

L'édito du président

Le fonctionnement du conseil portuaire nous inquiète.

Les membres, qu'ils soient élus par les plaisanciers ou désignés par le maire, observent que leurs avis développés en séance ne sont pas pris en compte, que les informations qui leur sont communiquées sont incomplètes, insuffisantes ou approximatives et qu'au final les comptes-rendus des réunions ne sont pas fidèles.

Plus que d'incompréhension, ils éprouvent un sentiment de mépris. Ils estiment que si le conseil portuaire est réuni, c'est uniquement parce que la loi l'exige.

Pourquoi cette situation ?

Au-delà des problèmes humains, on constate que la situation est compliquée. La zone portuaire qui fait l'objet d'un budget annexe de la commune ne constitue pas un ensemble homogène car nous y trouvons trois identités très différentes quant à leurs statuts et leurs finalités :

- Le bassin, raison d'être du port, auquel il faut associer la capitainerie, les sanitaires et les parkings, dont les plaisanciers usagers, permanents ou non, assurent plus de 87 % des recettes de l'ensemble soit un peu plus de 1 320 000€.
- Les modules commerciaux dont la finalité est de créer une activité économique rémunératrice au bénéfice des commerçants en fournissant aussi des emplois saisonniers. C'est uniquement en raison de sa situation géographique qu'ils sont budgétairement rattachés au port. Selon le maire ils apportent 180 000€ de loyers (11%) au budget de l'ensemble. Le port finance l'entretien relevant du propriétaire.
- L'YCO, petite association mais très importante école de voile (la 1ère de la Nouvelle Aquitaine) mais qui verse un loyer très faible (3/1000 de contribution au budget du port) pour l'occupation du bâtiment, du parc à bateaux et bénéficie en outre de gratuités pour les emplacements d'un voilier et d'un bateau école qu'elle utilise sur le bassin. Cette fois encore c'est la situation géographique qui justifie son rattachement au budget du port. Les autres écoles de voile d'Oléron ne sont pas en général intégrées dans un port.

Les difficultés découlent de cet amalgame très curieux dans lequel on mélange la chèvre et le chou. Les ambitions des uns, quelle que soit leur légitimité, doivent-elles être financées par les autres ? Autrement dit, les plaisanciers doivent-ils payer pour les autres ? Parce que l'on parle d'une opération de l'ordre de 1 200 000 € et d'un emprunt d'un montant de 350 000€. qui aurait déjà été signé.

Alors ne vous attendez pas à un maintien de la redevance annuelle au même niveau.

Tout cela ne doit pas vous empêcher de passer de joyeuses fêtes.

Bernard Barbier



Sommaire

- 1- Edito du président
- 2- Le port et l'APPSD
- 3- Le dernier conseil portuaire
- 4- Au sujet de la base nautique YCO
- 5- Budget du port
- 6- Tempêtes 2023
- 7- Drame en mer évité
- 8- La météo en mer
- 9- Modification de la division 240
- 10- Les amis en visite
- 11- Nos visites aux amis
- 12- Le coin de l'APA
- 13- Atterrissage
- 14- Les Contacts APPSD

**Nouveauté dans ce bulletin
une page avec les amis de
l'APA**



Le Port et les plaisanciers APPSD

Cet espace portuaire, dynamique en saison estivale, déborde largement de son périmètre et profite à tous. Nous avons la chance d'avoir un port à taille humaine. Sa situation à la pointe de l'île et dans le pertuis, est idéale pour pratiquer la pêche récréative en mer. Une équipe de la capitainerie accueillante et des infrastructures modernes satisfaisantes, en font pour les voiliers l'un des ports les plus appréciés de la côte atlantique-sud. Port d'attache pour ceux qui disposent d'une place à l'année, port d'escale en saison, il est aussi port de séjour pour un nombre toujours croissant de bateaux habitables qui s'installent pour des périodes allant d'une semaine à quelques mois pendant la période de début juin à fin septembre. Avec près d'une centaine d'adhérents et dans la continuité, nos bénévoles apportent leur contribution à cette attractivité et à sa notoriété. Ils s'impliquent régulièrement dans les activités suivantes :

