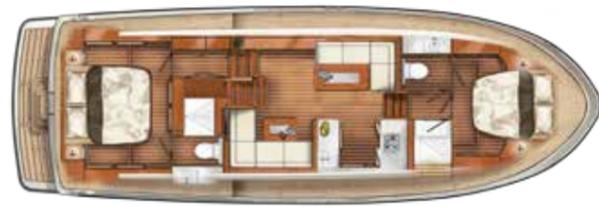


La série Linssen-Variotop®

450 | 480 | 500 | 55 SL

Grand Sturdy 450 AC Variotop®

± 13,75 x 4,65 x 1,20 m



Grand Sturdy 480 AC Variotop®

± 14,95 x 4,65 x 1,20 m



Grand Sturdy 500 AC Variotop®

± 16,45 x 4,88 x 1,29 m



La série Linssen-Variodeck

500 Sedan

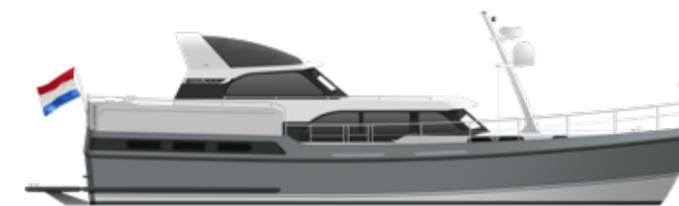
Grand Sturdy 500 Sedan Variodeck

± 15,50 x 4,65 x 1,20 m



Linssen 55 SL AC Variotop®

± 16,50 x 4,90 x 1,29 m




VARIOTOP®
ONE TOUCH CABRIO



La série Linssen Variodeck

500 Sedan



La série Linssen SL

30 | 35 | 40 | 45 AC & Sedan





Vous souhaitez vendre votre yacht à moteur Linssen ?



Où pouvez-vous vendre votre yacht en toute confiance ? Là où il a été construit.

Nous vous conseillons sur la tarification adéquate et veillons à ce que votre Linssen bien-

aimé trouve un nouveau et fier propriétaire.

Vous envisagez de vendre votre Linssen ? Faites-nous savoir ce que nous pouvons faire pour vous.





PETER DE RONDE, PHOTOGRAPHE DE ZEBRA FOTOSTUDIO'S

« POUR MOI, LINSSSEN YACHTS A ÉTABLI LA NORME EN TERMES DE QUALITÉ »

Avez-vous vu une photo de Linsse Yachts en ligne ou sur papier ? Il y a de fortes chances que Peter de Ronde, de Zebra Fotostudio's à Venlo, ait été derrière l'objectif. Peter est notre photographe attitré depuis le début des années 1990, et il a réalisé de nombreuses images pour nous. Il est temps d'inverser les rôles et de mettre Zebra Fotostudio's sous le feu des projecteurs.

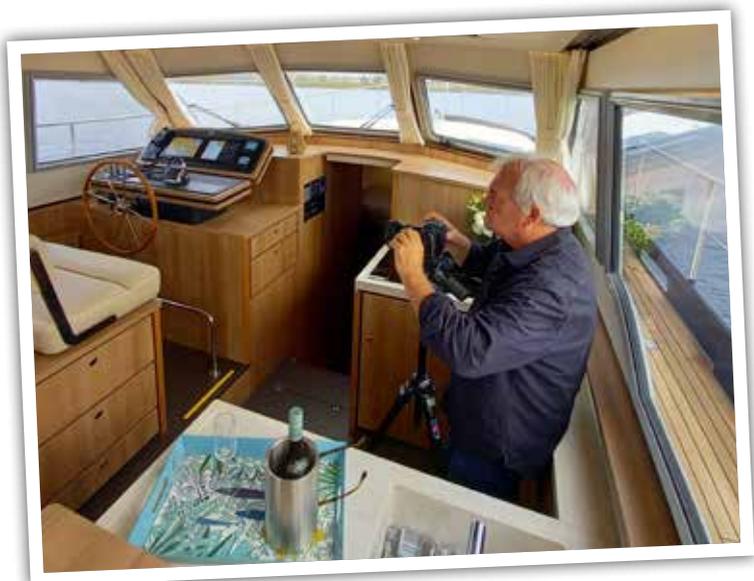
Zebra Fotostudio's est un nom bien connu dans le monde de la photographie d'entreprise. Le studio a été fondé en 1980 sous le nom de Holthuis & Stevens, du nom des propriétaires de l'époque. En 1983, le propriétaire actuel et photographe Egon Notermans s'est joint à l'entreprise et, peu après, le nom a été modifié. « Lorsque Stevens a quitté l'entreprise, nous avions besoin d'un nouveau nom », explique Egon. « Nous ne voulions pas d'une autre combinaison de noms de famille, mais d'un nom fictif. C'est devenu Zebra. Un nom qui se démarque et qui résonne encore à ce jour. » Outre Egon, l'équipe actuelle est composée de l'infographiste Wim van Groenendaal et, bien sûr, de Peter de Ronde.

Chambre noire

En 1980, après avoir terminé ses études à l'académie des Beaux-Arts, Peter de Ronde a commencé à travailler un jour par semaine dans le magasin de photographie du même Stevens à Tegelen. Bien qu'il ait étudié le design dans les domaines des métaux et des matières plastiques, la photographie a toujours retenu son attention. En 1985, il a eu la chance de commencer chez Zebra dans la chambre noire. Peter : « C'était une belle époque. Ici, nous faisons tout nous-mêmes : le développement et l'impression. Quelques années plus tard, j'ai fait mes premiers pas en tant que photographe. Je suis parti de zéro. J'ai fait une école de photographie, mais c'était surtout de la théorie. Vous pensez que vous en savez déjà quelque chose sur le sujet, mais en fait vous n'êtes qu'un débutant. On n'apprend vraiment à photographier que dans la pratique. »

L'image parfaite

Peter, Egon et Wim sont ce qu'on pourrait appeler des passionnés de leur domaine. Ils font tout pour avoir une photo parfaite. Qu'il s'agisse de photogra-



Peter de Ronde au travail pendant une séance photo



phie de produits, de photographie alimentaire, de photographie d'architecture ou de reportage d'entreprise. Aucune concession n'est faite sur la qualité. Jamais.

