LINSSEN
MAGAZINE

LINSSEN YACHTS

ÉCLAIRAGE :
LINSSEN 55 SL AC VARIOTOP®

RÉCIT DE VOYAGE :
LA SUÈDE - UNE SURPRISE POUR NOUS

LES DERNIERS MODÈLES LINSSEN SL :
LE LINSSEN 45 SL AC ET LE SEDAN

#62
35e ANNÉE
OCTOBRE 2022

Dynamic Marine Systems

Ahead in stabilisation

DMS MagnusMaster

Pour les yachts de croisière à faible vitesse et à carène à déplacement et à semi-déplacement jusqu'à 30 mètres

DMS Anti Rolling Gyro

Pour ceux qui prennent la **stabilité de la vitesse nulle** sérieusement

DMS Universal

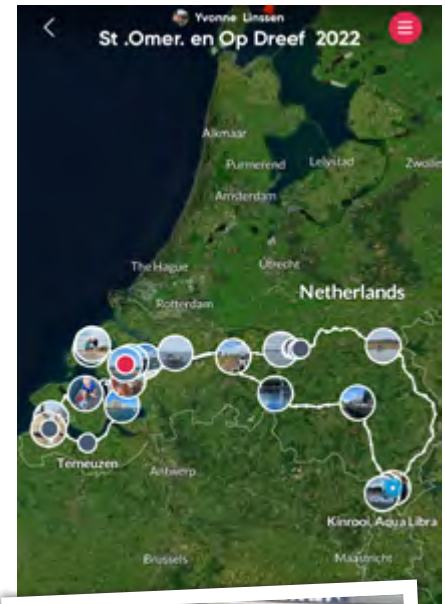
Système de contrôle avancé pour tous les yachts avec stabilisateurs d'aileron déjà installé

www.dmsholland.com

CHÈRE LECTRICE, CHER LECTEUR,

Il se passe toujours quelque chose dans la navigation de plaisance. L'année dernière, il y avait trop d'eau en été, cette année, il n'y en a pas assez en de nombreux endroits. En 2022, l'équipage du St. Omer. devait traverser la Belgique d'est en ouest, du Limbourg donc jusqu'à la côte. Du moins, c'est ce qui était prévu. Mais les difficultés de circulation qu'on nous signalait et l'arrivée des « basses eaux » ne nous rassuraient pas. Alors que nos vacances approchaient, beaucoup d'écluses étaient déjà fermées en France. Nous avons alors préféré changer nos plans.

Finalement, notre destination serait la Zélande. Avec entre autres Kortgene, Flessingue, Breskens, Yerseke, Sint- Annaland et Oude-Tonge. Bien entendu, il faudrait aussi passer par Grevelingen. Nous avons fait un beau circuit, 81 heures de navigation, 700 km, et ce en 3 semaines. Une météo formidable en prime. Nous avons croisé bien des plaisanciers heureux. Et, comme toujours, beaucoup de regards se portaient sur notre St. Omer. vert olive, et j'avoue que ça nous flatte. Assez régulièrement, les capitaines de port venaient eux aussi admirer notre bateau.



Après les vacances, nous avions encore prévu une belle excursion. Beaucoup d'entre vous savent pourquoi notre bateau s'appelle St. Omer. Son nom lui vient de la bière belge spéciale préférée de l'équipage, Omer.
En septembre, la brasserie Omer, qui est elle aussi une affaire familiale, fêtait ses 130 ans. En véritables amateurs que nous sommes, nous devions bien sûr en être. Pour obtenir son ticket pour visiter la brasserie, il fallait envoyer une photo de soi avec une « Omer. parfaitement servie ». Nous avons donc pris une photo d'une Omer sur notre St. Omer. Succès garanti bien sûr !
Ainsi, nous sommes partis le 10 septembre pour Bellegem où se trouvaient des centaines d'autres fans d'Omer. À l'entrée, une chaîne TV locale était justement en train d'interviewer Jean Vander Ghinste - quatrième génération d'Omer. À la fin, j'ai décidé de ne pas me gêner et d'aller raconter à M. Vander Ghinste que nous sommes nous aussi une entreprise familiale et lui dire pourquoi nous avons appelé notre bateau comme sa bière. Une heure plus tard, nous le croisons à nouveau, cette fois accompagné d'un journaliste du quotidien belge « Het Laatste Nieuws ». Il me demande de raconter à nouveau mon histoire. Je m'exécute volontiers ! Je parle avec plaisir au journaliste de notre entreprise, de l'amour pour Omer. et de notre bateau. Le lendemain, notre photo et notre histoire sont dans le journal.

Maintenant que septembre touche à sa fin, nous sommes tout aux préparatifs des « river trials » en octobre et déjà aussi des journées de l'Avent de Linssen Yachts Boat Show qui devraient (nous l'espérons !) se tenir à nouveau cette année du 19 novembre au 21 décembre. Nous allons bientôt présenter sur linssenyachts.com/advent le programme de ces journées dans son intégralité. Vous devriez y jeter un coup œil, ça en vaut la peine.

J'espère avoir le plaisir de vous accueillir (à nouveau) dans notre showroom à cette occasion !

Yvonne Linssen

SOMMAIRE

ÉCLAIRAGE

Les derniers modèles Linssen SL : le Linssen 45 SL AC et le Sedan

Linssen 55 SL AC Variotop®

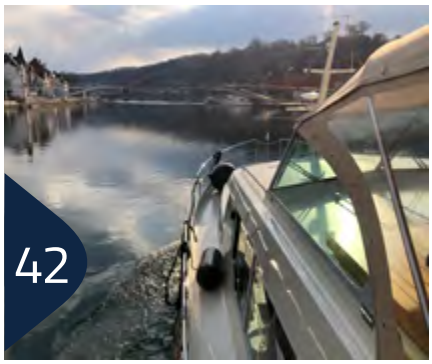
PARTENAIRE

Boatequipment Marine Service Schuller / Boat Equipment Watersport

RÉCIT DE VOYAGE

La Suède – une surprise pour nous

L'ouverture de la saison est toujours une aventure



Naviguer sur le Rhin, avec les conseils de Peter Weidner.

LINSSEN
MAGAZINE

NO 62, 35e ANNÉE - OCTOBRE 2022

ACHEVÉ D'IMPRIMER

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, Sven Heinrich, Peter Weidner, Boat Equipment Wassersport, Thijs Moonen, Famille De Ruytter

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 :
Acolad Nederland
maastricht@acolad.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.

6 Brèves dont :
Jubilés, 20e édition du André Suntjens Paastour, Musée maritime, Formation en technologie maritime, nomination Powerboat of the Year et Hiswa 2022
11 Invitation aux Semaines de l'Avent Linssen Yachts Boat Show 2022
30 Paroles de collaborateur : Thijs Moonen
38 Variotop® à l'honneur
40 Actualités Linssen Boating Holidays®
48 Linssen Boating Holidays® vue d'ensemble carte partenaires
50 Tournée de la flottille Blue Water 2022

ANDRÉ SUNTJENS EASTER TOUR

Cette année, un Easter Tour a de nouveau pu être organisé. Suite au décès de notre estimé collègue André Suntjens – qui a organisé cet événement pendant des années – la croisière pascale s'appelle désormais « André Suntjens Easter Tour ». Pas moins de 21 yachts Linssen ont ainsi effectué du 15 au 18 avril le « tour du Limbourg » de Maasbracht à Maastricht, via Bocholt et Maasmechelen, puis retour à Maasbracht par le canal Juliana. L'organisation n'est pas une mince affaire puisqu'il faut prévoir des emplacements dans les ports pour tous ces yachts et tout planifier. Des temps de convivialité et d'échange d'expériences entre les propriétaires de yachts Linssen si différents les uns des autres ont ponctué cet événement où tous naviguaient et profitaient ensemble du bel environnement. On partageait ainsi volontiers un moment sur la jetée, tout en savourant un verre de vin ou de bière, sur le pont du yacht des uns ou des autres avec quelques en-cas ou dans un restaurant local pour le repas commun.

Musée de la navigation fluviale sur la Meuse

Le musée de la navigation fluviale sur la Meuse raconte la riche histoire de la bourse d'affrètement, ainsi que le passé et le présent de la navigation fluviale. Ainsi, on y trouve une maquette du « schepenkerkhof » ou cimetière de bateaux témoignant de la catastrophe du 30 septembre 1944 où 240 bateaux ont été dynamités et coulés par l'ennemi dans le port de Maasbracht. Cette maquette ayant été réalisée par Jac. Linssen sr., le musée et Linssen Yachts sont intiment liés.

Combinez votre visite à Linssen Yachts avec celle du musée de la navigation fluviale sur la Meuse

Par ailleurs, le musée expose divers modèles réduits de bateaux qui ont navigué sur les eaux intérieures dans un passé éloigné. Il s'avère que la Meuse a même été parcourue par un bateau de Vikings venus du Grand nord ! Un exemplaire y trône à côté de voiliers skûts, clippers, tjalks et de nombreux autres bateaux à l'échelle. On y trouve aussi de magnifiques reproductions de grands chantiers navals que l'on peut actionner.

Même l'histoire de l'extraction de sable et de gravier y est évoquée. C'est grâce à cette activité que de nombreux bateaux ont pu travailler, ainsi que beaucoup de sociétés d'autres domaines. Enfin, lorsque cette activité a cessé, elle a cédé la place à de nouvelles zones naturelles des Maasplassen du Limbourg qui offrent aujourd'hui de nombreuses possibilités de loisirs sur l'eau et où il n'est pas rare qu'un yacht Linssen jette l'ancre.

Havenstraat 12, 6051 CR Maasbracht

facebook
Rejoignez le Linssen Yachts Cruising Group

YouTube
Abonnez-vous à notre chaîne YouTube

ANCIENNETÉ

Cette année encore, l'entreprise familiale recense plusieurs anniversaires d'ancienneté. Ainsi, pas moins de six personnes fêtent 25 ans, une 40 ans et une autre 50 ans de présence dans l'entreprise. Bien évidemment, cela se fête !

25 ans d'ancienneté

Pendant des années, **Jo Linssen** a mis sur pied les nombreux salons nationaux et internationaux et, pendant longtemps aussi, il s'est chargé du transport interne, de l'ascenseur à bateaux et du chargement des camions avec nos yachts. À l'instar de nombreux collègues avec beaucoup d'ancienneté, **Rick Fusers** est passé par divers services et a bien évolué au sein de l'entreprise. De la programmation des premières fraiseuses à bois en 1991 à la préparation au bureau administratif et à l'assistance commerciale. Et, depuis de nombreuses années déjà, le service des achats est devenu son domaine. **Thijs Moonen** assure depuis des années l'administration du personnel et tout ce qui s'y rapporte de nos jours. À l'époque de ses débuts, les systèmes n'étaient pas encore aussi avancés qu'aujourd'hui et la saisie était souvent manuelle. Heureusement, les choses ont changé et il peut se concentrer sur la gestion RH. **Roy Jacobs** a commencé à l'entrepôt et est passé par le montage final avant de devenir technicien responsable sur la ligne de production Logicam I. Électrotechnicien hors-pair, **Robert Beelen** est à l'origine de nombreuses innovations techniques chez Linssen. Enfin, **Nicole Hendrikx** du service administratif sait exploiter au mieux le système ERP de Linssen pour mener à bien tous les projets.

40 ans et 50 ans d'ancienneté

Depuis de nombreuses années, **Miriam Joris** est secrétaire de direction ainsi que membre de l'équipe de management. Sa longue expérience en fait une collaboratrice indispensable.
Voilà 50 ans que **Jan Linssen** est « en service »... Dans le passé, il a lui aussi travaillé dans plusieurs services chez Linssen, mais vous le connaissez aujourd'hui surtout pour les formations de navigation qu'il anime pour tous les nouveaux propriétaires Linssen une fois qu'ils ont pris possession de leur yacht. Jan est aussi notre skipper privilégié pour les nombreuses séances photo des dernières années. Tout au long de l'année ou presque, c'est sur son Grand Sturdy 30.0 Sedan qu'on le trouve.

HISWA TE WATER

Il est désormais à nouveau possible de se rendre à des salons et foires. Hiswa te Water à Lelystad (31/08–04/09) a été le premier à se tenir depuis longtemps. Et ce fut tout de suite un grand succès. Les organisateurs avaient créé un cadre parfait. Nos vendeurs en avaient très envie et les visiteurs venus en grand nombre étaient particulièrement positifs. Un magnifique événement où nos premières mondiales - le Linssen 45 SL Sedan et le Linssen 55 SL AC Variotop® - ont été parfaitement mises en valeur.

facebook
Rejoignez le Linssen Yachts Cruising Group

YouTube
Abonnez-vous à notre chaîne YouTube

Nomination « European Powerboat of the Year 2023 »

L'attribution de ce prix repose sur les délibérations d'un jury spécialisé de journalistes nautiques de premier plan qui proposent des bateaux pour le prix dans les diverses catégories. Leur évaluation porte sur la qualité, l'innovation de produit, le rapport qualité/prix, les caractéristiques de navigabilité et la construction.

Le prix « European Powerboat Award » est décerné par les magazines dédiés aux bateaux à moteur BOOTE (Allemagne), Boatmag.it (Italie), Båtmagasinet (Norvège), Marina.ch (Suisse), Motorboot (Pays-Bas), Náutica y Yates (Espagne), Neptune (France) et Yachtrevue (Autriche).
La remise du prix aura lieu lors de la cérémonie d'ouverture du salon Boot Düsseldorf, le samedi 21 janvier 2023.