- **Accueil des associations de plaisanciers en escale** : en 2023 une dizaine de clubs et plusieurs centaines d'équipiers venus de toute la façade atlantique pour des moments de convivialité et d'échanges sous le barnum APPSD installé de juin à septembre.
- **Participation aux animations sur le port** : Brocante, Tour de Charente-Maritime à la voile, Voile Traditionnelle avec Fleuve Îles Pertuis, Défi voile...
- **Actions pour la plaisance** : sensibilisation à la sécurité en mer, participation à travers nos affiliations aux : Comité Nautique Local, Conseil maritime de façade, Parc naturel marin...
- **Conseil portuaire** : son rôle est quelquefois mal connu et sous-estimé. Il est pourtant important puisque le budget du port est le 2^{ème} de la commune. Selon la loi, le CP est réuni pour émettre un avis sur tous les sujets majeurs du port qui doivent faire l'objet d'un examen attentif, suivi d'un vote le cas échéant quand il n'y a pas consensus.
- **Le CP devrait être un outil d'aide à la décision** pour le maire et son Conseil Municipal. A eux de prendre en compte ses avis avant de délibérer et de décider.

Le dernier Conseil portuaire

IL apparait nettement que l'autorité portuaire n'écoute pas et réfute une démarche mettant en œuvre l'intelligence collective.

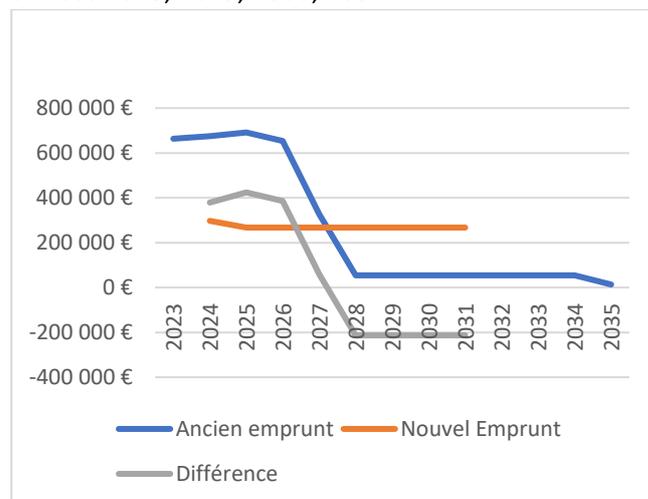
Nous ne sommes pas d'accord avec le compte rendu du conseil qui s'est tenu le 23 novembre 2023.

En effet, c'est décidément un problème récurrent mais le texte n'est pas conforme au contenu de cette réunion et a été publié unilatéralement.

Deux lettres ont été envoyés à Monsieur le Maire, président du Conseil portuaire pour marquer notre désapprobation, mettre ce point et ce qui suit à l'ordre du jour du prochain conseil.

- **Au sujet du réchelonnement de l'emprunt pour le port :**

Contrairement à la loi, Le conseil portuaire n'a pas été consulté pour avis pour ce nouvel emprunt sur 8 années. Si il est évident que ce réchelonnement génère en moyenne 250 000 € de capacité d'investissement sur 2024, 2025, 2026, 2027 mais à partir de 2028, c'est exactement l'inverse pour les années 2028, 2029, 2030, 2031.



En conséquence on peut donc s'attendre à un nouvel emprunt, comme nous le découvrons dans le dernier CP, pour faire face aux besoins. Tant pis pour les usagers du port et pour les affaires de la commune ?

- **Hausse des tarifs du port**

Malgré un contexte difficile pour beaucoup d'usagers, le Conseil a accepté une fois encore une hausse de 4% des tarifs des places. Le montant de tarification atteint ses limites. L'évolution importante du chiffre des résiliations des contrats annuels (64 en 2022, 54 en 2023) est une alerte à considérer.

- **Au sujet du stationnement le long de la digue des plaisanciers usagers du ponton K :**

Mr le maire revient sur son intention d'interdire le stationnement sur la digue EST pour laisser libre passage aux promeneurs. Compte tenu du manque de place de stationnement en saison sur le parking nord, il nous parait inopportun d'interdire le stationnement à cet endroit.

• Au Sujet de la base nautique

Au fil du temps, le bâtiment communal de la base nautique a changé de destination. A l'origine le lieu était conçu pour accueillir le Club de voile et « un club house » (Salle de réunion et terrasse) qui devait être partagé avec les autres associations de plaisanciers du port. Cet espace convivial, que l'on rencontre habituellement sur les ports manque aujourd'hui à Saint Denis.