Peter : « Nous sommes très exigeants envers nous-mêmes et nous voulons faire du beau travail. C'est de là que nous tirons notre satisfaction. J'aime vraiment la qualité, et je regarde constamment le travail des autres pour apprendre d'eux. Les belles expositions, l'art, les choses visuelles, c'est ce qui m'inspire. » Egon : « Nous ne voulons que le meilleur et ne nous contentons pas d'un travail de qualité inférieure, même si le client estimait que le résultat est satisfaisant. Ce n'est pas un critère pour nous. »

Premiers emplois

C'est par l'intermédiaire de Harrie Linssen, à l'époque le voisin d'un ami de Peter, que le contact avec Linssen Yachts a été établi au début des années 1990. Peter : « J'ai effectué mon premier travail pour Linssen en novembre 1993. L'intérieur du Linssen 45 HT, le premier yacht Linssen équipé d'un Variotop, devait être photographié. À l'époque, Peter Linssen était responsable des ventes et des relations publiques au sein de la direction. J'ai souvent travaillé avec lui. »

Au cours des premières années, Peter de Ronde a photographié les yachts depuis la rive et principalement sur des sites aux Pays-Bas. Peu à peu, le besoin de matériel iconographique à l'international a augmenté, et on a opté de plus en plus souvent pour une séance photo à l'étranger. Peter : « Mon premier travail à l'étranger pour Linssen s'est déroulé à Zingst, sur la mer Baltique, dans le nord de l'Allemagne. Avec Peter Linssen. Et avec Jan Linssen comme skipper. » Peter rit : « Je pense que j'ai fait faire à Jan environ 50 aller-retours avec le bateau. Tout pour la meilleure qualité, hein. »

Prendre des photos depuis un yacht

Avant que Linssen Yachts ne devienne un client de Zebra Fotostudio's, Peter n'était jamais monté à bord d'un yacht. Entre-temps, il a vu une grande partie de l'Europe depuis un yacht avec Linssen, et a photographié d'innombrables yachts Linssen depuis l'eau. Peter : « Prendre des photos à partir d'un second bateau fonctionne mieux car vous êtes plus flexible. Même si cela reste un défi. Vous vous tenez avec votre appareil photo sur un bateau qui bouge constamment à cause du courant et du vent. Et vous voulez obtenir un « tableau » d'un autre bateau qui lui non plus n'est pas immobile un seul instant. Votre composition doit être bonne, mais elle peut disparaître en un instant. Heureusement, j'ai développé



une sorte d'intuition pour cela au fil des ans. Le moment idéal peut apparaître soudainement. C'est pourquoi je prends toujours beaucoup de photos. »

Influencé par Linssen

Peter de Ronde souligne au cours de l'entretien que Peter Linssen a été très important pour lui. « Pour moi, il a établi la norme en termes de qualité. En tant que photographe je voulais y répondre, et c'est ainsi qu'est née la motivation de mon travail. Linssen me mettait constamment au défi. En repoussant constamment vos limites et en vous y mettant, vous découvrez que beaucoup de choses sont possibles. Ce que vous avez en vous et ce que vous voulez en faire, c'est de cela qu'il s'agit. Je vois cette mentalité chez Linssen Yachts et chez Zebra Fotostudio's, c'est pourquoi je pense que nous sommes si bien assortis. »

Réagir au bon moment

La photographie était autrefois analogique, aujourd'hui elle est numérique. Mais au fond, rien n'a changé pour Peter. « Cela a toujours à voir avec votre vision créative de ce qui se passe à un moment donné. Vous ne pouvez pas l'imaginer à l'avance. Lorsque je vais prendre des photos avec Linssen à Maastricht et que nous naviguons vers la Belgique, je ne peux pas imaginer ce qui va se passer plus loin, près du pont cycliste. Cela dépend de la position du bateau, de la lumière et du paysage. Je réagis au moment présent avec mon appareil photo. Il faut juste avoir envie de faire le meilleur travail possible. On commence par chercher, et avec un peu de chance on trouve les conditions idéales et le résultat final est magnifique. » ♦

Souhaitez-vous également des photos de la qualité Linssen ? N'hésitez pas à prendre contact avec Zebra Fotostudio's :

tél. +31 77 320 00 00. Ou visitez www.zebra.nl.

J'aime vraiment la qualité, et je regarde constamment le travail des autres pour apprendre d'eux.

Peter de Ronde



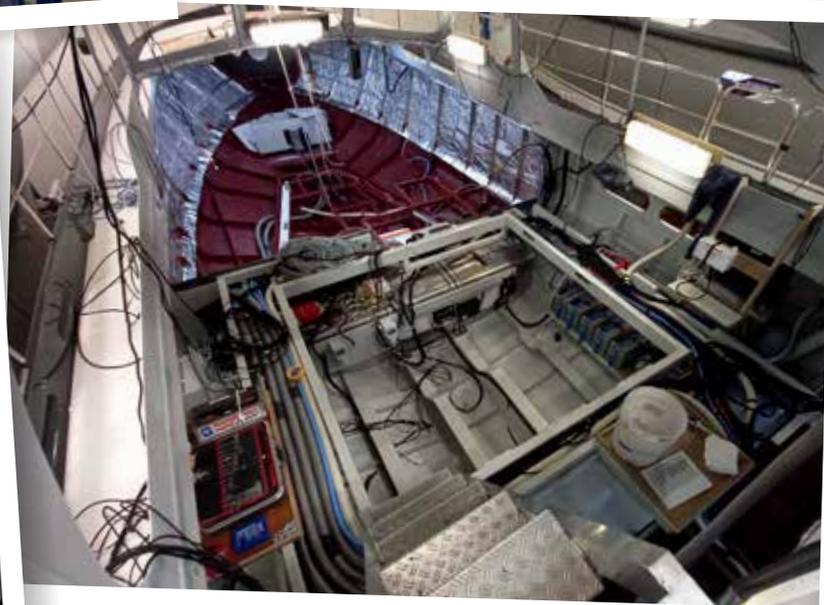
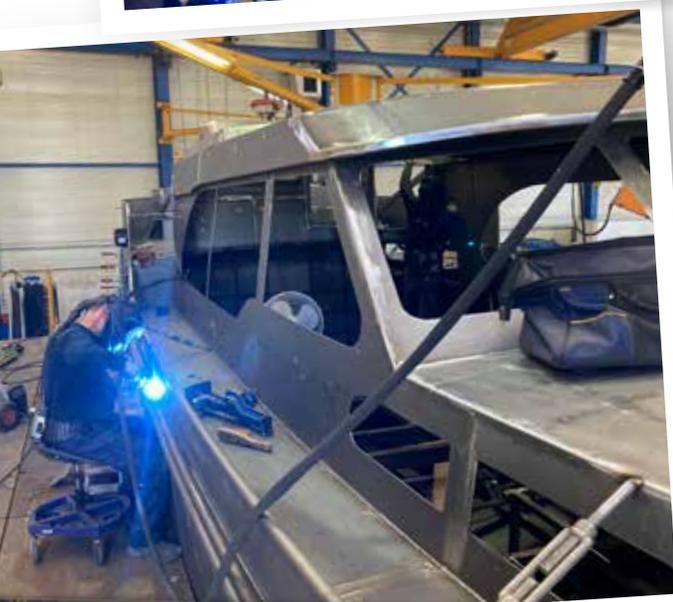
ZEBRA FOTOSTUDIO'S

PRODUCTION DU GRAND STURDY 45.0 AC INTERO « OP JÖCK »

Courtoisie de Birgit et Markus Bördgen



34





Vous pouvez louer ce Grand Sturdy auprès du partenaire de Linssen Boating Holidays®, Aqua Libra, à partir de la saison prochaine :

AQUA LIBRA YACHTCHARTER

Jachthaven "De Spaanjerd"
B-3640 Kinrooi
T.+32(0)471/47 67 51
info@aqua-libra.be
www.aqua-libra.be



MERCURY MARINE

MERCURY MD2.0 115 PK

Après une procédure de sélection approfondie, Linssen Yachts a conclu un partenariat stratégique avec Mercury Marine afin d'utiliser leurs moteurs diesel dans des yachts de 12,85 m et plus (à partir du Grand Sturdy 40.0 / Linssen 40 SL).