EUROPEAN POWER BOAT OF THE YEAR
NOMINATED 2023

werkenbijlinssen.nl

Maasgouw maritime

Il est de plus en plus difficile de trouver du bon personnel (technique). De moins en moins de jeunes optent pour une formation technique dans l'industrie manufacturière. Pour inciter très tôt les jeunes à choisir une formation technique, la commune de Maasgouw, ainsi que Keyport, Sparktechlab, Tinnemans Floating Solutions, Vissers & van Dijk et Linssen Yachts ont lancé un projet destiné aux enfants des classes 7 et 8 afin qu'ils découvrent toutes les possibilités qu'offre un travail dans la technique de la navigation. Ce projet aboutit finalement dans une formation Mbo de technique maritime. Elle commencera en 2023 à Gilde Opleidingen. Cette formation spécialisée répond aux besoins des entreprises de notre secteur. Les étudiants peuvent immédiatement se lancer dans la pratique « réelle » pour y appliquer les dernières techniques développées. Citons en exemple l'utilisation de l'hydrogène et l'entraînement électrique, mais aussi l'impression 3D, l'IoT et la robotisation.

Tinnemans floating solutions
LINSSEN YACHTS
SCHEEPS ELEKTRO TECHNIEK VISSERS&VAN DIJK

PREMIÈRES MONDIALES
LE LINSSEN 45 SL SEDAN ET LE LINSSEN 55 SL AC VARIOTOP®

INVITATION

INVITATION AUX SEMAINES DE L'AVENT LINSSEN YACHTS BOAT SHOW 2022

La famille internationale de Linssen vous invite aux semaines de l'Avent Linssen Yachts du samedi 19 novembre au mercredi 21 décembre 2022.

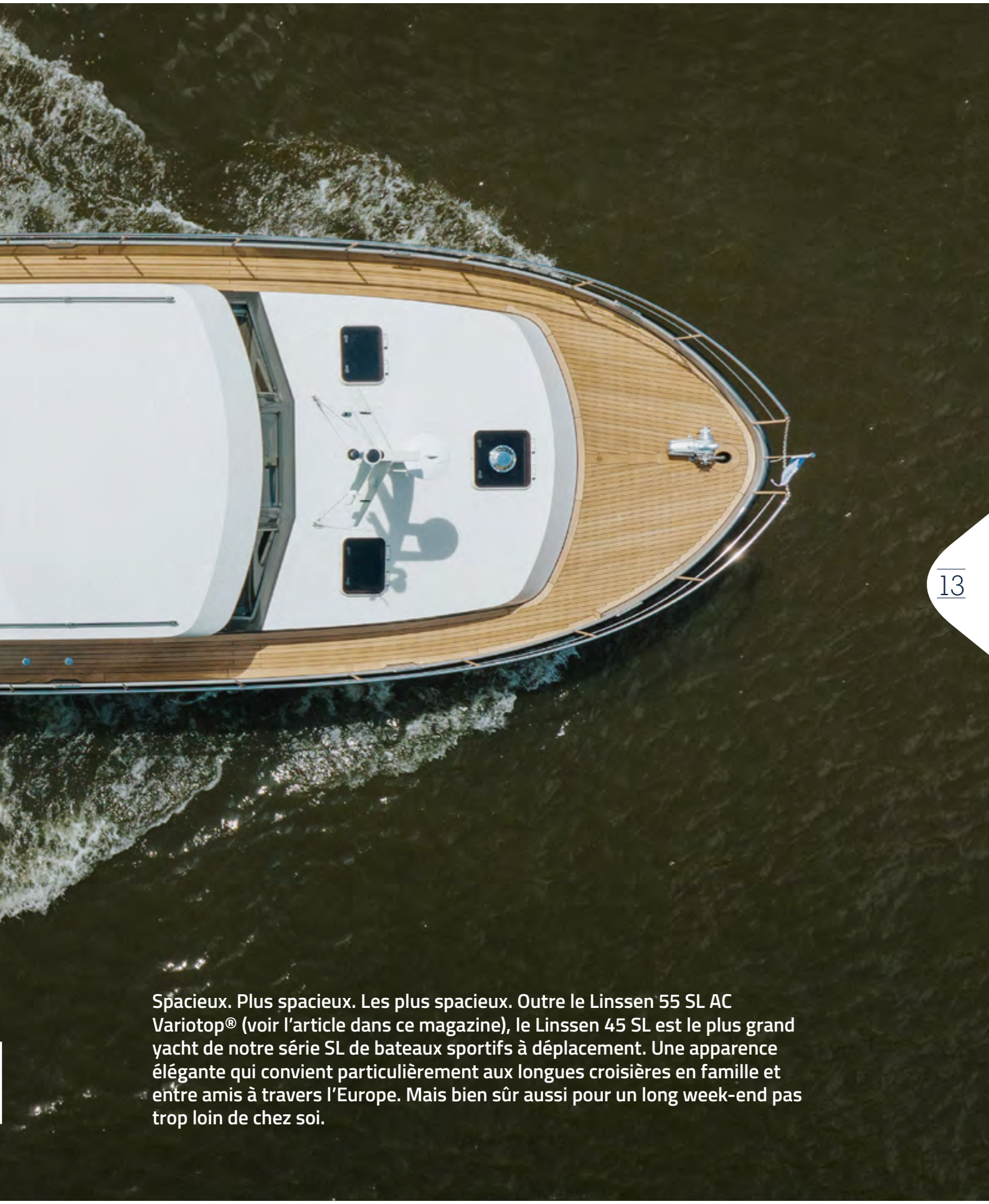
Au cours des semaines de l'Avent Linssen Yachts, nous allons encore vous surprendre avec une chaleureuse ambiance de l'Avent dans notre showroom. Il y aura du délicieux vin chaud, du chocolat chaud et la traditionnelle musique de Noël près du sapin. En toute tranquillité et sans engagement, vous pourrez voir les yachts Linssen neufs et d'occasion exposés et participer à une visite guidée du chantier.

Exposition de yachts très divers
Nous avons à nouveau composé une vaste sélection de yachts neufs et d'occasion. Des yachts de 30-55 pieds (9,70-16,50 m) des trois séries de yachts Linssen différentes : Grand Sturdy, SL et Variotop®.

Nous vous demandons de bien vouloir annoncer votre venue à l'avance afin de vous assurer une visite agréable et en toute sécurité.
Vous trouverez le formulaire de participation et d'autres informations sur :
www.linssenyachts.com/advent

Dates : du samedi 19 novembre au mercredi 21 décembre 2022 inclus
Horaires : en semaine : 09h00-17h00
le samedi : 10h00-16h00
uniquement sur rendez-vous le dimanche

LES DERNIERS MODÈLES LINSSEN SL : LE LINSSEN 45 SL AC ET LE SEDAN



Spacieux. Plus spacieux. Les plus spacieux. Outre le Linssen 55 SL AC Variotop® (voir l'article dans ce magazine), le Linssen 45 SL est le plus grand 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 pas trop loin de chez soi.

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 série SL. Une orientation stylistique avec laquelle nous optons volontairement pour le renouveau en matière de design, de couleur et d'intérieur.

À bord du Linssen 45 SL, vous ferez l'expérience du luxe de l'espace. Et vous trouverez beaucoup d'espace pour le luxe. L'agencement fonctionnel et l'utilisation optimale des mètres carrés disponibles font de chaque espace un endroit confortable. Tout ce dont vous avez besoin est là, et tout

ce que vous apportez de la maison lors de vos croisières peut être facilement rangé.

En plus du confort et de la classe à bord, l'équipement de base est lui aussi particulièrement étendu et comprend plus qu'on ne peut citer ici. Toutefois, nous souhaitons mettre en lumière certaines caractéristiques :

- L'entraînement est assuré par le moteur silencieux et économique Mercury.
- La puissante hélice d'étrave Side Power permet des manœuvres en toute sécurité.
- L'électronique à bord fonctionne via notre système de commande facile d'entretien CAN-bus ICCESS®.
- Quant à l'alimentation électrique, vous n'avez pas besoin de vous en préoccuper. Selon votre consommation, le courant est délivré par les batteries de bord et de démarrage via le chargeur/transformateur automatique ou la connexion de quai de 230 V /16 Ah avec long câble de quai.
- En outre, le Sedan est pourvu de série de 4 panneaux solaires 110 Wp montés sur le toit Longtop, y compris un régulateur de charge Smart Solar.
- Pour la navigation, vous disposez de l'instrument multifonctions Raymarine i70S pour la lecture du tirant d'eau et du journal.
- Bien entendu, le 45 SL est également doté du canapé avec système Easy Sleep Convert pour le couchage des invités inopinés.
- Tout l'éclairage extérieur est assuré par des lampes LED à économie d'énergie et à intensité variable.
- Dans la spacieuse cuisine en U équipée d'un réfrigérateur de 110 litres avec bac de congélation et d'un réchaud gaz 3 feux inox, vous pouvez aisément préparer de délicieux repas.
- Enfin, la capote recouvre intégralement le pont arrière de sorte que vous pouvez naviguer confortablement du tout début de saison à la fin de l'automne (sur le modèle AC).
- La porte coulissante pratique du Sedan se trouve à côté de la timonerie intérieure à bâbord pour pouvoir ainsi attacher une ligne facilement et en toute sécurité.
- Le cockpit ouvert est équipé sur le Sedan d'une bâche de timonerie afin de préserver votre confort même par temps moins agréable.

Pour notre série SL, nos concepteurs ont porté beaucoup d'attention à l'extérieur et à l'intérieur. L'intérieur se distingue par sa légèreté et l'utilisation de matériaux contrastés. Le 45 SL

À bord du Linssen 45 SL, vous ferez l'expérience du luxe de l'espace. Et vous trouverez beaucoup d'espace pour le luxe.

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.

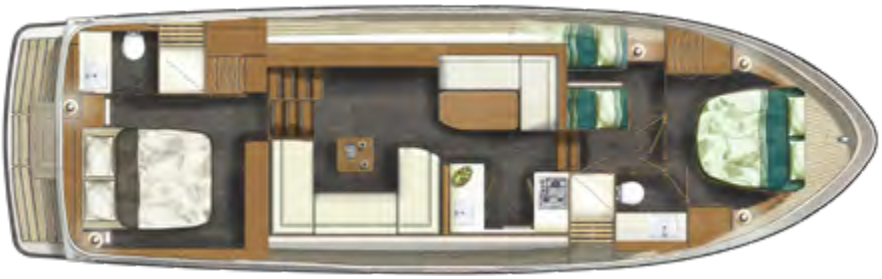
AC ou Sedan ?

Le 45 SL est également disponible en version AC avec cabine arrière et en version Sedan avec un spacieux cockpit ouvert. Le choix vous appartient et, surtout, il est très personnel.

Avec la version AC, vous disposez de trois cabines avec six couchettes, la cabine arrière restant votre domaine. Elle compte aussi un spacieux salon avec canapé, cuisine et coin-repas. Le grand pont arrière offre suffisamment

de places assises pour vous et votre famille ou vos invités et le poste de pilotage a un siège fixe. La plate-forme de bain laquée en inox avec pièces en teck massif est accessible via les marches en teck et la main courante à bâbord et tribord.

Le Sedan offre un espace tout aussi grand à bord. La cabine avant y est la cabine du capitaine, avec ses propres douche et WC. Les invités dans la cabine latérale peuvent utiliser le combiné douche/WC dans la coursive. Depuis le salon, le cockpit ouvert est accessible au même niveau. ◆



Linssen 45 SL AC

Linssen 45 SL Sedan

LA SUÈDE – UNE SURPRISE POUR NOUS

Je ne peux pas dire aujourd'hui quand nous avons pour la première fois rêvé d'un Linssen.

Sabine pense que c'était au moment de notre voyage en bord de Meuse à la fin des années 1990. Notre chienne labrador Santa avait tout juste un an et nous avons traversé la Belgique et la France en voiture. Un jour que nous étions dans un café, juste au-dessus de la Meuse, nous avons vu deux ou trois Linssen amarrer aux appontements. Nous n'avions rien à faire et observions les plaisanciers attacher leurs bateaux, s'entre-aider, boire un verre et se changer pour aller en ville. Je suis incapable de dire aujourd'hui ce qui nous avait fasciné au juste. C'était sans doute ce sentiment de liberté infinie, quand on peut vivre ainsi.

Sven, Sabine et Lotta Heinrich

Après de nombreuses années de location de bateaux, nous avons acheté en 2011 notre premier Linssen Grand Sturdy 380 Sedan « Santa ». Quel sentiment agréable que de réaliser son rêve. Nous avons passé de nombreux moments agréables à trois ou avec des amis sur le « Santa ». Mais il n'était pas fait pour des séjours prolongés. Par un heureux hasard, nous avons trouvé en 2014 le bateau de nos rêves chez Alexander Jonkers. Depuis, nous partons à bord de notre Linssen Grand Sturdy 430 Sedan « Arche » entre quelques brèves « interruptions de travail ».

En 2021, nous avons parcouru la Suède. La zone de navigation, les gens et la beauté de la nature nous ont enthousiasmés. Nous en faisons le récit ici :

Avril 2021

La planification du voyage est très compliquée cette année. En raison des diverses restrictions de déplacement, nous décidons de rallier la Suède par voie directe à partir de notre point de départ à Kiel. Notre traversée nous conduit à Kalvehave en passant par l'île de Lolland. Par un vent de force 2-3 et peu de vagues, nous avançons comme prévu.

À la mi-journée nous faisons une petite pause sur Vejrø, solitaire et idyllique. Nous allons nous dégourdir les jambes avec Lotta, notre chienne Labrador. Nous ne pouvons malheureusement pas nous attarder car nous devons arriver en Suède demain soir.

Mai 2021

Le 01/05/21, nous sommes en route pour Skanör. Notre pleine attention est requise pour poursuivre dans le Bøgestrøm entre Møn et Nyord. Vers 16h30, nous arrivons à Skanör/Suède.

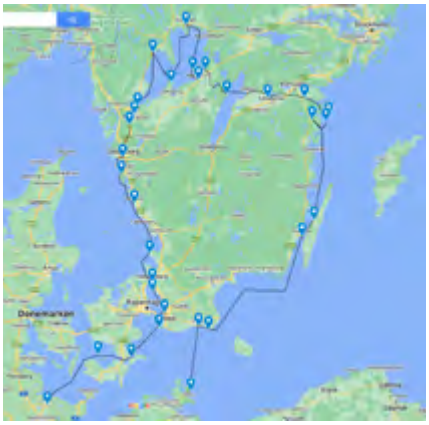
Skanör nous plaît. On peut s'y promener, il y a de belles villas à admirer et nous pouvons acheter du poisson frais dans le port. Nous y apprenons que les Suédois « swishent », c'est-à-dire paient par « Swish », un système de paiement suédois qui ressemble à Apple Pay. Partout - au restaurant, au stand de poisson, au marché aux puces - on paie avec Swish. À condition toutefois d'avoir un compte bancaire en Suède. Nous devons donc toujours avoir de l'argent liquide sur nous.