L'ensemble de cet équipement est en effet réservé à l'usage exclusif du club YCO. Pour un loyer très modeste (*) : 2 588, 50 € pour l'année 2023, (il fait l'objet d'une révision annuelle en fonction de l'évolution des tarifs du port) le club dispose de l'usage :

- d'un bâtiment communal d'une surface de 320 m² au sol avec une salle de réunion et terrasse de réception,
- d'un parking à bateau de 3400 m² utilisé pour sa flotte et pour location aux plaisanciers VL,
- de deux cales, et d'un ponton vers la plage de la boirie.
- de deux places gratuites sur le ponton A : Une place pour le bateau à moteur (permis) et une pour le voilier école. Elle utilise également un Catway pour les annexes de sécurité voile.

L'activité n'est plus seulement « Ecole de voile » .

Le club YCO à d'autres « boots » à son arc : Location d'emplacement sur le parking à bateaux, Location de bateaux , Location de la salle et terrasse de réception, Cours Permis côtier, etc ..

Nous découvrons lors du dernier conseil portuaire le projet YCO présenté au Conseil Municipal en juillet 2023. On ne peut reprocher à cette dynamique association d'avoir des projets ambitieux et de vouloir les réaliser..

Mais, pourquoi ne peut-on avoir communication de l'avenant à la convention de mise à disposition de locaux communaux au Club YCO, entre la commune et l'association YCO en 2022, avenant signé par Mr le Maire ?

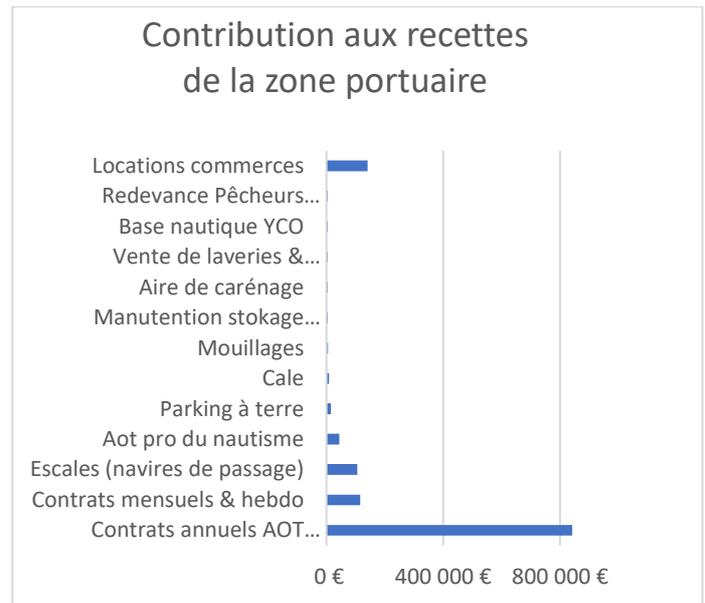
Est-ce la vocation du port de participer au financement des besoins d'un club en particulier ?

La contribution de YCO aux ressources de la zone portuaire n'est pas, pour le moins, à la hauteur des avantages qu'elle en retire.

(*) le loyer est équivalent à un contrat annuel pour un bateau de 10 à 11 mètres

Budget du Port

Il nous paraît grand temps de revoir d'urgence, de manière équitable, les contributions de chaque entité au budget de la zone portuaire.

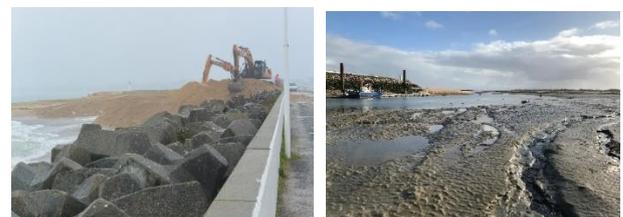


Source : rapport d'activité 2022 présenté au CP, 64 % contrats annuels AOT, Contrats mensuels et escales 23%, Commerces 11% soit 98 % des recettes. Les Chiffres 2023 ne sont pas connus.

La gestion d'un port de plaisance est exigeante et très complexe. Les installations et équipements d'un port sont soumises aux aléas climatiques, dans un environnement salin, ils doivent être l'objet d'un entretien et d'une mise à niveau permanente. Le bassin et l'accès du port par la mer doivent faire l'objet d'opérations périodiques de dragage et de désensablement.

Ce sont donc des coûts importants d'entretien, de fonctionnement et de services à court terme et sur le long terme qu'il faut financer. Et si le budget de la collectivité n'a pas vocation à équilibrer le budget serré du port, à l'inverse les usagers permanents du port, à savoir plaisanciers, commerces et entreprises nautiques, n'ont pas à financer des dépenses et des investissements relevant de la collectivité.