En collaboration avec une entreprise spécialisée, Linssen a effectué des tests d'endurance avec différents moteurs et a également effectué des mesures dans le domaine du bruit, des vibrations, de la vitesse et de la consommation de carburant. Yvonne Linssen commente : « Nous sommes particulièrement exigeants quant aux caractéristiques des moteurs que nous utilisons. C'est pourquoi nous avons également effectué un grand nombre

de tests. Le moteur Mercury est apparu comme le meilleur. Le moteur diesel MD2.0 de Mercury était particulièrement silencieux, et présentait de faibles vibrations et une consommation de carburant favorable. »

Mercury Marine

Mercury Marine est un acteur majeur dans le domaine des moteurs hors-bord et de la course, mais l'entreprise propose aussi un grand nombre de moteurs diesel dans le segment des navires à déplacement. Le réseau mondial de concessionnaires et de points de maintenance est également très étendu. En outre, le département de développement de Mercury dispose de toutes les connaissances nécessaires pour faire un pas de plus vers l'avenir avec des moteurs dans différents segments. Massimiliano Mucchietto (Vice-président des ventes et du marketing, Mercury Marine EMEA) : « Mercury a commencé à produire des moteurs en 1939, il y a plus de 80 ans. Au fil des ans, l'entreprise a acquis une très bonne position sur le marché et est reconnue comme une entreprise innovante dotée d'excellents moteurs tournés vers l'avenir. Mais il ne s'agit pas seulement des moteurs que nous fournissons. Nous développons sans cesse nos produits afin de fournir au marché les bonnes solutions et d'apporter une expérience unique à nos clients. »

Procédure de sélection

« Nos ingénieurs ont balayé le marché pour choisir le meilleur remplaçant du moteur Volvo Penta. Ils ont d'abord examiné le marché et ont établi une « liste restreinte ». À partir de cette liste restreinte, nous avons examiné toutes les caractéristiques de ces moteurs et en avons finalement sélectionné deux que nous voulions tester en pratique pour voir, entendre et sentir comment ils se comporteraient. Nous avons installé les deux moteurs un par un dans notre Grand Sturdy 40.0 AC et effectué deux fois les mêmes tests intensifs. À la suite de ces tests intensifs, nous sommes arrivés à la conclusion que le moteur Mercury était le meilleur choix et le mieux adapté à notre marque. Plus silencieux,

36

De gauche à droite: John Lasschuit - Product Manager Engines, Mercury Marine EMEA
Massimiliano Mucchietto - Vice President Sales & Marketing, Mercury Marine EMEA
Jac Linssen - Technical Director, Linssen Yachts
Yvonne Linssen - Commercial Director, Linssen Yachts





moins de vibrations et même une consommation de carburant légèrement inférieure. » Telles ont été les conclusions d'Yvonne Linssen.

La prévention du bruit est préférable à l'isolation

John Lasschuit (Responsable de produits Moteurs, Mercury Marine EMEA) : « Comme Linssen, Mercury consacre également beaucoup de temps et d'énergie à la réduction et à la prévention du bruit. Dans notre laboratoire spécialisé dans les sons et les vibrations, nous analysons le bruit et déterminons les mesures nécessaires pour l'éliminer ou le modifier afin qu'il soit moins gênant. Le Mercury MD2.0 115 cv est un moteur turbo diesel de deux litres. La base de ce moteur est dans notre gamme depuis 17 ans. Il a prouvé sa fiabilité et est considéré comme une

véritable bête de somme. Au fil des ans, le moteur a été affiné et amélioré. Le moteur est passé d'un système mécanique à un système électronique d'injection à rampe commune. Non seulement il fonctionne de manière très fluide, mais il est également conforme aux derniers niveaux d'émission des systèmes de propulsion diesel. » ♦

Essais

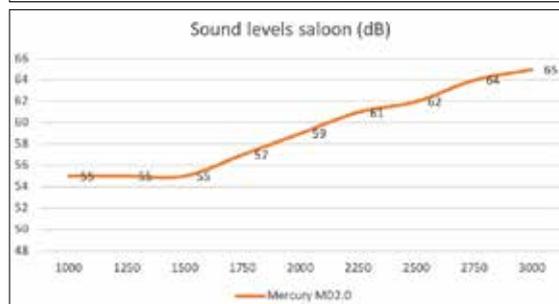
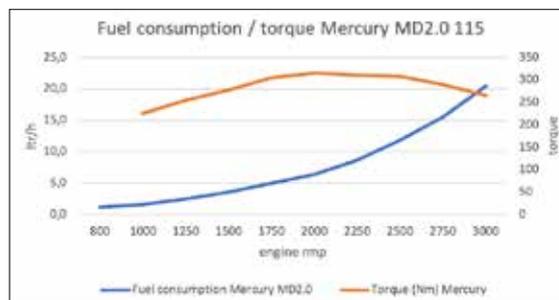
Le premier Mercury MD2.0 a été installé dans un Linssen Grand Sturdy 40.0 AC. Ce navire est disponible pour les essais presse et privés au chantier naval de Maasbracht. Pour un essai, veuillez contacter Linssen Yachts.

Appelez le +31 475 43 99 99 ou envoyez un courriel à : info@linssenyachts.com.

DONNÉES DE BASE

Mercury Marine MD2.0 - 115

TYPE DE MOTEUR :	moteur 4 cylindres
PUISSANCE@TR/M :	115CV@3 000 tr/m
ALÉSAGE/COURSE :	83 x 92 mm
CONFORMITÉ ÉMISSIONS :	BSO2, RCD2, IMO2, EPA Tier 3
BOÎTE DE VITESSE :	ZF HSW25 / 2,8 : 1
COMMANDE :	électronique
SYSTÈME ÉLECTRIQUE :	système 12 Volts et alternateur 110 A
ÉMISSIONS :	EPA Tier 3 / RCD / IMO 2 / BSO 2
NIVEAU DE BRUIT :	68 dB



LINSSEN 55 SL AC VARIOTOP®


VARIOTOP®
ONE TOUCH CABRIO

38



ARTIST'S IMPRESSION

Le Grand Sturdy 500 AC Variotop® a toujours été le navire amiral du chantier. Ce yacht a été construit avec ce toit convertible unique depuis 1996. Le 500 AC Variotop® a toujours été dans une classe à part. Depuis quelques années, il existe des petits frères, les 450 et 480 AC Variotop®, de la même série Grand Sturdy. Un nouveau yacht fera également son apparition dans la série Linssen SL à partir de fin 2022 : le Linssen 55 SL AC Variotop®.