Nous aurions voulu rester un peu plus longtemps, mais la météo annonce beaucoup de vent pour les prochains jours. Nous nous réfugions donc à Malmö dans la marina Dockan où nous trouvons un très bel emplacement (en bout de quai). Nous y attendrons le retour d'un temps plus clément.

Il pleut beaucoup pendant trois jours, ce qui ne nous empêche pas de partir en promenade pour explorer Malmö que nous trouvons verte, moderne et ouverte sur l'eau.

Le temps s'améliore et nous repartons à 20 nm plus loin jusqu'à l'idyllique île de Ven. Elle a beaucoup à offrir aux randonneurs et promeneurs. Lotta est surtout intéressée par les faisans et lièvres. Les bons vivants ne seront pas déçus car il y a aussi la célèbre distillerie de whisky Spirit of Hven.

Depuis Ven, nous repartons pour la ville moderne de Helsingborg. Les nombreux parcs se rejoignent pour former une ceinture verte. Notre croisière nous conduit à Mölle, petit, mignon et convivial. Nous nous promenons sur



le Kullaberg « haut » de 188 m et admirons la vue.
À Torekov, nous faisons la connaissance d'une excellente poissonnerie au port. De beaux circuits de randonnée sont également proposés.

Varberg est dominée par sa forteresse du XIIIe siècle. Le marin y est gâté par un grand port avec des magasins et restaurants qui invitent à s'attarder.

Notre prochaine escale à Sandö Hamn nous offre un avant-goût de ce qui nous attend dans les archipels. Dans la réserve naturelle Vallda Sandö, nous admirons la vue sur les paysages insulaires qui s'étendent à nos pieds.
Le port a été construit pour 350 bateaux. Comme la saison est encore précoce, les ports sont assez calmes. Cela ne change qu'à la courte haute saison entre le solstice d'été en juin et la mi-août. Pour nous plaisanciers, l'infrastructure suédoise est excellente.

Nous atteignons Göteborg le 22 mai et obtenons facilement un emplacement dans le port de plaisance Lilla Bommen situé au centre. En saison, il vaut certainement mieux réserver. La ville est agréable à explorer à pied. Notre coup de cœur va au hall du marché. On y trouve toutes sortes de tentations pour la cuisine à bord.

Au bout de trois jours, nous repartons pour rejoindre enfin le canal Göta. Bien que nous imaginions que le canal Göta devait commencer à Göteborg, c'est le canal Trollhätten. Ce dernier traverse d'abord un paysage industriel jusqu'à Lilla Edet. Nous arrivons ensuite à l'échelle d'écluses Trollhättan à Åkersvass. Nous la passons tous seuls et le personnel renonce à encaisser la centaine d'euros de taxe car le « système » s'est effondré. L'argent liquide n'est pas accepté. Nous sommes d'accord.

Au nord de l'échelle d'écluses, nous trouvons un emplacement confortable. Lors de nos promenades, nous voyons l'ancien canal qui a accueilli un premier passage en 1800. Tout y est bien expliqué pour les visiteurs et c'est passionnant de lire des informations sur la construction et l'exploitation des écluses.
Le canal Trollhätten se termine à Vänersborg. Nous y faisons une halte pour découvrir à 5 km à l'Est les anciens sites de Tafelberge, Halleberg et Hunneberg. Il paraît que, outre des forêts de conifères, des marais et des lacs, on peut y voir des élans. Nous faisons une très longue promenade, mais n'apercevons aucun élan. Il vaudrait mieux réserver à Vänersborg une visite guidée avec « élan garanti ».

Juin 2021

Le lac Värnen s'étend maintenant devant nous. On ferait mieux de parler de mer intérieure. Il mesure en effet 75 km de large, 140 km de long et compte environ 22 000 îles.
Ce lac est la plus grande surprise et un cadeau lors de notre croisière. Entre-temps, un anticyclone scandinave assez stable est au-dessus de nous. Il devrait améliorer ce temps trop frais et pluvieux pour un mois de mai. Les températures de l'eau approchent des 20 degrés et invitent à la baignade en eau douce. Nous avançons toujours cap au nord. En journée, nous croisons tout au plus un ou deux bateaux, le Vänern nous appartient « presque ».
Nous explorons le lac en suivant le guide « Hamn Nr. 9 ». Chaque opportunité d'amarrage ou baie d'ancrage y est décrite dans le détail. Nous remontons d'abord côté ouest en direction de Åmål. À Köpmannebro, nous arrivons à la sortie du canal Dalsland, mais il n'ouvre qu'après Midsommar et convient mieux aux bateaux plus petits.
Il y a tant d'endroits charmants, souvent dotés d'amarrages ou de points d'ancrage simples. Il y a toujours suffisamment de place. Le paiement consiste en un « don » dans la caisse de confiance de l'exploitant de l'appontement. À la plupart des amarrages, il y a des emplacements pour barbecue, des points de collecte des déchets et des toilettes simples. Nous ne nous essayons pas à « l'amarrage suédois » proue contre rochers. Attacher notre bateau de 23 tonnes contre les rochers ne nous paraît pas sûr du tout. Ce sont généralement des bateaux GFK plus petits qui

utilisent cette forme d'amarrage. Un davier d'ancre de poupe et une échelle de proue seraient absolument nécessaires pour le nôtre. Au cours de cette croisière, le canot s'avère très utile. Avec le moteur électrique, nous pouvons glisser silencieusement entre les îlots rocheux, c'est une expérience de pure nature.

Nous sommes amarrés seuls à Floghall, Säffle Sandö. La pluie s'installe à midi. Enfin, nous trouvons un sauna sur un « rocher ». Le four du bastu chauffe rapidement et nous transpirons bien, puis allons nous rafraîchir dans le lac et profiter de la nature. C'est un peu comme ça que nous avions imaginé la Suède. En fin de journée, les nuages se sont dissipés et nous profitons de l'ambiance magique de cette soirée. De l'agneau grillé et du vin rouge complètent l'expérience.

Comme on annonçait pour les prochains jours un peu plus de vent de SO, nous changeons de côté et naviguons vers l'île un peu plus grande de Kålandsö et l'archipel qui la précède. Nous y trouvons un bon emplacement dans le port de pêche de Spiken. La belle ambiance près du « château blanc » de Läckö aurait été une alternative. Mais le restaurant Sjoboden de Spiken, où nous prenons un savoureux repas, fera la différence.

Après ce crochet au sud, nous reprenons vers le nord. Vithall nous laisse un bon souvenir. Là aussi, on peut s'amarrer à un petit emplacement au milieu de l'archipel. L'eau est si transparente qu'on peut voir les rochers sous le lac.
Karlstad possède un très beau port, la meilleure glace de Suède (jusque là) et une ambiance agréable. Le temps s'écoule tranquillement et nous sommes détendus. Cela est dû aussi aux longues journées que connaît le Nord. Aujourd'hui (20/06/21), le soleil se lève à 3h47 et se couche à 22h23.
Midsommar, la grande célébration suédoise de la Saint-Jean, approche. Nous optons pour Fallholmarna. Nous fêtons la plus longue journée de l'année avec, comme il se doit, notre propre feu de camp et des grillades. En général, les Suédois la célèbrent plutôt le week-end d'après. Partout, il y a des fêtes folkloriques, des concerts et les gens se déplacent beaucoup. Pour participer à la fête, nous nous rendons à Mariestad, mais là aussi la pandémie a eu raison des grands événements.

Après un Midsommar somme toute assez tranquille à Mariestad, nous poursuivons vers Brommö. Nous avalons les 20 km nécessaires pour faire le tour de l'île. Puis, une heure plus tard : Halte

dans la très belle baie Lindökroken dans une fabuleuse lumière du soir.
À Skeberga, nous avons rendez-vous avec des amis d'Allemagne. Ils parcourent la Suède en camping-car avec trois chiens. Nous passons une belle soirée ensemble.

Juillet 2021

Nous sommes restés quatre semaines au lac Vänern. Il y a tant de beaux endroits que nous pourrions facilement rester quatre semaines de plus. Mais nous avons maintenant prévu de rejoindre enfin le canal Göta. Nous y pénétrons à Sjötorp et nous appliquons pour passer l'écluse. Ce n'est pas chose aisée, mais pourtant simple :
On dépose avant l'écluse quelqu'un à quai qui accompagne le bateau dans le sas avec les cordages avant et arrière, les passe dans les anneaux et les redonne. Le cordage arrière est attaché, le cordage avant choqué. Il faut un certain temps jusqu'à ce que quatre bateaux environ soient dans le sas de 30 m de long.
La plupart du temps, ce sont des groupes de deux écluses ou plus. Il y a régulièrement de l'attente car les vacances ont commencé en Suède et le nombre de « touristes » augmente. Il vaut mieux donc s'armer de patience et rester décontracté. La plupart des Suédois semblent bien pourvus de ce côté car tout se déroule paisiblement. Et au café de l'écluse, il y a même des petits pains frais - que demander de plus...

Notre enthousiasme grandit à chaque kilomètre. Le canal nous révèle de magnifiques portions, parfois un peu étroites, et il faut rester concentré pour piloter. La récompense est une zone de navigation unique entre Sjötorp et Karlsborg.

Et nous voici déjà sur le prochain lac, cette fois pas aussi immense, le lac Vättern. Nous en parcourons la partie nord jusqu'à Vadstena qui mérite une visite. Nous restons quelques jours sous un pont à Medevi. À partir de là, c'est un beau chemin qui nous attend pour rallier la « Baden-Baden suédoise », comme les locaux surnomment leur ancienne station thermale. Buvette, parc des thermes avec café et concerts - tout y est comme d'un autre temps. Pour nous, c'est un lieu magique à mi-parcours de notre voyage.

Le prochain tronçon du canal Göta nous conduit jusqu'à Mem. Mais nous devons d'abord « vaincre » l'échelle d'écluses en montée. L'échelle d'écluses Carl-Johan nous descend de 18,8 m en passant par sept écluses. Nous obtenons un emplacement au pied de la dernière écluse et, pendant toute une journée, nous observons le spectacle de l'éclusage et partons en randonnée.
Sur le canal Göta, nous glissons sur 5 km. La navigation est ici assez détendue en général. La plupart des marins maîtrisent leur bateau, tout se fait lentement et respectueusement. L'infrastructure du canal est très bien, les fusibles à 6A sont toutefois un petit bémol – ça ne suffit pas pour recharger les batteries. Il y a suffisamment de points de ravitaillement d'eau, de collectes des déchets, parfois des lave-linge et sèche-linge. Il y a de bons restaurants, même s'il faut les chercher. Söderköping est une ville touristique animée où on trouve le meilleur glacier de Suède. Celui-ci ouvre chaque jour à 10h00. À cette heure, les amateurs font déjà la queue sur 50 à 100 m. Le nombre de visiteurs ne diminue pas au cours de la journée.

Et en prime, nous avons l'anticyclone scandinave qui nous accompagne depuis fin mai. C'est curieux tout de même - pour la première fois, nous utilisons la climatisation à bord et sommes bien contents de l'avoir. Et ça, en Suède !

Août 2021

Voilà maintenant neuf semaines que nous voyageons sur les voies intérieures de Suède. Fin mai, nous sommes entrés près de Göteborg dans le canal Trollhätten et maintenant, fin juillet, nous quittons le canal Göta à Mem.

Aujourd'hui, nous sommes amarrés seuls dans une baie d'ancrage devant le port de Harstena. Le port et les baies « réputées » sont bien remplis. Depuis notre ancrage, nous nous rendons en ville avec le canot, pour une randonnée, manger une glace et acheter des petits pains pour le lendemain matin. Ce soir, nous mangeons des crevettes

fumées, elles sont pêchées ici, fumées et vendues encore tièdes. Lotta elle apprécie beaucoup la glace suédoise (myrtille, melon, mangue).

Un petit crochet vers Valdemarsvik vaut le déplacement. Il y a un club qui restaure des bateaux de pêche historiques et un très bon restaurant à 20 minutes à l'extérieur de la ville. Nous y dînons avec Silke et Holger, les nouvelles connaissances venues de Warnemünde, et passons une belle soirée.

Une fois de plus, nous découvrons une toute autre zone de navigation et plongeons dans l'univers des archipels de l'Est de la Suède. Pendant trois semaines, nous parcourons le labyrinthe d'îles, nous jetons l'ancre souvent maintenant. À Trollholmen, nous restons plusieurs jours. Sabine fait du kayak et moi je pars en excursion avec le canot. En chemin, nous apercevons des colonies de pygargues.

Lentement, l'archipel prend fin. Nous avons envie de naviguer en mer et traversons vers l'île d'Öland. Nous y amarrons dans la baie la plus septentrionale et attendons que le vent se couche. Il y a assez à faire : nous allons nous promener dans une magnifique réserve naturelle. Prochaine destination : Kalmarsund.

Notre visite de Borgholm sur Öland nous réserve plusieurs surprises. Tout d'abord, le rallye annuel de voitures anciennes. Le couple royal suédois y participe, comme il se doit, avec une vieille Volvo. Les voitures peuvent être admirées, et on peut voir des monarques de très près.
Vendredi soir, c'est une mauvaise surprise qui nous attend. Lors de l'inspection dans la chambre des machines, je découvre qu'une courroie est endommagée au moteur à bâbord. Le réseau Steyr n'est pas joignable ici, mais Stefan Jansson du boating service local arrive à bord le dimanche à 9h00 (!!!) et remplace la courroie.