Les Délégués Titulaires CLUPP, élus au conseil Portuaire.



L'entrée du port ensablement et limon

Tempêtes 2023

Céline, Ciaran, Domingos, ce sont les noms des dernières tempêtes à avoir sévi sur la France en octobre et novembre 2023.

Faut-il donner un nom à ces ouragans, tourmentes et bourrasques ?

Ce poème dont l'auteur pose en rimes la question.

Du vent au soleil...

Au vent qui amène l'orage

Faut-il donc donner un nom

Quand il souffle et ravage,

Nos forêts et nos moissons.

A l'orage qui apporte la pluie

Faut-il donc donner un nom

Quand il frappe et détruit

L'arbre debout, sans raison.

A la pluie qui amène la crue

Faut-il donc donner un nom

Quand elle s'infiltré dans les rues

Pour venir violer nos maisons.

A la crue qui apporte la vague

Faut-il donc donner un nom

Quand elle arrache comme une drague

La haute digue de béton.

A la vague qui amène la mort

Faut-il donc donner un nom

Quand elle cogne et cogne encore

Contre les rochers, l'embarcation.

A la mort qui ramène la vie

Faut-il donc donner un nom

Quand elle pose, au sable gris,

Le corps meurtri du moussaillon.

A la vie qui rapporte le vent

Faut-il donc donner un nom

Quand elle sourit à l'enfant

Et nous chante mille chansons.

Au vent qui amène le soleil

Faut-il donc donner un nom

Quand il chasse le gris du ciel

Pour peindre en bleu notre horizon.

Daniel LAJEUNESSE, membre de l'Académie de la Poésie Française.



Images de 2023 (photos partagées sur Face book- Jean-François)

d'Oléron.Extrait de VOILES [Bruno MÉNARD](#).

Quatre plaisanciers sont passés très près du drame. C'est un sauvetage exceptionnel qui a eu lieu le soir du lundi 20 novembre, 4 milles dans l'Est du phare de Chassiron, au large de l'île d'Oléron. Il ne faisait alors pas très bon être en mer sur un voilier : vent force 6, mer 6, rafales de secteur Ouest à plus de 30 nœuds, creux de 4 à 6 mètres...

C'est de nuit, dans ces conditions hostiles, que le skipper sexagénaire d'un voilier de plaisance de 10 mètres est tombé à l'eau. Or, ses trois équipiers sont inexpérimentés et « *ne savent pas naviguer* ».

Désespérés, en proie au mal de mer et seuls à bord du voilier qu'ils ne maîtrisent pas dans ces conditions, les sexagénaires ne donnent pas l'alerte dans les règles. « *Ils ont appelé l'épouse d'un d'entre eux, qui a appelé les pompiers qui ont appelé le CROSS. L'alerte a donc pris plus de temps qu'un **Mayday sur le canal 16.*** »

L'alerte finit par arriver au CROSS Etel (Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage) qui déclenche immédiatement l'opération de sauvetage, en faisant décoller de La Rochelle un hélicoptère Dauphin de la Marine nationale, tout en diffusant un *Mayday relay* sur zone.

Il y a donc alors non pas une, mais deux détresses majeures en cours : le skipper sexagénaire tombé à l'eau de nuit dans une mer forte, mais aussi le fait que son voilier avec ses trois équipiers novices à bord dérive dangereusement vers la côte, poussé par le vent d'Ouest soutenu.

Arrivé sur zone à 19 h 23, soit 24 minutes seulement après l'alerte, l'hélicoptère de la Marine Nationale parvient à repérer l'homme à la mer et à réussir son hélitreuillage à 19 h 34. « *Il était grand temps, il s'est effondré dans l'hélicoptère* ». La victime, consciente mais en hypothermie et en état de choc, est transportée à l'hôpital de La Rochelle.

Pendant ce temps, il faut éviter au voilier devenu hors de contrôle de finir à la côte, vers laquelle il dérive dangereusement. Le CROSS coordonne l'action d'un autre voilier sur zone – qui « *vient se mettre en parallèle au premier voilier en détresse* » – tout en déclenchant le départ du canot tout temps de la SNSM de la Cotinière. Celui-ci, [le SNS 070 Patron Louis Blanchard, arrive sur les deux voiliers à 20 h 24](#). « *Les équipiers n'arrivent pas à affaler les voiles* », explique la Préfecture Maritime, le plongeur de la SNSM parvient à sauter à bord, à affaler les voiles en urgence en coupant les drisses, et à prendre le contrôle du bateau, ce qui permet de reprendre le contrôle de la situation et d'entamer un début de remorquage à 21 h 00.