Le Grand Sturdy 500 AC Variotop® a été régulièrement amélioré et mis à jour au fil des ans. La technologie est passée à une nouvelle génération, les petits détails, mais parfois aussi les grandes pièces, étant remplacés et améliorés. L'extérieur a été doté de la dernière forme de coque SPH® pour des caractéristiques de navigation encore meilleures, et l'intérieur est frais, moderne et pourtant intemporel. En outre, la dernière génération de Variotop est une véritable version « one touch » avec une commande électronique à la pointe du progrès.

Premier Variotop® de la série SL

Le Grand Sturdy 500 AC Variotop a maintenant un vrai « frère » dans la série SL. Avec une longueur totale de 16,50 mètres, voici le Linssen 55 SL AC Variotop®. Ce SL a également été conçu en collaboration avec KesselsGranger Designworks, ce qui se traduit clairement par un style cohérent. Le look épuré et moderne, avec des nuances de gris contrastées dans les vitres du salon et la timonerie Variotop, est on ne peut plus présent. La ligne de flottaison ascendante et la forme de l'étrave créent également le look reconnaissable « Sports Luxury ».

La robustesse et le style

L'attrait visuel de ce Linssen 55 SL AC Variotop® n'échappera à personne.

Solidité et raffinement. La robustesse, mais avec style. C'est précisément cette apparence modeste et subtile qui donne au navire son véritable « look ». Tout comme le 500 AC Variotop®, le 55 SL AC Variotop® dispose également du spacieux escalier menant à la plateforme de bain sur les côtés bâbord et tribord de la poupe. Dans le 55 SL, les marches sont juste un peu plus raffinées. La marche inférieure plus large et la main courante sur l'ensemble de la poupe et sur le côté rendent cet escalier encore plus sûr. Si l'on ajoute à cela l'éclairage LED des marches, on peut, même le soir, passer en toute sécurité de la plateforme de bain au pont arrière.

Intérieur

Le Linssen 55 SL AC Variotop® est équipé de trois cabines. La cabine arrière spacieuse avec un grand lit double indépendant, des toilettes spacieuses avec lavabo et une douche couplée est votre domaine privé. Il y a beaucoup d'espace de rangement dans les armoires et penderies, les étagères et les tiroirs autour du lit. Juste à côté du lit se trouve un revêtement de sol confortable de haute qualité. Vous pouvez vous y détendre et regarder la télévision depuis le lit. La coursive menant à la cabine arrière offre encore plus d'espace de rangement des deux côtés, et de la place pour un réfrigérateur supplémentaire, une cave à vin, etc.

Quelques caractéristiques :

- Forme de coque SPH en bouchain : grande stabilité initiale, beaucoup d'espace et de confort à l'intérieur
- Conception en miroir avec porte arrière du côté bâbord et tribord avec escalier vers la plateforme de bain.
- Pavois intégrés en acier et profilés avec coffres de pont fixes, élément intermédiaire et coussins
- Trois grandes cabines avec couchages, deux douches et deux toilettes (électriques)
- Beaucoup d'espace de rangement
- Linssen Climate Control, un chauffage séparé jour/nuit réglable dans plusieurs espaces





ARTIST'S IMPRESSION

40

La cabine avant et la cabine des invités se trouvent à bâbord du navire. Elles partagent les toilettes et la douche dans la coursive de la cabine avant. La combinaison standard lave-linge/sèche-linge est également placée dans l'espace de douche.

Le salon est aussi luxueux et confortable qu'à la maison. La cuisine est entièrement équipée, notamment d'un réfrigérateur de 110 litres, d'une plaque à induction avec quatre zones de cuisson, d'une hotte aspirante et d'un micro-ondes/four/grill. Cela signifie que vous pouvez cuisiner ensemble et ensuite déguster votre préparation avec un verre de vin à la table à manger en L située en face. Dans le salon, il y a également une télévision montée contre la paroi de la cabine arrière. Si vous ne voulez pas manquer votre programme sportif ou votre émission de télévision préférée, vous pouvez le regarder ensemble depuis le canapé en U. L'excellente isolation, les doubles fenêtres et le chauffage par radiateurs vous apportent le confort souhaité toute l'année.

Timonerie Variotop®

L'endroit le plus reconnaissable du Variotop® est bien sûr la timonerie. Chauffée et abritée sous le Variotop® lorsque le temps est moins clément,

ou ouverte sous le grand soleil - mais à l'abri du vent - lorsque le temps le permet. En plaçant le banc de pilotage à réglage électrique dans la position la plus haute, vous pouvez être au-dessus du pare-brise pour avoir une bonne vue d'ensemble. Le tableau de bord en fibre de carbone est revêtu de cuir véritable et équipé de tous les dispositifs de navigation dont vous avez besoin. Les deux écrans Raymarine Axiom XL16 fournissent toutes les informations nécessaires en cours de navigation. Combinez cela avec le pilote automatique, le triducer, la commande tiller, le récepteur AIS, la radio VHF et les puissants propulseurs d'étrave et de poupe (3 phases, 400 volts) avec commande proportionnelle et il n'y a pas de plan d'eau sur lequel vous ne pourriez pas naviguer.

ICCESS et LIPPCON

À bord du 55 SL AC Variotop® - comme sur tous les yachts Linssen - il y a deux panneaux de commande ICCESS. Un panneau est situé en position centrale dans le salon, et l'autre directement sur le poste de pilotage. Par exemple, tous les systèmes 12 V du véhicule peuvent être facilement activés et désactivés grâce à ce système de bus CAN. Les gros consommateurs à bord (230V/400V) sont contrôlés par

le système LIPPCON. En allumant le générateur de 17,5 kW, il y a suffisamment de puissance à tout moment pour les propulseurs d'étrave et de poupe, les stabilisateurs éventuels et les fonctions hôtelières à bord telles que la cuisinière, le lave-vaisselle, etc.

Salle des machines

Dans la salle des machines, deux moteurs Mercury puissants mais silencieux (150 ch à 3000 tr/min) sont prêts à propulser le bateau, et un jeu de batteries lithium-ion fournit l'énergie embarquée suffisante. La gestion sophistiquée de l'énergie permet au navire d'approvisionner le skipper en énergie de manière quasi autonome. Elle peut provenir des moteurs en marche, du générateur, de l'alimentation à quai ou des panneaux solaires intégrés qui s'inclinent avec la courbure du pont. L'indépendance est également assurée par l'ingénieux système qui permet de décomposer les matières fécales et de ne rejeter que de l'eau pure à la mer. Donc, plus de déversement d'eaux noires ! Si vous choisissez le nettoyeur d'eau douce en option, rien ne vous empêchera de passer des semaines loin des marinas - sauf, bien sûr, lorsque vous ressentirez le besoin de sortir à nouveau dans le monde.◆



Hiswa te Water

Vous pourrez découvrir le Linssen 55 SL AC Variotop® pour la première fois chez Hiswa te Water à Lelystad. Nous sommes convaincus que ce sera un spectacle très marquant, et nous vous invitons à venir l'admirer.