Notre prochaine escale est Kalmar, dans le détroit éponyme. Le parc du château et la place du marché avec sa cathédrale et les nombreuses maisons anciennes méritent d'être vus.
Hanö se situe au nord de la baie du même nom. La petite île est un endroit de rêve. Paysage enchanté, chevreuils et cerfs, pas du tout farouches, et un port convivial.
Käseberga et les « Ales stenar » sont un must et très populaires parmi les Suédois. À la poissonnerie, on trouve tout ce qu'on peut désirer. Et le chemin de randonnée menant au plus grand « bateau de pierre » de Suède n'est pas loin.
Nous sentons que la fin de notre aventure en Suède approche, car la saison se termine et la météo se montre sous un jour automnal.

Septembre 2021
Début septembre, par beau temps, nous faisons la traversée d'Ystad à Sassnitz Rügen. Nous concluons la saison par un circuit de quatre semaines autour de Rügen et le long de la côte Baltique, côté allemand, avec ses belles stations balnéaires.

Nous quittons la Suède après être tombés amoureux de ce pays et de ses aimables habitants. Les Suédois se sont montrés très accueillants, ouverts et serviables. Nous n'avions encore jamais connu cette alternance entre mer et eaux intérieures. De nombreuses autres destinations nous attendent dans ce pays pour de futurs voyages. Stockholm avec son archipel et le lac Mälar sont autant d'arguments pour retourner dans le nord.

Parfois, nous repensons à la Meuse. C'est là qu'a commencé pour nous un voyage unique, qui détermine notre vie. Nous avons appris beaucoup de choses sur la navigation et sur notre bateau lors des croisières communes avec des propriétaires de Linssen de différents pays, mais aussi auprès d'Alexander Jonkers. C'est pourquoi nous avons confiance en nous et en notre « Arche », et nous nous autorisons de vivre de telles aventures. Nous nous réjouissons déjà pour la saison prochaine...◆

DÉTAILS DE LA CROISIÈRE

Bateau Linssen Grand Sturdy 430 Sedan
Durée du voyage 5 mois
Distance 1 500 nm
Heures moteur 280 heures
Générateur 113 h
Plotter 90 itinéraires individuels

MARINE SERVICE SCHULLER / BOAT EQUIPMENT WATERSPORT

« NOUS AVONS DES LIGNES COURTES AVEC LINSSEN ET POUVONS TOUJOURS RÉAGIR RAPIDEMENT »

Marine Service Schuller est depuis des années un Linssen Service Partner officiel. L'entreprise est établie dans la Kloosterstraat à Maasbracht, non loin du chantier Linssen. Au même endroit se trouve, outre la société de services, le magasin de sport nautique Boat Equipment.
Son propriétaire Erwin Schuller, formé à l'origine en tant que mécanicien (diesel), a un long passé avec Linssen. Il parle avec enthousiasme de leur coopération qui repose entièrement sur la confiance mutuelle : « Nous nous connaissons très très bien. Parfois, on a l'impression que nous sommes un service externe de Linssen Yachts. »

Erwin n'a pas l'accent du sud. Comment un natif de Zoetermeer se retrouve-t-il à Maasbracht ? Erwin explique en riant : « Dans le temps, je venais souvent passer mes vacances dans le Limbourg. » C'est ici que j'ai rencontré ma femme Miranda et où je suis finalement resté. Après mon service militaire, on m'a offert mon premier emploi à Maasbracht en tant que mécanicien diesel dans l'usine Maessen. À l'époque, Linssen Yachts faisait parfois appel à moi. Avant de me lancer avec Marine Service Schuller, j'ai travaillé plusieurs années chez Linssen en tant que technicien d'entretien. Je connais donc les moteurs qu'ils utilisent dans leurs yachts depuis un peu plus longtemps qu'aujourd'hui. »

Dans toute l'Europe

Erwin s'est lancé en 2004 en tant que technicien d'entretien indépendant sous le nom de Marine Service Schuller. Aujourd'hui, il dirige l'entreprise avec sa femme Miranda et s'est entouré d'une équipe soudée de collaborateurs expérimentés. Erwin : « Quand je travaillais seul, je n'avais pas encore de site fixe. J'opérais depuis ma camionnette. J'ai vu toute l'Europe, pour Linssen Yachts aussi. Depuis le tout premier jour où j'ai commencé à mon compte, je travaille pour Linssen. Harry Linssen avait entendu quelque chose dans les couloirs. Le premier jour, j'étais dans son bureau et il me remettait mes premiers projets. C'est comme ça que ça s'est mis en marche. »

Lorsqu'en 2010 l'opportunité s'est présentée de reprendre la boutique de sport nautique de Wim Houben à Maasbracht, Erwin n'a pas réfléchi longtemps. Erwin : « J'espérais qu'avec Boat Equipment Watersport et notre entreprise d'entretien sur un

seul et même site, nous aurions un peu plus de calme et serions moins souvent en déplacement. Il y a eu effectivement moins de déplacements. Mais la quantité de travail n'a fait qu'augmenter depuis. Nous n'allons pas nous en plaindre. Nous ne pouvons que remercier Linssen Yachts. »

Linssen Service Partner

Pour Linssen Yachts, Marine Service Schuller est l'un des partenaires fixes pour assurer le service après-ventes. Les aspects techniques pour les nouveaux yachts encore sous garantie sont traités et résolus par l'équipe. D'autre part, Marine Service Schuller se charge aussi de préparer tous les moteurs avant de les encastrer. Erwin : « Nous sommes revendeur Volvo Penta officiel. Les moteurs destinés aux nouveaux yachts Linssen arrivent chez nous. Nous réalisons un contrôle qualité et composons les moteurs selon les souhaits de Linssen. Nous les apportons ensuite à Linssen où nous les préparons à être encastrés. Une fois le processus de production terminé et le yacht mis à l'eau, nous mettons le moteur en service. »

Depuis la pandémie, il y a une ruée sur les yachts d'occasion. Erwin le remarque aussi dans sa pratique quotidienne. Avec ses collègues, il est en effet également responsable de préparer à la vente les yachts d'occasion de la Linssen Collection. Erwin : « Auparavant, nous préparions un yacht à la vente, puis il était exposé au showrooom. Aujourd'hui, ces yachts sont vendus avant d'être passés chez nous. »

Exigences de qualité

Être Service Partner de Linssen Yachts, comment ça se passe dans la pratique ? Erwin : « Vu de l'extérieur, on peut parfois penser que c'est très facile parce que les projets arrivent automatiquement. C'est vrai d'ailleurs. Mais il ne faut pas oublier que Linssen Yachts place la barre très haut. Je travaille parfois aussi pour d'autres marques, mais la qualité du produit, le niveau de finition et le service après-ventes de Linssen sont inégalés. Ce ne sont pas n'importe quels yachts et les clients Linssen sont très exigeants. Mais nous relevons le défi. Nous fournissons la qualité que Linssen exige et apprécie. »

Boîte à questions

Au cours des années, Marine Service Schuller a accumulé beaucoup de connaissances techniques. « Nous sommes tout près de Linssen Yachts », explique Erwin. « C'est bien sûr un gros avantage. Nous répondons aux questions techniques des partenaires et sociétés de location qui travaillent pour Linssen. Nous suivons bien sûr Linssen dans les choix techniques opérés. Ainsi, il a été récemment décidé pour certains modèles Linssen (les yachts à partir de 12,85 m) de passer des moteurs Volvo Penta aux Mercury. Linssen nous tient au courant et nous informe bien. Les premières formations Mercury sont déjà en cours de planification. »

Diesel ou électrique ?

Pendant notre entretien, nous abordons aussi l'avenir des moteurs diesel dans les yachts de plaisance. Erwin Schuller suit les évolutions de très près. Erwin : « Tous les cours que je suis parlent de la navigation électrique. Dans mon magasin de sport nautique, je vends régulièrement des moteurs hors-bord électriques, mais je ne vois pas encore de moteurs tout-électrique pour les yachts. Avant qu'on y arrive, il y a quelques problèmes à résoudre. Le chargement par exemple. Ça va prendre beaucoup de temps et le courant dans les ports de plaisance est souvent trois fois plus cher qu'ailleurs. Dans la navigation professionnelle, on voit que l'électrique et surtout l'hybride prennent leur envol. Les services portuaires à Anvers par exemple naviguent déjà en 100 % électrique. C'est une belle évolution. Les moteurs diesel des yachts sont d'ailleurs de plus en plus propres grâce à l'utilisation de catalyseurs et de brûleurs de postcombustion. »

Boat Equipment Watersport

Du rouleau de papier wc au marchepied électrique et du distributeur de savon au canot. La gamme de produits est immensément vaste chez Boat Equipment Watersport. Dans le magasin, on trouve aussi de nombreux produits liés à Linssen. Erwin : « Chaque plaisancier peut s'adresser à nous et 9 fois sur 10 il trouvera chez nous ce qu'il recherche. Et si le produit n'est pas en stock ou même plus disponible, nous essayons quand même de trouver une solution. Nous avons construit un important réseau de fournisseurs et pouvons souvent nous procurer des pièces de rechange pour des séries de modèles Linssen plus anciens. Nous ne sommes d'ailleurs pas seulement au service des particuliers, mais aussi des entreprises dans le secteur maritime.

Si vous souhaitez en savoir davantage sur Marine Service Schuller, ou si vous êtes curieux de savoir si Boat Equipment Watersport peut livrer le produit que vous recherchez, consultez www.boatequipment.nl. ◆

« Nous nous connaissons très très bien. Parfois, on a l'impression que nous sommes un service externe de Linssen Yachts. »
Erwin Schuller

PETER WEIDNER

« NAVIGUER SUR LE RHIN N'EST PAS PLUS PÉRILLEUX QUE ROULER SUR L'AUTOROUTE AVEC UNE CARAVANE »

Peter Weidner de Mannheim navigue depuis plus de 30 ans. En 2013, il achète avec sa femme Sabine un Linssen Grand Sturdy 40.9 Sedan. Ce bateau est devenu leur deuxième maison avec laquelle ils entreprennent de grandes croisières sur les canaux de France et d'autres voies navigables d'Europe. Expert par expérience, Peter nous raconte pourquoi la navigation sur le Rhin n'est pas plus dangereuse ou exigeante que sur d'autres fleuves. Et ce contrairement à ce que pensent à tort de nombreux plaisanciers. Peter : « Préparez-vous bien et faites attention à la navigation professionnelle et rien ne pourra arriver. »

Pavillon bleu de la navigation professionnelle

Pendant longtemps, Peter a travaillé dans une banque allemande, sa femme était kinésithérapeute. En 2010, ils ouvrent à Mannheim une épicerie fine avec des produits venus du sud de la France et en particulier de Provence. Suite aux restrictions liées à la pandémie de Covid, ils ont toutefois décidé de fermer leur boutique après dix années d'existence. Depuis, ils ont multiplié les croisières à bord de leur yacht Linssen. Peter, en riant : « Nous ne sommes pas encore retraités, mais nous nous entraînons déjà pour ça. »

Chariot à outils

À propos de l'acquisition de leur 40.9 sedan, Peter a une belle anecdote à raconter : « Nous avons fait notre première expérience avec un Linssen lors d'une croisière en Zélande. Nous y avions loué un yacht de Linssen Boating Holidays. Ça nous a tellement plu que, sur le chemin du retour, nous nous sommes arrêtés chez Linssen Yachts à Maasbracht. À l'époque, c'était Ed Cuijpers qui nous a conseillés. Il nous a accompagnés dans la halle de production et nous a montré un 40.9 Sedan en construction. Nous avons opté pour ce modèle parce qu'il répondait à tous nos souhaits. Mon beau-père était venu avec

Arrivée à Cologne

nous. Voir le bateau ne l'intéressait pas tant que ça, mais plutôt le premier chariot à outils croisé dans la halle de production. Lorsqu'il ouvrit un tiroir et y vit que tous les outils étaient bien rangés et ordonnés, il dit : tu peux acheter un yacht en toute confiance ici. »

Le Rhin est une autoroute

Avec son expérience de la navigation sur le Rhin, Peter pourrait écrire un livre sur le sujet. Régulièrement, il parle avec des propriétaires de yacht qui sont hésitants à l'idée d'emprunter ce fleuve si fréquenté. Alors qu'à ses yeux, la navigation sur le Rhin n'est pas plus dangereuse qu'ailleurs. Peter : « Bien entendu, le Rhin est utilisé par la navigation professionnelle et cela fait peur aux plaisanciers. Mais quand quelqu'un se demande s'il peut naviguer sur le Rhin avec son yacht tout de même assez lent, je réponds toujours par une question : est-ce que tu peux rouler sur l'au-

Naviguer sur le Rhin ?

Voici comment bien vous préparer

- Étudiez à l'avance votre itinéraire et les informations importantes concernant les ports, écluses, niveaux d'eau, etc.
- Veillez à disposer des bons manuels et cartes de navigation. Et bien sûr des documents de navigation requis.
- Retenez ou notez la signification des bouées spéciales comme les croisements de voies navigables.
- Serrez toujours votre droite et faites attention aux pavillons bleus de la navigation professionnelle. Ce pavillon indique que les bateaux se croisent tribord à tribord. En tant que plaisanciers, vous n'êtes pas obligés de respecter ces pavillons, mais il vaut mieux le faire.
- Préparez votre ancre.
- Ne naviguez pas de nuit ou par mauvaise visibilité.
- Ne sous-estimez pas la vitesse des bateaux professionnels. En descente, ces bateaux atteignent 20 à 25 kilomètres par heure. En montée, 15 à 20.
- Restez derrière un bateau fluvial, vous serez sûrs de ne pas avoir de problèmes.. Maintenez suffisamment de distance (au moins 10 mètres). C'est le meilleur moyen de vous habituer au Rhin.
- Si vous avez une VHF à bord et possédez un certificat VHF, branchez-vous sur le canal 10.
- Ne naviguez pas en remontée par niveaux d'eau élevés (repère de crue I). Le courant du Rhin est en effet trop fort à certains endroits.
- Suivez les dernières infos de navigation surwww.elwis.de.