Kriter VIII se déroute en soutien

Une fois de plus il faut rendre hommage à la fois au CROSS, à la SNSM, à l'équipage de l'hélicoptère de la Marine Nationale, à celui du célèbre voilier *Kriter VIII* venu en soutien sur zone, à l'équipage de l'autre voilier venu aider... et au grand courage du sauveteur de la SNSM qui a réussi en urgence à prendre le contrôle du voilier en détresse, dans des conditions scabreuses. Un drame a été évité de justesse grâce aux actions coordonnées de tous. Bravo !



Le canot tout temps SNS 070 de la Cotinière et l'hélico de la Marine Nationale en exercice. (photo Marine Nationale)

Mayday, Mayday, Mayday,

Mayday est une expression utilisée internationalement dans les communications radiotéléphoniques pour signaler qu'un avion ou qu'un bateau en détresse est dans une situation de catastrophe irréversible pouvant provoquer la mort de personnes...

La météo en mer

Dans le cadre de sa mission de sécurité en mer, l'État diffuse, par radio, à destination des navigateurs en mer, une information météorologique dite « de sécurité ». Pour ce faire, il fait appel à deux organismes :

- **Météo-France**, responsable de l'élaboration des **bulletins météorologiques**,
- **la Direction des affaires maritimes**, (DGAMPA) responsable de la diffusion.

Les bulletins de sécurité

En matière de bulletins de météo marine de sécurité, Météo-France se conforme aux règles internationales définies dans le cadre du Système Mondial de Détresse et de Sécurité en Mer (SMDSM).

Les horaires sont donnés en heures UTC (temps universel coordonné) ou légales (heure légale française : UTC + 1 en hiver, UTC + 2 en été).

Les bulletins de sécurité réguliers diffusés à heures fixes comprennent les bulletins :

1. « côte » (jusqu'à 20 milles des côtes),
2. les bulletins « large » (jusqu'à 200 à 300 milles)
3. les bulletins « grand large ».

Aux bulletins réguliers, s'ajoutent des avis de vent fort émis dès que le vent observé ou prévu atteint force 7 Beaufort sur le domaine de la côte (BMS-côte),

ou force 8 Beaufort sur les domaines du large et du grand large (BMS-large).

Pour assurer la diffusion en mer des bulletins de sécurité, la Direction des affaires maritimes dispose de moyens radio mis en œuvre par les Cross (Centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage) et un réseau d'émetteurs VHF (sémaphores). CANAL 16 alerte

Les bulletins de météo marine de sécurité sont également diffusés par des Chaînes de radio diffusion et, gratuitement, sur le site internet de Météo-France.

Le 18 août 2022 La Corse a été touchée par des orages avec des vents violents atteignant des valeurs de rafale exceptionnelles 225 km/heure à Marignana, 197 km/heure à Calvi. ce phénomène météorologique inédit laissait derrière lui 5 victimes et des dégâts considérables sur la bande côtière et à terre. De telles valeurs de rafale n'avaient jamais été observées auparavant en métropole.



Photo France Bleue Corse Facebook

Cellule Orageuse

La saison 2023 a été également marquée par de nombreux phénomènes climatiques de grande intensité : canicule, record de température des eaux de surface, orages, dans ce contexte il est important pour le plaisancier et le pêcheur en mer d'écouter les

MATERIEL RADIO MINIMUM OBLIGATOIRE EN MER

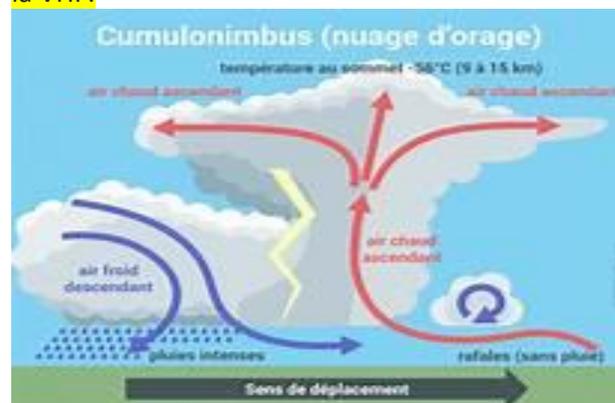
Navigation Hauturière (+ de 60 milles d'un abri) :

1 Radio balise EPIRB, 1 VHF Fixe, 1 VHF portable

Navigation semi-hauturière (navigation entre 6 et 60 milles d'un abri)

1 VHF fixe

prévisions météo et d'être en veille sur le canal 16 de la VHF.