Vous ne pouvez ou ne voulez pas attendre aussi longtemps ? Prenez contact dès maintenant avec votre interlocuteur chez Linssen, ou avec l'un de nos partenaires internationaux pour fixer un rendez-vous.

HISWA TE WATER
31 AUGUSTUS - 4 SEPTEMBER 2022

DONNÉES DE BASE

Linssen 55 SL AC Variotop®

POIDS/DÉPLACEMENT D'EAU :	± 30.000 kg / ± 30 m ³
LONGEUR/LARGEUR HORS TOUT/TIRANT D'EAU :	± 16,50 x 4,90 x 1,29 m
TIRANT D'AIR AVEC MÂT COUCHÉ JUSQU'AU SOMMET DE L'ARCEAU VARIOTOP® :	± 4,20 m
TIRANT D'AIR MINIMAL :	± 3,45 m
HAUTEUR SOUS BARROTS CAB. AVT/SALON/CAB. ARR/TIMONERIE :	± 2,00/2,00/2,00/2,00 m
CLASSIFICATION CE :	B (mer)
MOTORISATION :	2x 4 cil. Mercury MD2.0L, 2x 112 kW (150 PK), 3.000 rpm ZF 45-H / 3,031:1, Dynamo: 2x 110A-12V
CONTENANCE RÉSERVOIR DIESEL :	± 2x 1.185 ltr
CONTENANCE RÉSERVOIR EAU :	± 960 ltr
CONTENANCE RÉSERVOIR EAUX NOIRES :	± 400 ltr



PAROLES DE COLLABORATEUR

PETER VAN DER VARST



Nos collaborateurs font Linssen Yachts. Dans le magazine Linssen, nous souhaitons donc réserver un espace aux histoires des employés qui, souvent en coulisse, accomplissent leur travail de spécialiste. Peter van der Varst, qui a plus de 35 ans de service chez Linssen, travaille dans l'entrepôt central. Mais l'entrepôt peut sembler un terme un peu « simple ». Avec son collègue Jan Vaes, il dirige actuellement LogiMag, le centre logistique du chantier, qui veille à ce que tous les matériaux livrés arrivent sur les postes de travail en temps voulu et correctement.

42

Peter vit avec sa femme et ses deux enfants (dont l'un a quitté le nid l'année dernière) à « Bracht-beek », ou Maasbracht, à deux pas du chantier naval. Pendant son temps libre, il aime la nature et les randonnées dans la région. Il aime aussi passer ses vacances en Autriche ou en Italie, à la recherche du calme et de la nature. On le trouve souvent dans le jardin, où il ne faut pas seulement s'occuper des plantes. La piscine a également besoin d'attention. Au cours de sa formation au MTS, il a pu en troisième année effectuer un stage dans le bureau de dessin de Linssen. Bien sûr, il n'y avait pas encore d'ordinateurs... c'était en 1984. Peter : « Tout était dessiné à la main. Jos Linssen m'a appris le « carénage ». C'est une façon d'utiliser des lattes de bois et du plomb pour créer une forme de coque aérodynamique. » Après l'école et les week-ends, Peter a également aidé Jan Linssen pendant plusieurs années dans le magasin qui existait alors. À l'endroit où se trouve aujourd'hui le hall des coques, les gens pouvaient acheter des pièces de rechange, mais c'est aussi à partir de là que le chantier naval de l'époque était approvisionné en matériaux. « Un collègue est venu chercher un seau de vanes à bille. Un seau entier... sous prétexte que « comme ça, je peux m'y

mettre et vous avez le temps d'en commander de nouvelles ». Il n'y avait pas de véritable gestion des stocks à l'époque. »

Construction dans la Kokstraat

Peter : « Le bâtiment de la Kokstraat a été construit au début des années 1990. J'y ai installé le premier entrepôt central. Avec quelques collègues, je l'ai développé pendant plusieurs années. À l'époque, Jan Linssen effectuait lui-même la plupart des achats, mais comme le chantier naval se développait et que nous posions des exigences de plus en plus élevées à nos fournisseurs, j'ai eu l'occasion de m'occuper des achats. Un nouveau défi. Au lieu de gérer l'entrepôt, je devais m'assurer qu'il restait approvisionné. » Au fur et à mesure de l'augmentation du nombre de yachts et de leur complexité (pensez

par exemple au Variotop développé au milieu des années 1990), les achats et la logistique au sein du chantier sont devenus de plus en plus importants. Avec le lancement de la série Linssen « 9 » en 2004, Jac Linssen (fils de Jan Linssen) a également rejoint l'entreprise. Jac avait suivi une formation en logistique et a commencé à mettre en place la production Logicam et tout le processus logistique qui l'accompagne - la base de la production en série d'aujourd'hui. L'entrepôt central est devenu la plaque tournante de tout le chantier, et on a demandé à Peter de mettre en place ce nouvel entrepôt.

Peter : « Au début, une grande partie du travail dans l'entrepôt était effectuée manuellement. Les dizaines de palettes, colis et cartons qui arrivaient quotidiennement étaient déposés « quelque part ». Dès qu'on en avait le temps, ils étaient enregistrés, ouverts, contrôlés et préparés pour la production. Mais en fait, nous passions beaucoup de temps à aider à décharger les camions et pas assez à vérifier et à traiter vraiment tous les produits. La plupart des matériaux arrivaient dans l'atelier sous forme de « stocks d'appoint ». Les produits liés aux projets étaient récupérés par le personnel à l'entrepôt, ce qui entraînait beaucoup de déplacements et d'inefficacité. »





De l'entrepôt central à LogiMag

À la fin de l'année 2019, l'entrepôt a été radicalement modifié. Un convoyeur à rouleaux pour les colis et les palettes a été installé. Deux postes de travail pour Peter et Jan (Vaes) le long du convoyeur à rouleaux et, derrière eux, un entrepôt très efficacement organisé. « Les chauffeurs déchargent désormais eux-mêmes leurs palettes et leurs colis. Ils sont placés sur le convoyeur à rouleaux et nous parviennent automatiquement. Nous pouvons traiter immédiatement les marchandises entrantes. Tout se fait désormais à l'aide de codes-barres et de scanners, de sorte que non seulement nous, mais aussi les départements des achats, de l'administration et de la facturation, savons quand une commande a été reçue, approuvée et peut donc également être payée », explique Peter. Sur l'aire de travail, dans tout le chantier, il y a maintenant des racks Kanban pour tous les petits articles tels que les vis, les écrous, etc. Ce système à deux bacs est entièrement géré et réapprovisionné à partir du LogiMag. En outre, les produits de plus grande taille tels que les câbles, les tuyaux, etc., dans différentes tailles, épaisseurs et conceptions, sont tenus en stock de manière standard.