Le Rheingau

toroute avec une caravane attelée à ta voiture ? Sur le Rhin, le plaisancier est celui qui avance lentement et est dépassé par les professionnels. C'est ainsi et il faut l'accepter. Exactement comme une voiture avec caravane sur l'autoroute est dépassée par les camions. Avec la caravane, on ne zigzague pas non plus sur la route. On serre à droite autant que possible. C'est pareil sur le Rhin. Et s'il y a une queue qui se forme, on ralentit automatiquement sur l'autoroute. Sur le Rhin aussi, on s'adapte. »

Descendre ou remonter le Rhin

Quand on descend le Rhin de Bâle à Rotterdam, on va un peu plus vite et on peut naviguer aisément avec les professionnels. Peter : « On avance alors à 15 km/h en moyenne. Quand on remonte le fleuve, c'est une autre histoire. Supposons que le courant est de 5 km par heure et que vous naviguiez à 10 km par heure. En réalité, vous avancez à une vitesse de 5 km. Cela inquiète souvent les plaisanciers parce que les bateaux commerciaux avancent eux à 20 km par heure. Mon conseil : continuez tranquillement et serrez à droite si on vous dépasse. Ou mieux encore, planifiez votre voyage comme un circuit de manière à pouvoir redescendre le Rhin pour rentrer à la maison. »

Effet d'aspiration

Ne vous laissez surtout pas impressionner par les histoires de hautes lames sur le Rhin. Peter : « On ne peut exclure que votre yacht se mette à balancer. » Ça fait partie du charme de la navigation. Il vaut peut-être mieux ranger certaines affaires qui ne doivent pas tomber avant de s'engager sur le Rhin. Mais il n'y a certainement pas des vagues hautes de 5 mètres. Le courant peut être très fort. Il crée un effet d'aspiration. Si vous êtes alors trop près d'un bateau fluvial, vous serez aspirés. C'est pourquoi il faut toujours maintenir une distance d'au moins 10 mètres. Si vous naviguez toujours à droite le long du balisage, il ne se passera rien du tout. »

Permis bateau

Autre conseil important de Peter : veillez à avoir les bons documents quand vous naviguez sur le Rhin. Peter : « Pour les bateaux à partir de 5 cv et jusqu'à 15 mètres, il faut avoir en Allemagne un « Sportboot Führerschein Binnen ». Si votre yacht mesure plus de 15 mètres (jusqu'à 25 mètres), vous devez posséder un « Sport Patent » pour être autorisé sur le Rhin. La police fluviale effectue des contrôles stricts. Si vous ne pouvez pas présenter les bons documents, votre yacht sera immobilisé. Pour les bateaux étrangers, la règle veut aussi qu'il faut avoir sur soi une déclaration de TVA. »

Donnez de la place aux professionnels

La qualité de la préparation fera le succès ou l'échec de votre voyage sur le Rhin. De Mannheim à Cologne par exemple, vous ne pouvez pas naviguer sans autre préparation. La comparaison avec la conduite automobile marche bien ici aussi. Peter : « Quand vous partez en vacances, vous avez probablement aussi une liste de contrôle que vous parcourez avant

Le château de Rheinstein

Le château Gutenfels

Le Deutsches Eck

le départ. Un autre point de la préparation, ou plutôt de la sensibilisation, est ce qui suit : acceptez la navigation professionnelle et donnez-lui de la place. Ces travailleurs sont soumis à des contraintes de temps et sont peut-être pressés d'aller de A à B. Nous autres plaisanciers avons tout notre temps. »

De très nombreuses possibilités

Naviguer sur le Rhin est très gratifiant, même si l'on fait abstraction de tous les sites intéressants que l'on croise en chemin. Sur une longueur totale de 900 kilomètres, la variété de paysages est immense. Au site industriel succède l'instant d'après le cœur d'une ville, puis un vignoble ou une nature intacte. Peter : « Le Rhin offre de très nombreuses possibilités. Ma femme et moi trouvons les circuits toujours très intéressants. Nous habitons à Mannheim et descendons à partir de là vers Coblence, passons alors sur la Moselle et avons ensuite plusieurs options pour retourner sur le Rhin en passant par la France et le redescendre pour rentrer chez nous. Mais les croisières sur le Rhin supérieur (de Bâle et Bingen) ou le Rhin moyen (de Bingen à Bonn) avec leurs impressionnants paysages nous plaisent beaucoup aussi. Entre Iffezheim et Bingen, il y a beaucoup de bras secondaires du Vieux Rhin qui invitent à jeter l'ancre et à aller nager. À cet endroit, les clubs sont en pleine nature. Nous pouvons chaleureusement recommander ces itinéraires et d'autres à tous. »◆

Beaux itinéraires et circuits sur le Rhin

Itinéraires

- À Mulhouse direction le canal du Rhône au Rhin et la Méditerranée.
- À Strasbourg, prendre le Canal de la Marne au Rhin direction la France, la Belgique et les Pays-Bas.
- À Mannheim, le Neckar direction Stuttgart puis Plochingen.
- À Mainz suivre le Main en direction de la mer Noire, et via la Turquie, la Grèce, l'Italie et la France retour sur le Rhône.
- À Coblence, la Moselle direction la France, la Belgique et les Pays-Bas.
- À Duisburg, le Canal Rhin-Herne direction Berlin, Hambourg, Brême, la mer Baltique et la mer du Nord.
- À Nimègue, le Canal de la Meuse au Waal direction la Belgique, la France et l'Allemagne.
- À Tiel, le Canal d'Amsterdam au Rhin direction Amsterdam.

Circuits

- La Meuse, le Canal de la Marne au Rhin, la Moselle. Puis après Coblence naviguer sur le Rhin et retour, ou direction Strasbourg naviguer sur le Rhin et retour.
- Le Rhin jusqu'à Mulhouse, le Canal du Rhône au Rhin direction la Saône, puis naviguer sur le Rhône en direction de Marseille ou de Bordeaux.
- Le Rhin jusqu'à Coblence, puis la Moselle, ensuite naviguer sur le Rhin via le Canal des Vosges, la Saône et le Canal du Rhône au Rhin.
- À Mainz naviguer sur le Main, puis via le Canal Main-Danube, la mer Noire, le Bosphore, la Grèce, l'Italie et la France, à Marseille remonter le Rhône en direction de l'Allemagne, des Pays-Bas ou de la Belgique.

LES RH MARCHENT COMME SUR DES ROULETTES AVEC THIJS

Comme un poisson dans l'eau. C'est comme ça que se sent Thijs Moonen (52) de Nederweert chez Linssen Yachts. Ce n'est donc pas un hasard s'il y a fêté en avril dernier ses 25 ans d'ancienneté. La technique n'est pas son domaine de prédilection, mais heureusement il est manager RH (ou responsable P&O). Pas besoin d'être très technique à ce poste. Thijs fait appel à des compétences toutes autres pour que tout marche comme sur des roulettes dans le domaine du personnel et de la comptabilité.

Garder les gens en les faisant évoluer

Il y a plus de 25 ans, Thijs apprenait par un ami que Linssen Yachts recherchait un collaborateur administratif. « J'ai été embauché et je ne suis jamais reparti. Mon ami lui a quitté l'entreprise. Mais moi je suis resté. C'est ainsi. Au début, je m'occupais de la gestion des heures et de la comptabilité. À un moment donné, la gestion des salaires s'y est ajoutée. C'était un processus évolutif. C'est quelque chose de super chez Linssen Yachts. On nous laisse de l'espace, à moi et à tous les collègues. Quand il y avait un poste vacant, on regardait toujours si quelqu'un au sein de l'entreprise correspondait et si cette personne était ouverte à cela. C'est la culture au sein de notre entreprise. Je suis convaincu que c'est une manière de retenir les gens. C'est si important, surtout en cette période de pénurie sur le marché de l'emploi. Et si ça se passe bien - ce qui arrive dans la plupart des cas - cela permet un engagement important.

Une bonne communication permet d'aller bien loin

Lorsque le manager RH précédent a pris congé, on a demandé à Thijs s'il avait envie de reprendre le poste. Certainement parce qu'il avait beaucoup d'expérience avec les gens depuis sa période footballistique. Le challenge lui a plu et il a accepté. « Mon poste est très varié avec ses nombreuses facettes. Sincèrement, je ne trouve pas ça si dur. Une bonne communication permet d'aller bien loin. Ajouté à cela, mon expérience de vie et les connaissances acquises au cours de mes formations et séminaires, tout ça fait que c'est le job idéal pour moi. Évidemment, il est important que je connaisse la législation et la réglementation. Il y a de quoi faire dans ce domaine aux Pays-Bas. C'est pourquoi je suis régulièrement des formations et cours. »

Pas une journée ne ressemble à l'autre. Thijs doit traiter tout ce qui se passe au travail par rapport au personnel et aux salaires.

Garder le feeling pour l'entreprise et les collègues

Pas une journée ne ressemble à l'autre. Thijs doit traiter tout ce qui se passe au travail par rapport au personnel et aux salaires. Traitement des salaires, demandes de subventions, examen des profils de poste, aménager un nouveau système RH, entretien d'embauche et entretien de départ. « Tout y passe. J'aime le contact avec les gens. J'aime tout simplement avoir des gens autour de moi. Et garder le feeling pour l'entreprise et les collègues. C'est pour ça que je suis l'un des seuls à vraiment connaître tout le monde. En plus, le côté imprévisible - on ne sait jamais ce qui va arriver - rend ce travail particulièrement intéressant. »

Thijs dirige les RH tout seul

Dans une entreprise de 110 employés, on s'attend à ce que les RH soit l'affaire de toute une équipe. Mais rien n'est moins vrai. Thijs dirige son service tout seul. « Bien entendu, je suis en contact étroit avec ma supérieure Mariëlle et

ceux des divers services. Au bureau, je suis installé à côté de l'administration financière. D'autre part, j'échange régulièrement avec notre directeur Ed Houben qui est dans le bureau d'à côté. »

La force de Linssen Yachts

Rien qu'à ses années d'ancienneté, on comprend que Thijs se plaît chez Linssen Yachts. On ne reste pas travailler pendant 25 ans dans une entreprise quand on n'en est pas content. « C'est très chouette ici et il y a une bonne ambiance. C'est en partie dû au fait qu'une entreprise familiale attire un certain type de collaborateur. Un type loyal, engagé et fier. Et qui a les meilleures intentions pour l'entreprise. C'est la culture d'entreprise qui me va. Et bien d'autres avec moi. Presque tout le monde se connaît. Et notre équipe de management connaît elle aussi tous les collaborateurs. Dans cette ambiance, nous travaillons ensemble dans une organisation horizontale. La fidélité des collaborateurs n'est donc pas le fruit du hasard. Tout cela fait la force de Linssen Yachts. »

Préserver les collaborateurs à l'approche de la retraite

Dans une entreprise comme Linssen Yachts avec beaucoup de personnel en activité jusqu'à l'âge de la retraite, il est important de rester en forme. « Je suis content quand tout le monde est en bonne santé et travaille avec plaisir. Là où je le peux, j'aide mes collègues à y parvenir. Mais, évidemment, à force de travailler et avec l'âge, on est confronté un jour ou l'autre à des problèmes de santé. Nous nous efforçons de préserver nos fidèles collaborateurs à l'approche de la retraite. Il faut être honnête, certains d'entre eux exercent un métier loin d'être facile. Nous essayons donc de confier des tâches plus légères à nos collaborateurs plus âgés. Les postes de travail sont aménagés pour être plus ergonomiques avec des monte-charge et bureaux réglables. D'une manière générale, nous essayons de donner les meilleurs outils possibles à nos collaborateurs et à leur offrir un maximum de sécurité au poste de travail.

Beau cadre de travail

« J'ai commencé à travailler ici il y a 25 ans. Plus ou moins par hasard. C'est une entreprise fantastique pour laquelle travailler et, chaque fois que je regarde les yachts dans la salle d'exposition, je pense à chaque fois : combien il est agréable d'avoir un si bel environnement de travail.» ◆

À la recherche de nouveaux défis

Thijs a cessé sa carrière d'entraîneur de football et veut maintenant consacrer plus de temps à sa femme Nicole et ses trois enfants Kyra (21), Senna (19) et Yentl (12). « Pendant des années, à côté de mon emploi chez Linssen Yachts, j'ai entraîné des clubs de foot dont Fortuna Sittard. Et jusqu'à récemment j'étais entraîneur au club amateur R.K.V.V. Haelen. Après toutes ces années si bien remplies, je pense que ça suffit. J'ai enfin plus de temps libre et je vais aussi me mettre à la recherche de nouveaux défis. »

LINSSEN 55 SL AC VARIOTOP®

Dans l'édition précédente de notre magazine, nous annoncions le dernier yacht Linssen avec l'unique Linssen-Variotop® : le Linssen 55 SL AC Variotop®. Avec son design « Bow-up » Linssen dans la puissante palette de couleurs Haven Grey, ce yacht a un physique impressionnant. Il a attiré tous les regards lors du Hiswa te Water (31/8-4/9).

Salon de pilotage Linssen Variotop®
Le Linssen-Variotop® est plus qu'une simple capote : c'est un concept intégral pour le salon de pilotage. Variotop® est synonyme d'une expérience unique. Naviguer, c'est être en contact avec les éléments, et de préférence avec les éléments agréables comme le soleil et le vent. Par temps chaud, le moindre souffle de vent est une bouffée d'air frais. Vous avez ouvert la capote et vous voulez prendre l'air ? Le banc de pilotage pour deux personnes est réglable électriquement en hauteur et en profondeur. Si vous levez le banc, vous pouvez vous asseoir cheveux au vent. Cela vous donne aussi une vue parfaite sur l'eau. Pour plus de fraîcheur, un bar compact avec évier et réfrigérateur est toujours à portée de main.