Cellule Orageuse (Source : Météo France)

Cellule Orageuse (suite) :

Les journées propices au développement d'orages sont annoncées. De plus si au cours de la journée des cellules orageuses sont estimés dangereuses un appel de sécurité sera émis sur la voie 16 VHF, même logique pour les grains **et ce sont bien les prévisions et les appels de sécurité qui sont nos meilleurs YEUX**, car le nuage CUMULONIMBUS, caractéristique du phénomène, est souvent dissimulé par d'autres nuages, ce qui le rend indétectable à l'œil, tout comme de nuit.

C'est ce type de nuage qui donne les orages. En fonction de son développement, il peut être le siège de manifestations électriques comme la foudre, de chutes de grêle, de pluie, de fortes précipitations et dans les cas les plus extrêmes, de tornades.

Le chef de bord d'une embarcation doit donc être capable à l'approche d'une cellule orageuse de savoir comment préparer son équipage et son bateau si jamais il ne peut l'éviter.

ATTENTION

Modification de la Division 240

Un nouvel arrêté en date du 1er octobre 2023 a été publié ce 13 décembre 2023 au Journal Officiel. Il porte modification de la division 240 des Affaires Maritimes, qui fixe les règles portant sur la sécurité des embarcations de plaisance, apporte quelques nouveautés à connaître par les plaisanciers.

Document officiel : [lien vers le site Légifrance](#)

Port du coupe-circuit obligatoire pour le pilote du bateau : *Après de graves accidents, les Affaires Maritimes ont intégré un alinéa supplémentaire rendant obligatoire le port du coupe-circuit, sur le poignet ou la jambe, par le pilote d'un bateau hors-bord ou d'un véhicule nautique à moteur.*



Système de coupe circuit obligatoire (revue Bateau)

Note importante :

Le coupe circuit filaire doit être mis en fonction dès lors que le moteur est allumé, indique le texte, toute rallonge étant interdite. La mise en œuvre pour des équipages réduits ou en solitaire risque d'être délicate lors des manœuvres. Le texte ajoute qu'un second coupe-circuit filaire devra être accessible pour redémarrer le moteur en vue de récupérer le pilote à la mer si celui-ci chute.

Combinaison impérative en motomarine

L'équipement personnel exigé pour les véhicules nautiques à moteur est renforcé. En plus de l'équipement individuel de flottabilité, le plaisancier se voit dans l'obligation de porter : "un équipement néoprène (short, shorty ou combinaison intégrale) d'une épaisseur minimale de 2 mm, visant à prévenir les risques de blessures qui pourraient être provoquées par le jet de la turbine en cas de chute à l'arrière du véhicule nautique à moteur."

En effet, les services de secours avaient constaté nombre de brûlures et blessures lors de chutes en maillot de bain depuis les VNM.



Equipement individuel de sécurité pour les VNM (revue bateau)

Matériel d'armement pour les pratiques collectives

Enfin, la nouvelle mouture de la division 240 précise les mesures déjà le plus souvent appliquées pour les groupes sur les embarcations légères, qu'il s'agisse de dériveur, de planches à voile ou de kayak, lorsqu'ils sont encadrés par des organismes ou fédérations agréés. Sont ainsi précisées les exemptions de matériel et les mesures compensatoires exigées comme le marquage des voiles, un nombre de VHF ou des obligations d'information.

Les amis plaisanciers en visite à Saint Denis



Un formidable Week End à St Denis d'Oléron

Avec une météo clémente, chance pour nous tout le week-end, nous nous sommes retrouvés le vendredi après-midi pour un premier repas à bord du nouveau bateau de Patrick. Rendez-vous 15H devant la tour Richelieu pour un départ groupé. Une traversée sous bonne météo marine, presque arrivé au port de plaisance de Saint Denis, nous avons aperçu 3 dauphins qui nous ont salués au passage par de majestueux plongeurs !!!



Le placement des bateaux s'est bien effectué grâce à la compétence des agents du port. L'organisation, bien rodée, Capalouest s'est appropriée immédiatement le local, mis à disposition par l'association de Saint Denis.