« Si l'on repense à l'époque, avec la machine à écrire, le télex et le VideoWriter, beaucoup de choses ont changé. Mais ce qui n'a pas changé, c'est l'excellente ambiance de travail et les collègues. »

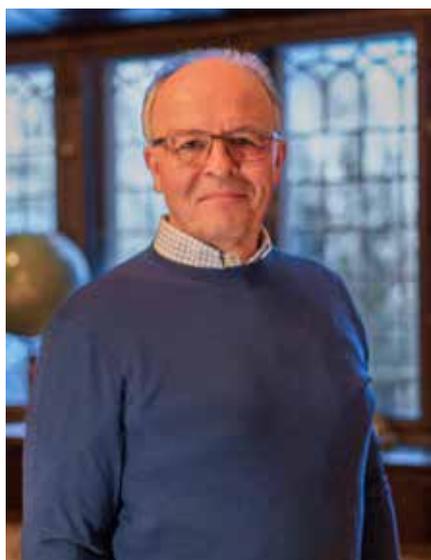
Stock et projet

Peter : « Toutes les commandes de projets peuvent être divisées en quatre phases. Nous commençons par les matériaux pour le département de préfabrication. C'est là que sont fabriqués tous les modules de la salle des machines et que le mât est entièrement équipé de câblages et d'équipements. Vient ensuite la salle des machines proprement dite, c'est-à-dire tout ce qui ne provient pas du préfabriqué. En troisième lieu, vient la menuiserie. Les modules intérieurs arrivent sur la ligne Logicam directement de notre usine de meubles à Echt, mais nous fournissons tous les matériaux nécessaires à leur installation. La dernière étape est celle des

finitions, où l'on distingue à nouveau les modules préfabriqués, comme le tableau de bord, et les autres matériaux, comme le réfrigérateur, le four/micro-ondes, les fenêtres, la sellerie, l'inventaire du bateau, etc. »

Toutes ces phases sont synchronisées avec les temps de cycle de la production des Logicam I, II et III. Tous les éléments liés au projet sont commandés auprès des fournisseurs au plus tard 14 jours avant le début de la phase. Pour chaque phase de production, le LogiMag dispose d'étagères mobiles prêtes à être transportées au bon moment sur le lieu de travail. On y trouve tous les matériaux nécessaires pour ce poste de travail. Ainsi, le personnel n'a pratiquement plus besoin de faire des allers-retours dans les ateliers, ce qui rend le travail très efficace.

En comptant sa période de stage, Peter travaille chez Linszen depuis plus de 38 ans. « Si l'on repense à l'époque, avec la machine à écrire, le télex et le VideoWriter, beaucoup de choses ont changé. Mais ce qui n'a pas changé, c'est l'excellente ambiance de travail et les collègues. » ♦



44

Harald Korn

STURDY YACHTS. SEUL LE MEILLEUR EST ASSEZ BON

Nous rencontrons Harald Korn - notre concessionnaire Linssen en Norvège - à bord d'un de leurs bateaux de démonstration, un Grand Sturdy 45.0 Sedan. Le bateau est amarré à leur marina de Leangbukta, à côté d'un Grand Sturdy 35.0 AC légèrement plus petit.

« Nous avons le sentiment que de plus en plus de personnes s'intéressent aux solutions durables, même lorsqu'elles rêvent d'un nouveau bateau », déclare M. Korn. « Les yachts Linssen sont de purs bateaux à déplacement, parmi les plus économiques et les plus aptes à la navigation sur le marché. Personne ne semble être rebuté par le fait que vous bénéficiez également d'un grand luxe, d'une superbe qualité et d'un bateau qui dure toute une vie - et conserve sa valeur. »

Un concessionnaire Linssen Yachts au milieu de l'archipel norvégien

« La côte du Skagerrak est parfaite pour la navigation de plaisance. Le magnifique archipel et les fjords

offrent une variété d'amarrages, de voies navigables abritées et de petites villes. En été, la température de l'eau se situe normalement autour de 20°C. Il y a littéralement des centaines d'endroits étonnants où vous pouvez vous amarrer, les ports naturels sont uniques, et avec une marée quasi nulle, vous pouvez vous amarrer directement sur la roche nue.

La nature est probablement l'une des raisons pour lesquelles la Norvège a l'une des plus fortes densités de bateaux. Avec plus d'un million de bateaux immatriculés et un peu plus de cinq millions d'habitants, on peut affirmer que presque tous les Norvégiens ont accès à un bateau !



« La côte du Skagerrak est parfaite pour la navigation de plaisance. Le magnifique archipel et les fjords offrent une variété d'amarrages, de voies navigables abritées et de petites villes. »

Les plaisanciers norvégiens sont également très serviables. Demandez simplement de l'aide si vous en avez besoin ! Tous les Norvégiens parlent l'anglais - certains même l'allemand, l'espagnol ou le français. En Suède comme en Norvège, tout le monde est autorisé à se déplacer librement sur le rivage, même si le terrain est privé, à condition d'éviter les jardins cultivés et les quais privés. »

Une attention particulière à l'environnement

« Les Norvégiens sont de plus en plus conscients de l'environnement.

La coque en acier dure presque toute une vie, si elle est correctement entretenue. Le chantier a également développé sa propre procédure pour rénover la coque et restaurer tous les intérieurs si nécessaire. Les moteurs sont dimensionnés et optimisés en étroite collaboration avec Volvo et Mercury pour offrir des performances maximales et une usure minimale. Tous les modèles présentent une économie de carburant très favorable et des émissions minimales. Tout cela nous rend fiers de représenter Linssen Yachts en Norvège ».

Expérience et connaissances

Sturdy Yachts est une entreprise relativement récente, mais l'équipe a travaillé comme importateurs de bateaux pendant de nombreuses années et a représenté certains des plus grands fabricants mondiaux. Nous avons demandé à M. Korn pourquoi ils ont choisi de se concentrer davantage sur Linssen Yachts. « Nous voulions nous concentrer sur des marques moins nombreuses, mais solides, et le choix naturel était donc de renforcer notre relation avec Linssen Yachts. Nous préférons travailler avec des chantiers navals familiaux qui existent depuis plusieurs générations et qui ont une solidité financière suffisante pour penser à la qualité et à la production durable. Pour nous, il s'agit d'avoir la certitude que ceux qui ont produit nos bateaux ont une longue tradition de construction navale, pensent en termes de qualité à tous les niveaux et ont le sens du détail. Comme nous

Aker Brygge est une grande marina située à proximité du centre-ville. Une fois sur place, nous vous recommandons de passer devant la forteresse d'Akershus et de vous rendre à l'opéra de Bjørvika.