Espace extérieur ou intérieur
Le salon de pilotage de chaque Linssen-Variotop® est un espace fini de haute qualité dans lequel vous ne manquerez de rien. Ici, vous pouvez vous asseoir derrière le luxueux poste de pilotage parfaitement équipé en étant entouré de tous les instruments nécessaires. La capote Variotop® s'ouvre et se replie complètement par simple pression d'un bouton. La combinaison du salon de pilotage ouvert avec le pont arrière crée un espace extérieur imposant. En quelques secondes, vous pouvez contrôler votre yacht Variotop® depuis un vrai flybridge. En refermant la capote, vous créez un espace intérieur confortable supplémentaire qui offre beaucoup d'intimité.

Ouvert et pourtant coupe-vent
Les portes de la timonerie sont un élément important du concept Variotop®. Au printemps, quand le soleil brille mais que la température est encore fraîche, vous pouvez tout de même naviguer avec la capote ouverte. En gardant les portes fermées, vous ne serez pas dans le vent, mais bien au soleil. Au fur et à mesure que le temps

se réchauffe, vous pouvez ouvrir les portes et le vent peut faire son travail dans la timonerie.

Bimini : pas le soleil, mais bien le vent

Vous pouvez également utiliser le Variotop® comme bimini à part entière. Lorsque le soleil est haut dans le ciel et que les températures augmentent, cette fonction est particulièrement agréable. En position bimini, la capote est légèrement ouverte. Cela signifie que vous avez un toit au-dessus de votre tête, tandis que le vent peut simplement passer sous la capote. Exactement ce dont vous avez besoin dans un climat méditerranéen ou pendant les étés de plus en plus chauds de l'Europe de l'Ouest.

Arceau escamotable

Le tirant d'air standard du 55 SL AC Variotop® est de ± 4,20 mètres. Ainsi, les grands fleuves et canaux ne sont pour la plupart pas un problème. Vous arrive-t-il parfois dans vos croisières

DONNÉES DE BASE

Linssen 55 SL AC Variotop®

POIDS/DÉPLACEMENT D'EAU :	± 30.000 kg / ± 30 m³
LONGEURXLARGEUR HORS TOUTXTIRANT D'EAU :	± 16,50 x 4,85 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 l
CONTENANCE RÉSERVOIR EAU :	± 960 l

d'emprunter des cours d'eau plus petits avec parfois des ponts très bas ? Ou peut-être des ponts qui ne s'ouvrent pas ou seulement de manière limitée ? Avec le 55 SL AC Variotop®, il y a fort à parier que vous passerez sans encombre. Grâce au concept abouti du Variotop®, qui permet de rabattre l'arceau dans lequel le Variotop® disparaît lorsqu'il est ouvert, le tirant d'air se réduit jusqu'à ± 3,45 mètres, augmentant considérablement vos possibilités de navigation.

Outre sur ce Linssen 55 SL AC Variotop®, le Variotop® est également disponible sur les yachts supérieurs de la série Grand Sturdy : Les Grand Sturdy 450, 480 et 500. Avons-nous suscité votre intérêt ? Dans ce cas, contactez notre représentant près de chez vous ou le chantier à Maasbracht.

VARIOTOP®
ONE TOUCH CABRIO

KesselsGranger DESIGN WORKS

LES QUATRE VARIABLES DU VARIOTOP®

Rien n'est plus changeant que la météo. Surtout dans notre pays, les Pays-Bas. Soleil, pluie, nuages. Ils alternent plus vite qu'on ne le voudrait parfois. Afin de faire face à ces aléas et fluctuations de manière agréable, nous avons déjà développé notre concept de timonerie Variotop®. L'idée sous-jacente est de varier afin de s'adapter aux éléments. Avec l'arrivée du nouveau Linssen 55 SL AC Variotop®, c'est le moment idéal pour zoomer sur ce concept qui est bien plus qu'une simple capote.

Un Linssen avec un Variotop® permet au plaisancier que vous êtes de s'adapter à tous les temps. Quand le soleil brille, vous sentez le besoin d'être dehors et d'en profiter. S'il pleut, vous préférez vous abriter. De plus, lorsque le temps est mauvais, il fait souvent plus froid. Alors vous ne voulez pas seulement un toit au-dessus de votre tête, mais de préférence un toit bien isolé. Notre concept de timonerie Variotop® comprend quatre variables que vous pouvez contrôler pour permettre le refroidissement et/ou le chauffage dans la timonerie. Ces quatre variables sont : la capote Variotop®, le banc de pilotage réglable en hauteur, les portes et la fonction bimini.

Plus qu'une simple capote

Bien sûr, nous n'avons rien à expliquer ici aux propriétaires d'un yacht Linssen. Mais les gens qui ne nous connaissent pas très bien se font souvent une idée incomplète de notre concept de timonerie Variotop®. Pour eux, Variotop® n'est que le nom de la capote, alors qu'il s'agit d'un concept intégral pour le poste de pilotage. Variotop® représente l'ensemble de l'espace, l'agencement du salon et le poste de pilotage. Bien sûr, la capote détermine fortement l'image, mais ce n'est qu'une partie de l'ensemble.

Découvrez les films de nos yachts Variotop® sur Youtube

Nos yachts Variotop® :

Grand Sturdy 450 AC Variotop®
Dimensions : ± 13,75 x 4,65 x 1,20 m
Tirant d'air minimal : ± 3,49 m
Moteur : 2x Mercury Diesel 115 CV

Grand Sturdy 500 AC Variotop®
Dimensions : ± 16,45 x 4,88 x 1,29 m
Tirant d'air minimal : ± 3,49 m
Moteur : 2x Mercury Diesel 150 CV

Grand Sturdy 480 AC Variotop®
Dimensions : ± 14,95 x 4,65 x 1,20 m
Tirant d'air minimal : ± 3,44 m
Moteur : 2x Mercury Diesel 115 CV

Linssen 55 SL AC Variotop®
Dimensions : ± 16,45 x 4,88 x 1,29 m
Tirant d'air minimal : ± 3,49 m
Moteur : 2x Mercury Diesel 150 CV

VARIOTOP®
ONE TOUCH CABRIO

Souhaitez-vous naviguer déjà la saison prochaine avec un Linssen Variotop® ?

Vous pouvez alors choisir l'un de ces yachts d'occasion récents :

Grand Sturdy 450 AC Variotop®

- Année de construction 2020
- Dimensions 13,75 x 4,65 x 1,20 m
- Moteur 2x Volvo Penta D3-110 (110 CV)
- Heures moteur 350

Grand Sturdy 480 AC Variotop®

- Année de construction 2021
- Dimensions 14,95 x 4,65 x 1,20 m
- Moteur 2x Volvo Penta D3-110 (110 CV)
- Heures moteur 110

Grand Sturdy 500 AC Variotop®

- Année de construction 2020
- Dimensions 16,45 x 4,88 x 1,29 m
- Moteur 2x Volvo Penta D3-150 (150 CV)
- Heures moteur 640

Soyez les bienvenus à Waterfront Jachtcharter en Zélande !

Chez nous, vous pouvez louer de luxueux yachts Linssen entièrement équipés pour de superbes vacances sur l'eau. Tous nos luxueux yachts Linssen sont équipés de série de lits faits, serviettes, machine à café Nespresso, articles de toilette de luxe et bien plus encore, pour vous offrir à vous et à votre équipage des vacances sur l'eau sans souci.

Notre flotte se trouve dans le plus beau port de Zélande, « Delta Marina », sur le lac de Veere. Le port de départ idéal pour de belles vacances sur l'eau. De nombreux plaisanciers sont attirés par cette belle zone de navigation de 23 km de long avec ses eaux calmes et transparentes et ses nombreux îlots où on peut amarrer gratuitement et éventuellement passer la nuit. Les plaisanciers expérimentés optent pour l'Escaut oriental plus audacieux qu'ils peuvent rallier après un bref passage d'écluse en 45 minutes. Vous souhaitez peut-être découvrir d'autres zones encore ?
Nous sommes à votre disposition pour des itinéraires et des conseils.

Complétez vos vacances sur l'eau en louant un SUP avec votre yacht Linssen.
Une activité nautique très sportive et amusante à vivre au départ de votre yacht Linssen. Essayez-le et relevez le défi !
Au plaisir de vous voir dans notre port ! ◆

WATERFRONT JACHTCHARTER

L'équipe Waterfront Jachtcharter
Veerdam 5,
NL-4464 NV, Kortgene
Tél. +31 (0) 111672890
info@jachtcharter.com
www.jachtcharter.com

Deuxième base à Anvers pour Aqua Libra Yachtcharter

Le 1er avril 2023, Aqua Libra Yachtcharter ouvrira une deuxième base dans la ville portuaire belge d'Anvers. Pour ce faire, une collaboration a été mise en place avec Antwerp Nautical Center, situé au quai Est d'Asiadok.

Asiadok se trouve dans l'environnement direct du célèbre Willemdok, du musée MAS, du quartier « schipperskwartier » et à proximité du centre de la ville d'Anvers.
Divers itinéraires magnifiques, tant en Belgique qu'aux Pays-Bas, sont possibles depuis cette base. Étant donné que la plupart des itinéraires dans cette région passent par le port d'Anvers, il faut être en possession d'un permis bateau et d'un certificat VHF pour louer un bateau à partir de là.
Pour les toutes dernières informations sur Aqua Libra Anvers, les yachts Linssen disponibles, ainsi que les itinéraires proposés, rendez-vous sur le site Internet d'Aqua Libra Yachtcharter : www.aqua-libra.be
Aqua Libra est à la recherche de partenaires investisseurs pour cette base. Pour plus de renseignements sur les possibilités, contactez Luc Vanthoor via linssen.sales@aqua-libra.be ou par téléphone au +32 477 436 604.
Inscrivez-vous au bulletin d'informations sur le site Internet d'Aqua Libra pour être régulièrement informés des dernières évolutions. ◆

AQUA LIBRA
EXCLUSIVE YACHTCHARTER

Aqua Libra
Arlette Casters & Luc Vanthoor
Asiadok-Oostkaai,
B-2030 Antwerpen
Tél. : +32 (0) 471 476 761 /
+32 (0) 477 436 604
info@aqua-libra.be
www.aqua-libra.be

La Dendre

L'OUVERTURE DE LA SAISON EST TOUJOURS UNE AVENTURE

TOUT A COMMENCÉ PAR UN DÉSIR...

Nous vivons au bord de la Dendre, tout près de la pittoresque écluse Denderbelle. Nous passons régulièrement devant en promenade. Nous y voyons surtout des bateaux de fret. Pas trop grands, car l'écluse ne fait que 70 mètres de long. Certains bateaux viennent si souvent que nous les connaissons déjà par leur nom. Nous avons même déjà eu l'occasion de parler à certains marins pendant le passage de l'écluse. Cette convivialité fait que nous considérons l'écluse Denderbelle comme « la nôtre ». Notre désir était précisément de passer nous-mêmes un jour cette écluse en bateau. C'est ainsi que nous avons commencé à planifier cette croisière.

La famille De Ruytter a fait cette croisière sur le Grand Sturdy 40.0 AC « Amalie », loué chez le partenaire LBH Aqua Libra à Ophoven.

AQUA LIBRA EXCLUSIVE YACHTCHARTER

LINSSEN BOATING HOLIDAYS®

En 2018, soit encore avant le Covid, nous avons attrapé le virus Linssen. Nous naviguons sur les beaux bateaux d'Aqua Libra depuis quelques années. Non seulement le parfait état des bateaux, mais aussi l'offre importante, et surtout le service inégalé de Luc et Arlette (les propriétaires d'Aqua Libra), font que nous y avons trouvé notre endroit à nous. Bien que nous ayons découvert la navigation en été, nous avons pris l'habitude au fil du temps de partir chaque année à l'ouverture de la saison à partir de Kinrooi.

En général, nous louons un Linssen pour une semaine. Mais une semaine, ça ne suffit pas pour faire l'aller-retour de Kinrooi à l'écluse Denderbelle, et encore moins si on veut intégrer quelques imprévus. Puisque nous voulions cette fois louer un Linssen

Namur

pendant deux semaines, nous nous sommes dit que nous pourrions en profiter pour voir d'autres destinations de notre liste de souhaits. L'ascenseur à bateaux à Strépy-Thieu par exemple, mais aussi l'Escaut de la source à Ath jusqu'à l'embouchure à Termonde, la ville où nous habitons.

Après avoir étudié les voies navigables disponibles, nous avons obtenu le trajet suivant à envisager : Kinrooi, Liège, Namur, Charleroi, Strépy-Thieu, Blaton, Ath, Termonde, Rupelmonde, Lierre, Herentals, Bocholt, et retour vers Kinrooi. Les deux semaines nous permettaient donc de composer un très bel itinéraire avec des escales dans des villes wallonnes et flamandes très intéressantes.

Les vacances de Pâques commençaient, et donc aussi notre croisière. Le premier jour, il faisait assez frais, mais tout s'est déroulé comme prévu. Nous

sommes arrivés à Liège peu après neuf heures. Le capitaine du port n'était toutefois pas joignable, ni par téléphone ni via la VHF. Par conséquent, nous ne savions pas où amarrer et avons alors opté pour un bel emplacement ouvert. Une fois amarrés, une dame qui habitait là sur son bateau, nous a rapporté que le capitaine du port était effectivement absent (et était d'ailleurs rarement présent). Nous pouvions donc peut-être passer la nuit gratuitement, mais le courant et l'eau n'étaient malheureusement pas disponibles. Nous avons donc allumé le générateur de bord pour pouvoir préparer le dîner et passer la nuit sans aucun souci.

Nous avons fait des expériences similaires au cours des trois jours suivants. Cela a commencé à Namur. C'est vraiment une très belle ville, tout autant vu du quai que vu de l'eau, mais au port de plaisance nous n'avons trouvé que quelques panneaux indicateurs et bittes d'amarrage. Nous n'avons pas non plus pu nous y réapprovisionner en carburant comme nous l'avions prévu. Nous avons donc amarré au quai sous la citadelle. Rien à redire, on n'a pas tous les jours la chance de pouvoir passer la nuit sous la citadelle, au cœur d'une ville aussi belle. Là encore, le générateur de bord nous a libérés de tout inconfort.