Après avoir passé la soirée de retrouvailles du vendredi, et une bonne nuit à se poser au port, dès le samedi matin l'amicale était à l'œuvre pour mettre en place la soirée Moules/chips. Dans l'après-midi, après le rituel de la sieste, certains sont allés se baigner, d'autres ont préféré partir visiter en Randonnée et vélo le Nooorrdd de l'île !!!



Rendez-vous à 18H pour la préparation des Moules, avec une feuille de laurier par personne (pour le secret et le complément de la recette, voir Patrick). Pendant l'accueil de nos amis Oléronais, lancement du Barbecue (gentiment mis à notre disposition) et l'apéro a démarré.



Une surprise nous attendait, c'était l'anniversaire de mariage du président de l'association d'Oléron ainsi que celui de notre président. Que de bons événements groupés pour passer un bon moment ensemble.

Après un repas préparé et servi par l'ensemble des participants, nous nous sommes séparés dans le bout de la nuit et donné rendez-vous le dimanche midi.

Un petit tour au marché nous a permis de partager des spécialités locales, avant de quitter les lieux, l'amicale s'est organisée pour laisser les lieux comme nous les avions trouvés. Le soir, nous sommes retrouvés sur les bateaux pour finir cet excellent week-end.

Reste à vous dire rendez-vous en 2024 pour « TOUS A OLERON »

Paul, Ghislaine et James



Réception sous le barnum APPSD



Visite à Saint Martin de Ré



Repas convivial avec le CNM



Echanges



A Saint Denis Le Club des fontaines, Port des barques



Le ponton A en saison



ABVT Navigation



Visite du CNM à Saint Denis



ABVT sur La plage



Le port de Saint Martin



Le coin des pêcheurs en mer

Depuis leur création, l'APA et l'APPSD ont toujours entretenu

d'excellentes relations : des membres communs aux deux associations et des actions de concert lors des manifestations sur le port : organisation de Sardinades célèbres à l'occasion de FIP, mais aussi lors de sorties en mer bien sympathiques et de piqueniques conviviaux.

C'est bien Volontiers que nous les accueillons dans notre Bulletin du plaisancier que nous avons le plaisir de partager avec eux.



Stand APA

La saison estivale vient de se terminer avec de belles perspectives pour 2024.

En effet, l'APA (Amicale des pêcheurs d'Antioche), avec ses 107 adhérents a accueilli en 2023 de nouveaux membres avec une volonté d'implication dans notre association.

Nous avons partagé de bons et grands moments de convivialité.

Grace à l'application WHATSAPP, nous avons créé un groupe de discussions qui fonctionne très bien entre les aînés de notre Club et les plus jeunes.

Nous avons pu réaliser de belles sorties de pêche.

Comme les années précédentes, l'OPEN BAR, (pêche en No-kill) s'est déroulé le 17 juin sous un beau soleil et une mer calme.

Les eaux côtières Dyonésiennes abritent encore une belle densité de bars puisque 68 poissons de plus de 42 cm (taille légale) ont été pris pour une longueur totale de 35,63 mètres, sans compter plus de 200 poissons juvéniles.

Tous ces poissons ont été remis à l'eau, vivants après avoir été mesurés et photographiés. La remise des lots a eu lieu pour tous les compétiteurs devant la capitainerie.

Le concours **Cuveillier** s'est déroulé le 16 août avec 96 kg de poissons pêchés par les différents bateaux et avec de multiples espèces (dorades, maquereau, congres, bars, maigres)

La totalité des compétiteurs ont reçu de beaux lots qui compléteront leurs équipements de pêche. L'activité de notre amicale est la pêche au posé, aux leurres en dérive et la section pêche aux thons qui attire toujours autant de passionnés avec 9 sorties pour cette année.

Nous avons toujours un échange sympathique avec le club de plaisance et de voile de l'APPSD avec lequel nous avons fait une sortie à ST MARTIN de RE et des repas sur la plage



Sur la plage avec les voiliers APPSD

Nous attendons avec impatience 2024 pour une nouvelle saison qui nous l'espérons nous amènera d'autres adhérents que nous accueillerons avec plaisir.

Jean-Jacques Vigneron. Président de l'APA.