Aker Brygge

46



Middagsbukta



Oskarsborg

« Nous voulions nous concentrer sur des marques moins nombreuses, mais solides, et le choix naturel était donc de renforcer notre relation avec Linssen Yachts. »

aimons le dire : un bateau peut être bien plus qu'un simple bateau. Ça peut être un Linssen. »

Beaucoup diront probablement que ce sont des bateaux qui conviennent le mieux aux canaux européens et qui ne sont pas adaptés à la croisière côtière. Que souhaiteriez-vous leur dire ? « Parmi les éléments les plus importants pour évaluer si un bateau est en état de naviguer en mer figurent des facteurs tels que le centre de gravité, la forme de la coque, le type de quille et le lest, la stabilité, la solidité, la flottabilité en cas de charge lourde, la fiabilité des systèmes de propulsion et la capacité à évacuer l'eau des vagues par-dessus bord. Un yacht Linssen obtient un score élevé pour la plupart de ces facteurs. Mais tous les bateaux

à déplacement vont rouler. Une solution pour éviter cela est d'installer des stabilisateurs. Nous le recommandons également sur nos modèles de 40 pieds et plus et vous améliorerez grandement votre confort à bord, même lorsque vous naviguez sur des mers plus agitées. »

Où faire une croisière

« Notre capitale, Oslo, est située « au sommet » du fjord d'Oslo, entourée de forêts, et le fjord est sans doute la plus belle façon d'approcher la ville. Aker Brygge est une grande marina située à proximité du centre-ville. Une fois sur place, nous vous recommandons de passer devant la forteresse d'Akershus et de vous rendre à l'opéra de Bjørnvika.

Il existe de nombreuses îles agréables dans les parties intérieures du fjord d'Oslo. Middagsbukta est très proche et constitue l'un des mouillages les plus populaires de la région. Vous pouvez également vous amarrer au rivage.

Un peu plus loin, vous trouverez Oscarsborg, une forteresse à l'histoire dramatique datant de la Seconde Guerre mondiale. Il y a une très belle marina, une petite plage de sable et des sentiers de randonnée. » ◆

47

STURDY YACHTS
SUSTAINABLE BOATING

Sturdy Yachts

Harald Korn
Leangbukta 36
NO-1392 Vette, Norway
T: +47 66 79 70 18
info@sturdiyachts.com
www.sturdiyachts.com

PROPULSION ÉLECTRIQUE OU HYBRIDE - SOMMES-NOUS PRÊTS ?

48

Ces dernières années, le monde des systèmes de propulsion subit un profond bouleversement. Depuis que le Green Deal contribue - avec son objectif de réduction de 50 % des émissions de CO2 d'ici à 2030 - à définir l'agenda politique tant au niveau national qu'international, de nombreux secteurs travaillent sur ce thème. Contrairement aux fabricants du secteur automobile, l'industrie de la construction de yachts, en tant que secteur relativement petit, n'a pas encore d'obligations concrètes dans ce domaine. Mais comme nous partageons une partie de notre technologie avec ce secteur, cette question devient également de plus en plus importante au sein de notre branche d'activité.

Voiture particulière contre camion, bateau de sport contre yacht à moteur

Bien que les yachts à moteur soient régulièrement comparés aux voitures particulières, cela ne s'applique qu'aux petits bateaux ouverts de moins de 10 mètres. Dès que les yachts deviennent plus grands et plus lourds, la comparaison avec un camion ou un autocar est plus appropriée. Le poids, la puissance requise et la nature de l'utilisation (longs trajets) vont plutôt dans ce sens. L'infrastructure de

recharge encore limitée correspond également à notre secteur. L'autonomie est en l'occurrence d'une très grande importance.

Les camions, les autocars et aussi nos yachts à moteur ont toutefois beaucoup de masse, et toute cette masse doit être mise en mouvement et déplacée. Cela demande beaucoup d'énergie.

Si l'on associe l'autonomie souhaitée et la puissance requise, on constate rapidement que cela conduit à une grande capacité de batterie. Et les batteries sont encore très chères. C'est aussi la raison pour laquelle nous ne voyons pratiquement que des solutions hybrides aujourd'hui : un moteur diesel (générateur) - pas moins puissant que d'habitude - complété par un entraînement électrique supplémentaire avec un petit pack de batteries. Bien sûr, c'est une belle solution, mais est-ce qu'elle fonctionne ? En fait, il s'agit de deux entraînements distincts sur la même hélice. Cependant, ce double entraînement augmente considérablement le prix, ainsi que les coûts d'entretien, tandis que l'effet positif sur l'environnement est quasi nul. Il ne s'agit donc pas d'une véritable solution qui contribue à la réduction du CO2. Cela n'est possible qu'avec un système à 100 % électrique, et seulement si cette énergie est produite de manière responsable.

Chez Linssen Yachts, nous travaillons actuellement sur cette question, mais en nous concentrant sur le 100 % électrique. Bien sûr, nous suivons également les évolutions dans d'autres domaines, comme l'hydrogène, mais cette technologie a peut-être encore plus de chemin à parcourir que celle des batteries.

Des yachts Linssen à propulsion 100 % électrique ?

Retour à la propulsion électrique. Pour amener un yacht à moteur à sa vitesse de croisière, une puissance de 3 à 4 kW par tonne est nécessaire. Un yacht à moteur en acier de 35 pieds pesant 8 à 9 tonnes nécessite environ 25 à 30 kW par heure de fonctionnement. Ainsi, pour naviguer pendant une journée, il faudrait un ensemble de batteries de 100 à 150 kW. Cela ne comprend même pas la consommation de l'alimentation électrique de bord, du propulseur d'étrave et de poupe et du chauffage. Les prix des batteries sont actuellement encore très élevés en raison de l'énorme demande et de la capacité de production relativement limitée, généralement autour de 1 000 € par kWh. La personne capable de calculer rapidement constatera que le seul pack de batteries de base coûtera une somme énorme.

Si l'on compare ensuite la faible pollution de nos moteurs diesel, qui ont été sélectionnés précisément en raison de la vitesse de coque, la propulsion actuelle reste de manière convaincante le système le moins polluant !

Recharge

Néanmoins, nous croyons au progrès de cette technologie, également pour notre secteur. Cependant, elle a besoin de temps pour se développer davantage, jusqu'à ce que tous les facteurs critiques soient suffisamment favorables pour la rendre pratique et économiquement réalisable. La densité énergétique, le nombre de cycles de charge et la durée de vie des batteries ne cessent de s'améliorer, et leur prix diminue progressivement. Les systèmes solaires sont de plus en plus efficaces et peuvent contribuer à recharger (partiellement) les batteries pendant que le navire est en service. Le développement d'une infrastructure de recharge dans les marinas est également nécessaire. Un sujet pour les propriétaires de ports et peut-être aussi pour les responsables politiques. En outre, nous allons bien sûr étudier comment réduire le poids de nos yachts à moteur - tout en conservant la qualité et les caractéristiques de navigation - afin de réduire la puissance nécessaire.