Aux deux emplacements suivants, nous n'avons pas non plus eu de courant ni d'eau. On avait l'impression de faire du camping sauvage, mais alors avec tout le confort d'un yacht de 40 pieds

très bien équipé. Nous étions vraiment heureux que le bateau dispose d'un générateur. La taille du réservoir d'eau (440 litres) nous a bien aidés aussi à continuer sereinement pendant plusieurs jours sans avoir besoin de le réapprovisionner. Au bout de cinq jours de navigation, nous avons eu l'occasion de passer dans le port de Mons pour prendre 200 litres d'eau. À ce moment, ce n'était peut-être pas encore vraiment nécessaire, mais nous savions avec certitude qu'il n'y aurait pas d'autre possibilité pendant trois jours après Mons.

Pour la première fois au cours de ce voyage, depuis cinq jours de navigation donc, nous avons pu profiter du courant de quai. Nous étions alors à Ladeuze-Chièvres, juste avant la quinzième des vingt-et-une écluses du canal Blaton-Ath. Ce lieu de repos bien que petit est très convivial et tranquille et mérite une recommandation. Nous ne l'avions pas repéré sur les cartes pendant nos préparatifs, mais il nous a été indiqué par le personnel en charge des écluses et ponts sur ce canal. Ce jour-là, il y avait beaucoup de vent. Les prévisions annoncaient un vent de force 6 et nous l'avons bien ressenti, à 100 %, en plein à bâbord.

Revenons au voyage en lui-même. Après Namur, nous avons navigué en direction de Charleroi. Des travaux qui n'avaient pas été annoncés à l'écluse sur la Sambre (qui s'est rouverte le lendemain) nous ont obligés à passer la nuit à Sambreville. Un beau ponton y est disponible, littéralement dans le jardin d'un Lidl rénové. L'endroit idéal pour faire ses courses et pour découvrir l'histoire de cette ville pendant la guerre.

Le lendemain s'annonçait comme un grand jour. Si la navigation se déroulait comme prévu, nous devions pouvoir prendre l'ascenseur à bateaux à Strépy-Thieu. À Charleroi, nous avons quitté la Sambre pour, via le canal Bruxelles-Charleroi et le Canal du Centre, arriver à destination au bout d'une bonne dizaine d'heures de navigation. Juste à temps pour la dernière descente de l'ascenseur. Nous avons eu tout le bac pour nous tous seuls. Le vent était assez puissant, mais on n'en remarque rien dans l'ascenseur. Pour franchir la dénivellation de 73 mètres, l'ascenseur descend très doucement. On peut même sortir et admirer cet impressionnant trésor d'ingénierie pendant la descente. Cet ascenseur a été mis en service en 2002 pour remplacer les quatre anciens ascenseurs (datant du début du 20e siècle) désormais classés au patrimoine de l'UNESCO et que l'on peut visiter. Malheureusement, nous n'avions pas assez de temps pour visiter ces reliques. Peut-être un bel argument pour une prochaine croisière ? Peu après l'écluse, nous avons pu amarrer et passer la nuit dans un port de plaisance local. Les heures d'ouverture du pont d'accès en libre-service étaient hélas dépassées, mais un grand quai (bien que sans courant ni eau) était disponible gratuitement et s'est révélé être un emplacement agréable pour une bonne nuit de sommeil.

L'acenseur à bateaux de Strépy-Thieu

Le lendemain a été plus paisible. Notre seul but était de nous rapprocher le plus possible de Blaton. À mi-parcours, nous passons Mons, ce qui nous a donné l'opportunité de faire les magasins et de nous ravitailler avec 200 litres d'eau. Très serviable, le capitaine du port nous a aidés à chercher où faire éventuellement le plein de diesel (ce que nous n'avons pas pu faire à Namur). Très vite, il s'est avéré que la seule option

Blaton-Ath

Blaton-Ath par vent de force 6

était à Tournai, soit un gros détour sur notre itinéraire prévu. Nous avons alors compris qu'il nous fallait effectuer notre croisière sur la réserve de carburant que nous avions remplie au départ. Nous avons passé la nuit à un appontement à Bernissart, près d'une écluse (temporairement) hors service. Nous étions prêts pour le défi éclusier du canal Blaton-Ath.

Moral au beau fixe et avec un plan B à l'esprit, nous nous engagions donc en direction de Blaton pour affronter ce canal et ses 21 écluses. L'après-midi précédent, nous avions déjà contacté le personnel en charge des écluses. On nous avait alors recommandé d'aborder la première écluse vers huit heures et demie. Heureusement, nous les avons encore appelés juste avant le départ car neuf heures leur semblait être une heure plus réaliste. La commande des 21 écluses est en fait effectuée par 2-3 équipes, chargée chacune de plusieurs écluses. Une seule et même équipe assure les dix premières écluses. Ses membres vous accompagnent donc à quai. Des personnes très serviables, mais si les choses ne sont pas bien convenues à l'avance à la première écluse, il se pourrait qu'il faille attendre longtemps si elles sont encore à aider un autre bateau avant votre passage.

Nous sommes arrivés à l'écluse 1 à neuf heures moins dix. Bien à l'heure. L'équipe nous a toutefois fait savoir qu'elle avait encore besoin de quelques minutes pour arriver elle-même à l'écluse. Nous avons donc décidé de poser le bateau nez dans le vent pour ne pas être soufflé sur le côté. Juste avant cette première écluse, il y a une sorte d'ancien bassin de virement. Il nous a semblé idéal pour tourner le bateau nez dans le vent. En tournant, nous avons malheureusement remarqué que l'eau était très peu profonde en dehors du chenal de navigation. Nous sommes donc restés coincés avec le nez dans un banc de vase. En soi, cela permet aussi de rester sur place (sans être soufflé contre le quai), mais ce n'est pas vraiment idéal pour le refroidissement du moteur. Après une marche arrière pour nous libérer, nous avons éteint le moteur pour nettoyer rapidement le filtre à algues. Nous savions maintenant que le tirant d'eau dans ce canal devait être surveillé de près et que nous ne devions pas nous déplacer trop en dehors du chenal de navigation.

La première écluse a été rapidement préparée pour nous. Nous pouvions continuer. Tout devait être commandé manuellement, même les ponts qui se trouvaient sur ce trajet. C'était toute une expérience. Très vite, le travail d'équipe entre les éclusiers et nous s'avérait essentiel. Nous devions adapter notre vitesse de manière à ce que les éclusiers aient le temps de fermer l'écluse passée (ou le pont), de se déplacer vers la prochaine écluse (ou le prochain pont) et de la (le) préparer pour notre passage. C'est très intéressant et c'est un chouette exercice, si seulement le vent de force 6 ne nous défiait pas sur le côté quand il s'agissait de bien maintenir le bateau au milieu de canal à (très) faible vitesse. Certaines portions de canal étaient bordées d'arbres sur les rives qui coupaient le vent, mais à l'approche de l'écluse, il n'y en avait pas. Il fallait donc rester le plus longtemps possible entre les arbres jusqu'à ce que la « traversée » vers l'écluse paraissait possible sans devoir s'immobiliser. Dans cette situation, une simple paire de jumelles apparaît si précieuse.

La force du vent continuait cependant d'augmenter. Chaque écluse devenait une lutte où il fallait la plus grande concentration et des réactions ultrarapides pour résister à chaque bourrasque de vent et amarrer le bateau proprement dans l'étroite écluse. Certaines des écluses (en aval) offraient très peu d'espace entre la ligne de flottaison et le bord de sorte que les défenses

n'avaient aucune chance de faire leur job lors de l'entrée dans le sas. Au bout de 10-12 écluses, nous en avions assez et nous sommes partis à la recherche d'un amarrage pour pouvoir attendre l'amélioration météo prévue pour le lendemain. Nous étions donc particulièrement soulagés de pouvoir amarrer le bateau peu après l'écluse 14. Ce petit port à Ladeuze-Chièvres n'était mentionné nulle part sur les cartes, mais nous a été recommandé par les éclusiers. Cerise sur le gâteau : on y proposait même du courant de quai. Nous avons aussi été ravis de faire la connaissance de Flamands qui géraient une boutique locale. Ils ont atterri là il y a tant d'années et s'y plaisent énormément.

Les jours suivants nous ont apporté une meilleure météo et l'expérience de descendre la Dendre, de sa source à Ath, jusqu'à l'embouchure à Termonde. On remarquait aussi clairement qu'on était au début de la saison de navigation, en particulier sur le tronçon entre Blaton et Geraardsbergen. Le tirant d'eau dans le canal Blaton-Ath laissait parfois fort à désirer. À la sortie de deux des écluses, nous avons simplement avancé dans la boue (alors que nous devrions avoir normalement au moins encore 70 cm sous la quille). Il y avait aussi beaucoup de saletés aux portes d'écluse. Ce n'est qu'à partir de Gerardsbergen que les écluses étaient plus propres. Au bout du compte, ce n'était pas si mal dans l'ensemble. La plupart des éclusiers sont toujours disposés à retirer ce qui traîne avant qu'on entre dans l'écluse. Et la Dendre est très belle à naviguer. Très calme, bordée d'un chemin de halage, et imbriquée dans un cadre très rural (à part le tronçon à Aalst).

Geraardsbergen nous a valu une belle visite. Nous y avons aussi croisé un capitaine de port particulièrement sympathique. Nous l'avons aidé à trouver le mot de passe du WiFi car, pour lui aussi, c'était le début de la saison. Il nous a également remis le VVW Toervaargids 2022 – un guide très pratique pour les voies navigables de Flandre.

L'écluse Denderbelle

Nous avons poursuivi notre croisière en direction de Termonde. Enfin, nous avons pu réaliser notre rêve et passer nous-mêmes « notre » écluse à Denderbelle. Nous avons pris tout notre temps pour cela et avons encore fait un bref arrêt avant de nous y engager. La dénivellation de l'écluse n'est que de quelques mètres, le passage ne dure donc pas très longtemps, mais nous en avons savouré chaque seconde. C'était notre moment à nous.

Après l'écluse, nous avons amarré à un petit ponton de la ville de Termonde. Entre-temps, nous étions si habitués à vivre sans eau ni électricité de quai que nous ne nous sommes pas arrêtés un instant au fait qu'ils n'y étaient pas disponibles non plus à cet endroit. Une belle promenade vers le centre, même si nous le connaissons depuis plus de 20 ans nous a vraiment donné une sensation de « vacances dans sa propre ville ». Et même si notre maison ne se trouve qu'à un jet de pierres du ponton, aucun de nous n'a souhaité y passer la nuit. Non, ce n'était pas envisageable. Certainement pas en ce moment spécial, unique et si longtemps attendu où nous naviguons sur la Dendre à bord d'un beau Linssen.

Notre projet était de descendre ensuite l'Escaut en direction de Rupelmonde, et ce après la marée haute. C'est que le courant peut être très rapide dans l'Escaut. En naviguant avec la marée, nous avons pu gagner environ 4 km/h de vitesse de déplacement, ce qui aide aussi à économiser l'énergie et donc le diesel.

À Rupelmonde, nous avons amarré à la jetée qui est aussi utilisée par le bac. Il y a pas mal de courant dans le Rupel et l'amplitude des marées est importante. Heureusement, nous avons pu obtenir au préalable la confirmation du service du bac que leurs bateaux (avec 1,4 mètre de tirant d'eau) ne sont pas non plus bloqués à marée basse. Au moment d'amarrer, le courant était relativement fort (juste entre marée

haute et marée basse), ce qui nous a offert l'opportunité de nous essayer à la technique d'amarrage par fort contre-courant. C'est plutôt chouette avec pas mal de vitesse au compteur d'être comme « suspendu » à hauteur de l'endroit où on veut amarrer et de se laisser ensuite pousser par le courant vers le côté en faisant légèrement pointer le nez vers le quai. Ça marche parfaitement.

On ne voyait pas grand-chose depuis cet emplacement, mais il était idéal pour repartir le lendemain matin peu après la marée basse en direction de Lierre. En choisissant cet horaire, nous étions sûrs de pouvoir passer tous les ponts du canal de la Nèthe. Certains de ces ponts n'ont qu'une hauteur de 3,5 mètres. En partant une petite heure après la marée basse et en adoptant une vitesse juste un peu en-dessous de celle de la marée, nous avons pu maintenir assez d'eau sous la quille et échapper à tout problème de hauteur de passage. Ce sont de chouettes moments à vivre en tant qu'ingénieur, on peut utiliser à nouveau ses connaissances en mathématiques pour comprendre et garder le contrôle sur la situation.

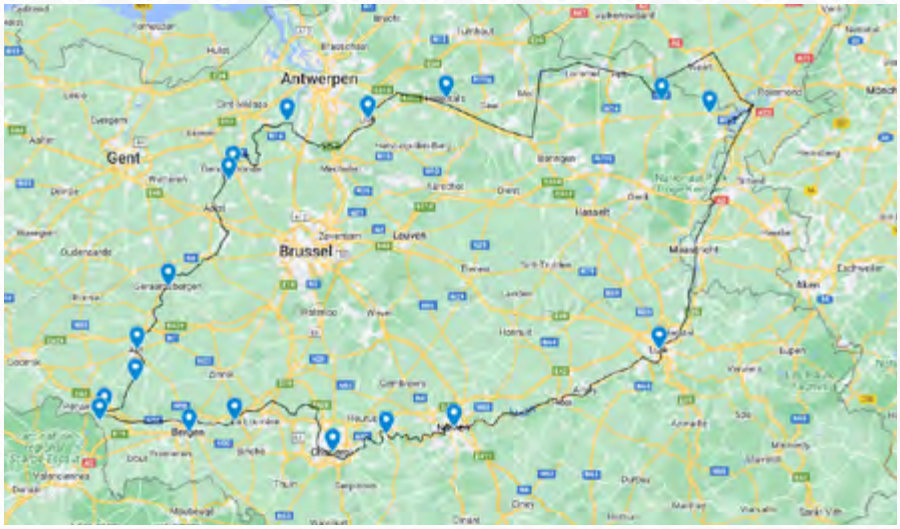
Nous avons brièvement fait halte à Lierre pour rencontrer des amis avant de poursuivre notre voyage vers Herentals. Nous avons alors aussi emprunté une portion du canal Albert, ce qui nous a donné l'opportunité de laisser l'autopilote montrer ses talents pendant une période prolongée et de nous maintenir bien droits à tribord de ce large canal. Après avoir passé la première écluse du canal Herentals-Bocholt et après quelque temps en compagnie de trois canoéistes bien rapides, nous sommes finalement de retour dans le port de plaisance de Herentals. Comme nous y avions déjà fait halte, nous nous y sentions déjà un peu chez nous. Nous avons pu amarrer le bateau dans un emplacement étroit bien proprement par l'arrière - après toutes les étroites écluses du canal Blaton-Ath, on remarque que nous avons plus d'expérience.