ATTERRISSAGE

Bien avant l'invention de l'aviation la Marine effectuait déjà des atterrissages. Dès qu'un bâtiment approche de la côte et est capable de déterminer sa position de façon précise on dit alors qu'il atterrit. Lorsqu'un navire est en haute mer, ses moyens de positionnement sont limités : navigation astronomique, estime, et de nos jours le GPS. Lorsqu'il se rapproche des côtes, il dispose alors d'autres moyens pour connaître sa position exacte : la vue, les signaux radioélectriques, le radar ou encore l'utilisation du sondeur. Cette technique est toujours enseignée aux marins en charge de la navigation afin qu'ils puissent pallier une éventuelle disparition des signaux de géolocalisation émis par les satellites.



« **Atterrissage** » désigne, au sens étymologique, le fait de rejoindre la **terre ferme**. Le terme recouvre cependant des notions différentes suivant qu'il est employé dans le domaine maritime ou aéronautique.

À l'origine, l'atterrissage est, en **navigation maritime**, le moment où un navire venant du large, le navigateur aperçoit la terre (visuellement ou au **radar**) et identifie la côte qui se présente à lui grâce à des **amers** caractéristiques. Cette identification lui permet d'effectuer un **point** par relèvements optiques ou par distances radar, et donc de recalculer son **estime**.

L'adoption d'un premier point sûr manifeste l'atterrissage : on dit que le navire a atterri.

L'atterrissage est facilité par le choix d'une **route** arrivant sur une côte facilement identifiable, relief caractéristique (sur les anciennes cartes marines, figuraient des profils de côtes vus du large sous une direction particulière), feu d'un phare, etc. Il va de soi que l'apparition des systèmes de positionnement par satellites a réduit l'importance et la signification de l'atterrissage.

Photos d'atterrissages réussis !

Au large des grands ports, il y a souvent des **balises** dite « **d'atterrissage** » (généralement bouées d'eaux saines, équipée d'un émetteur **AIS**) que rejoignent les navires arrivant du large avant de se diriger vers le port. Souvent proche de l'entrée du **chenal** d'accès au port et / ou du point d'embarquement / de débarquement des **pilotes** indiqué par un symbole en forme de losange plein entouré d'un cercle (couleur magenta)¹.

L'**atterrissage** est le terme décrivant l'abord des côtes, c'est-à-dire l'ensemble des points particuliers et des amers permettant de reconnaître une côte ou les approches d'un port depuis le large.





Le conseil d'administration de l'APPD se compose dorénavant de 8 membres : BARBIER Bernard, BARBIER Gilles, BEN Dominique, BITEAU serge, CHALAUX Michel, DELIDAI Daniel, JOLLY Lucie, PIVETEAU Jean.

Représentation dans les instances locales (CLUPP) Station SNSM, etc.

Représentation dans les instances Régionales et Nationales (UNAN-CM, FNPAM, FFPM...),

Edition d'une lettre de l'APPD et d'un Bulletin du plaisancier semestriel,

Organisation d'une brocante Annuelle sur le port Sorties Bateaux : Au bon vouloir du temps (ABVT),

Accueil des Associations de plaisanciers en visite ou en escale.

La fiche d'identité de l'association

APPD

RN n° W172001840

Association. Loi de 1901. Cotisation des adhérents

Bernard BARBIER, Président

Barbier.bernard22@gmail.com

Daniel DELIDAI Vice-président

delidaisdaniel@gmail.com

Gilles Barbier, Secrétaire

Gilles.barbier64@gmail.com

Lucie JOLLY, Trésorière

lucie.jolly7@gmail.com

Jean PIVETEAU Sorties ABVT

piveteauj@wanadoo.fr

Association des Plaisanciers A.P.P.S.D.

La Capitainerie-Port de plaisance

17650 Saint Denis d'Oléron

Courriel : apps17650@gmail.com

Précisez le destinataire

Site internet : appsd.fr

Bonne année 2024, Bon vent à tous !

Le bulletin du Plaisancier

Edition juillet 2023

Directeur de la publication : Bernard Barbier

Ont collaboré à la rédaction des articles : Bernard Barbier, Dominique Ben, Serge Biteau, Daniel Delidais, Jean Piveteau, Lucie Jolly.

Photos : Denise Paul, Daniel Delidais, Jean-François, APPSD, photos partagées sur les sites Web et Facebook APPSD, APA, France 3, Voiles, revue de presse Bateau.

Merci à nos annonceurs fidèles sans qui ce bulletin n'aurait pas vu le jour. Donnez-leur la priorité !



Rejoignez les Associations de Plaisanciers

A bientôt sur le plan d'eau.