Réunir tous ces facteurs prend du temps. Notre équipe de recherche effectue des tests et des études, et s'entretient avec les principaux acteurs pour acquérir des connaissances. Ainsi, lorsque le moment sera venu, nous serons également en mesure d'ajouter à notre programme des yachts à propulsion électrique. Le tout sous une saine tension...

Nous ne manquerons pas de vous tenir au courant !



Linssen Pénichette avec propulsion LIPPCON® pour Locaboat

Pour Locaboat, l'un des plus grands acteurs du secteur de la location, nous avons développé le tout nouveau modèle Linssen Pénichette Évolution. Ce prototype est équipé d'une propulsion LIPPCON® dont le cœur est un générateur diesel silencieux. Il fournit le courant au moteur électrique principal qui entraîne l'arbre d'hélice et un moteur électrique séparé qui entraîne l'hélice d'étrave et l'hélice de poupe. Mais aussi pour tous les équipements électriques à bord, même lorsque le moteur principal n'est pas en marche. Le navire dispose également d'un système de direction par joystick qui permet à tout débutant ou expert de manœuvrer facilement le navire et où LIPPCON® détermine l'interaction entre le moteur principal, l'hélice d'étrave et celle de poupe, le tout avec des moteurs électriques. C'est cela aussi, LIPPCON® !



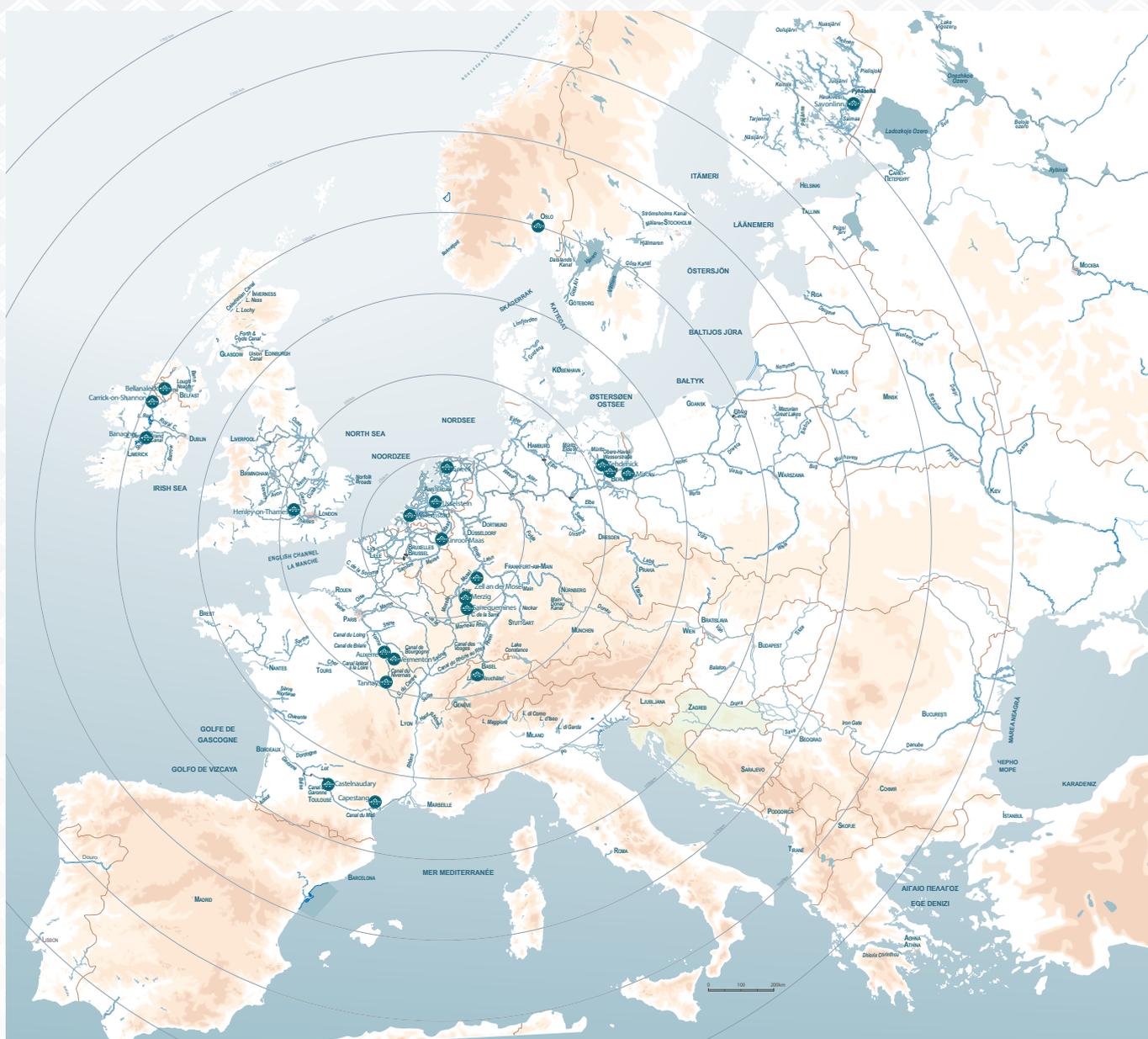
Depuis juillet 2017, Locaboat a mis en service 38 Pénichettes, une excellente occasion pour nous de tester dans le détail notre technologie de propulsion électrique à grande échelle et dans la pratique. Les premiers résultats sont très encourageants.



Extension du réseau Linssen Boating Holidays®

Le réseau de location de Linssen Yachts, Linssen Boating Holidays®, continue de se développer régulièrement. Il y a maintenant plus de 100 yachts Linssen dans 9 pays auprès des 13 partenaires, avec un total de 22 points de départ. Il existe donc toujours un endroit où vous pouvez passer de fantastiques vacances en bateau. Tous les partenaires ont la haute qualité LBH dans leur ADN et vous assureront une expérience inoubliable.

50





Chaque pays et chaque région a ses propres charmes et caractéristiques. De vastes champs et des villages pittoresques en Frise, des vignobles sur les pentes de la Moselle ou peut-être le centre de Berlin. Profitez du calme et de la tranquillité du Biesbosch, ou Vive la France au cœur de la Bourgogne ou sur le Canal du Midi. Tout est possible.

Recherche de nouveaux investisseurs et de nouvelles destinations
En outre, Linssen Boating Holidays® continue de rechercher activement de nouvelles destinations en Europe et au-delà, afin de rendre les zones et les possibilités de navigation encore plus variées. Plusieurs sites disposent encore d'une marge d'expansion

dans la gamme des yachts proposés. Veuillez contacter Wendy Linssen (Wendy.linssen@linssenyachts.com) pour plus d'informations. ♦





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