Les derniers jours s'annonçaient. Dommage, car après près de deux semaines de navigation, nous en voulions encore. Nous avons donc continué à profiter de chaque instant. Nous avons quitté Herentals par un léger brouillard qui nous a permis de prendre une série de photos magnifiques. Après les écluses typiques sur le premier tronçon de ce canal, nous avons fait une halte le temps de manger une crêpe à la crêperie-bateau. Ce bateau amarré en permanence se trouve après l'écluse 4 où le canal Dessel-Turnhout-Schoten rejoint le canal Herentals-Bocholt. Nous recommandons cet établissement où il vaut sans doute mieux réserver par beau temps. Bocholt a été notre dernier port d'escale avant de prendre la direction de Kinrooi.

Les derniers kilomètres du retour vers le port De Spaanjerd sont passés si vite. Nous avons encore rempli le

Le canal Herenthals - Bocholt

réservoir du bateau avant de le rendre, et ce voyage était fini. C'était toute une expérience. Cela en valait certainement la peine. Nous apprécions d'autant plus les qualités d'un yacht Linssen. Merci au chantier de Linssen de mettre de tels bateaux sur le marché. Merci à Aqua Libra de les rendre disponibles à un plus grand public. Merci tout spécialement aussi à Luc Vanthoor pour tout ses encouragements et conseils tant avant que pendant et après la croisière.

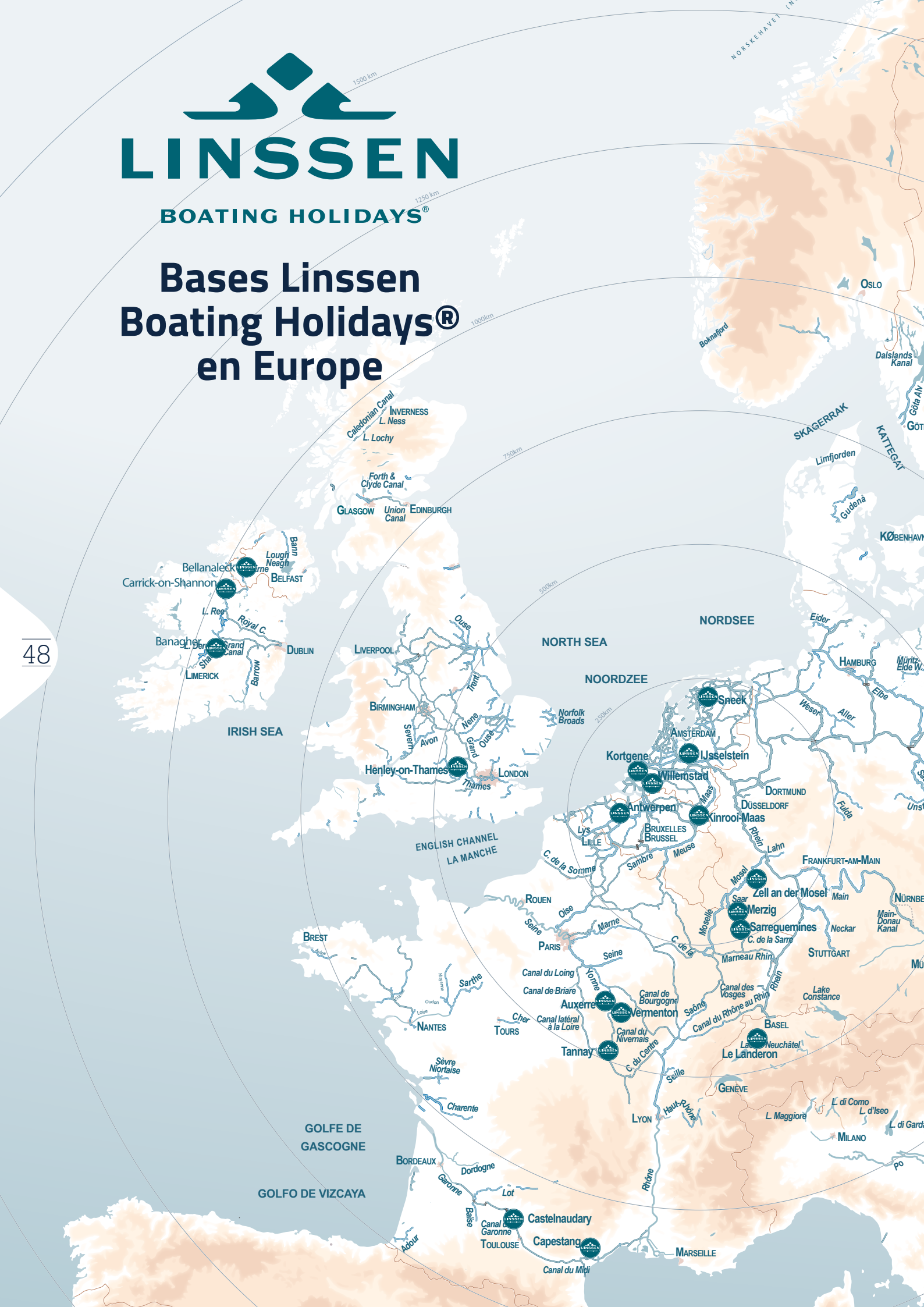


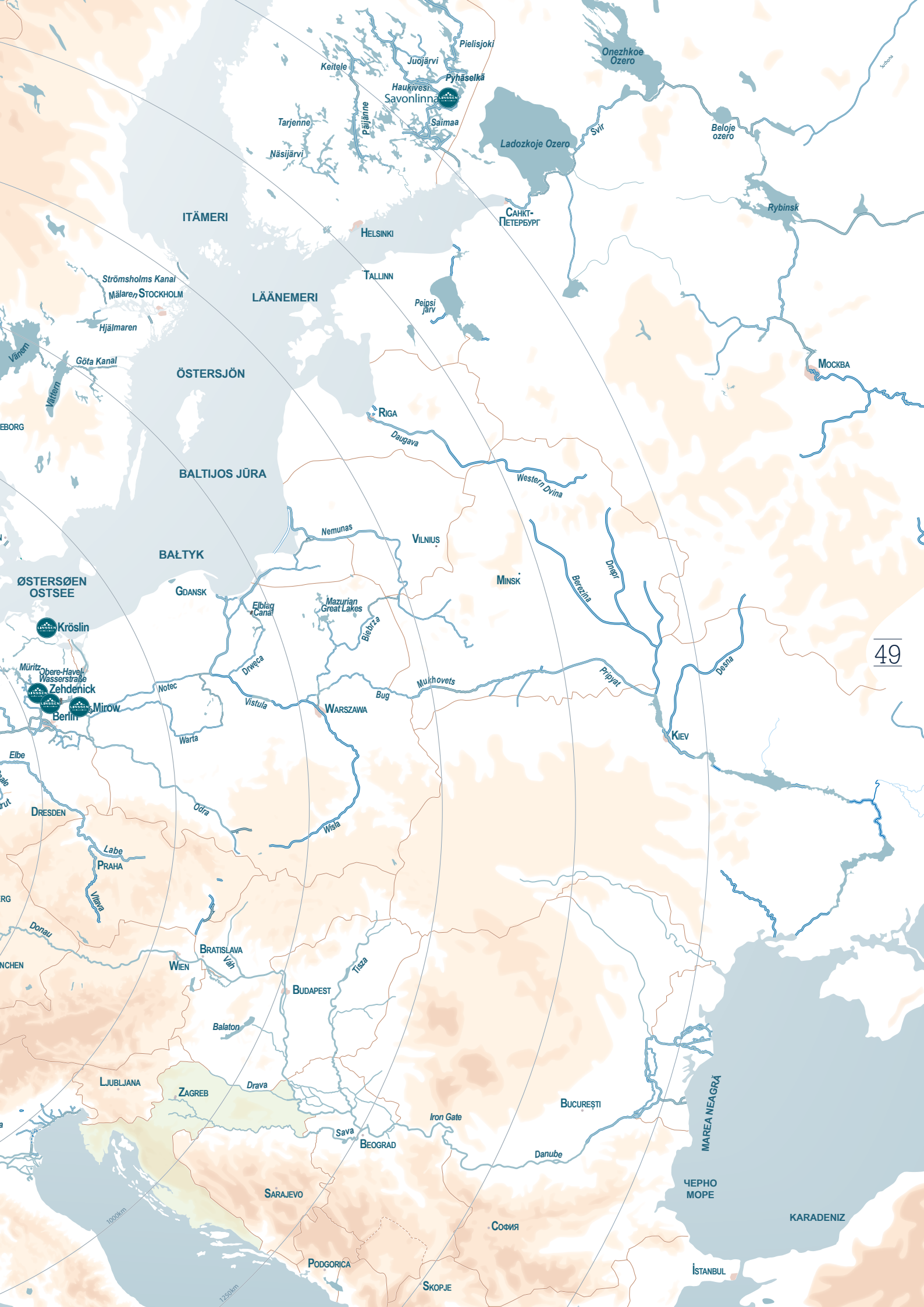
Détails de la croisière : 14 jours de voyage, 12 jours de navigation, 12 cours d'eau et canaux, 70 écluses, 84 heures de navigation, 3 fois seulement du courant de quai et 1 seule fois de réapprovisionnement en eau. Au total, nous avons consommé 417 litres de diesel et 600 litres d'eau.

LINSSEN

BOATING HOLIDAYS®

Bases Linssen Boating Holidays® en Europe




Pielisjoki
Onezhkoe Ozero
Keitele
Juojärvi
Pyhäselkä
Haukivesi
Savonlinna
Päijänne
Tarjenne
Saimaa
Näsijärvi
Ladozkoje Ozero
Svir
Beloje ozero
Rybinsk
ITÄMERI
Helsinki
Санкт-Петербург
Tallinn
Strömsholms Kanal
Mälaren
Stockholm
LÄÄNEMERI
Peipsi järv
Hjälmaren
Vänern
Göta Kanal
Vättern
ÖSTERSJÖN
Москва
Riga
Daugava
BALTIJOS JŪRA
Western Dvina
Nemunas
Vilnius
BAŁTYK
Minsk
Dnepr
Berezina
ØSTERSØEN
OSTSEE
Gdansk
Elbląg Canal
Mazurian Great Lakes
Biebrza
Kröslin
Müritz-Havel-Wasserstraße
Zehdenick
Mirow
Berlin
Drwęca
Notec
Vistula
Warsawa
Bug
Mukhovets
Pripyat
Desna
Kiev
Warta
Elbe
Dresden
Odra
Wisła
Labe
Praha
Vltava
Donau
Bratislava
Wien
Váh
Tisza
Budapest
Balaton
Ljubljana
Zagreb
Drava
Iron Gate
Sava
Beograd
Danube
București
MAREA NEAGRĂ
ЧЕРНО МОРЕ
KARADENIZ
Sarajevo
София
Podgorica
Skopje
İstanbul
1000km
1250km

BLUE WATER FLOTILLA TOUR 2022

Organisée par notre partenaire Jonkers Yachts et le partenaire de Linssen Boating Holidays® Dutch Yacht Rentals, la toute première Linssen Blue Water Flotilla Tour a eu lieu du 1er au 22 juillet 2022. Pas moins de 11 yachts ont participé à cette croisière. Grâce notamment aux excellents préparatifs des organisateurs et à la météo clémente, la croisière s'est bien déroulée et était particulièrement réussie.

Travail bien commencé est à moitié fait

La traversée vers l'Angleterre et la navigation en mer ne sont peut-être pas évidentes pour tous. Cette croisière en flottille a permis de faciliter les choses. Tous les aspects de la croisière étaient expliqués dans le guide de croisière. Outre les itinéraires quotidiens, les distances, les éventuelles écluses, les canaux VHF, les marées, les emplacements des ports (souvent avec photos aériennes), les déclarations aux douanes britanniques, etc. étaient ainsi précisés. Chaque jour, tous les points étaient discutés pour le lendemain.

Le départ était donné à Willemstad, mais la croisière n'a véritablement commencé qu'à Nieuport (B) le 3 juillet. Lors du dernier échange, tous les participants ont été briefés au sujet des prévisions météo, des points d'attention pour la traversée de la Manche, des mesures de sécurité, et ainsi de suite. Chacun était prêt. La traversée vers l'Angleterre s'est faite par les côtes belge et du nord de la France. La navigation s'est ensuite poursuivie le long de la côte sud de l'Angleterre avec les célèbres falaises crayeuses appelées « Seven Sisters », Cowes et le phare des trois stacks « The Needles » à la pointe occidentale de l'île de Wight comme point le plus éloigné.

La croisière incluait de nombreux lieux exceptionnels comme le fleuve Beaulieu et les villes d'Eastbourne, Boulogne et Ostende et tous les participants se sont accordés à la fin pour dire que c'était un voyage fantastique. ◆

DUTCH YACHT RENTALS

JONKERSYACHTS

L'INNOVATION AU SERVICE DU PLAISANCIER

Chez Raymarine, nous innovons en permanence avec des équipements électroniques intuitifs et faciles d'utilisation afin que vos sorties soient sans stress, sûres et amusantes.

Des dernières générations d'écrans multifonctions aux instruments, en passant par des radars ou pilotes ultra performants, vous pouvez être convaincus que nous avons la solution qu'il vous faut.

Raymarine®

#FindYourSea