Bulletin du plaisancier N°97

Juillet 2025

Edito du Président

Il y a 17 ans Colette nous disait : « il est temps de passer la main ». Dans la foulée elle me proposait de tenir la barre du navire APPSD, en intérim en quelque sorte, jusqu'à l'assemblée générale suivante où une élection me ferait entrer dans le conseil d'administration dans le but de me faire nommer président de l'APPSD. Pouvait-on refuser quelque chose à Colette ? « Donc ce qui fût dit fût fait ».

***A**ujourd'hui c'est à moi de dire qu'il est temps de passer la main. Les circonstances actuelles sont telles cependant que la méthode de 2008 ne pourra pas être reproduite. Alors j'ai décidé de cesser ma fonction de président au lendemain de la brocante, c'est-à-dire le 10 août, tout en restant membre du conseil d'administration de notre association car je pense pouvoir, le cas échéant, apporter l'éclairage de la mémoire à défaut de l'enthousiasme de la jeunesse…Conformément à nos statuts le conseil d'administration se réunira dans les jours qui suivront pour élire le nouveau président. La roue continuera de tourner.*

Je n'essayerai pas de dresser un bilan. Mais je me pose la question : comment ai-je vécu ces 17 années ? Quel est mon ressenti ? Je distinguerai deux époques : avant COVID et à partir du COVID, car cette épidémie a provoqué une cassure dans les activités en raison des contraintes sanitaires imposées et de la modification du comportement des gens.

Avant (!) ça roulait tout seul grâce à une équipe efficace et à des bénévoles dévoués, le tout dans une ambiance enjouée, décontractée. L'accueil des associations amies, le bulletin du plaisancier, les sorties culturelles et touristiques, les brocantes, les sorties en mer, nos repas ont atteint un haut niveau de qualité en même temps que nos finances se renforçaient. Du pur plaisir.

A partir de 2020 la COVID a tout bouleversé. Les règles sanitaires imposées, la méfiance, l'énervement des individus ont fortement ralenti la machine pour une durée d'au moins quatre années. Vraiment moins de plaisir.

Aujourd'hui, les circonstances s'améliorent, la machine repart. La prochaine brocante sera un test. Mais il est sûr que le président devra appuyer sur l'accélérateur. C'est le message que je lui laisse.

Bonne navigation 2025 et amitiés à tous.

Bernard Barbier

Billet

Bulletin du plaisancier de juillet 2025 :

Amis plaisanciers (et amies plaisancières).

Sans vous, le port de plaisance ne pourrait vivre. N'aurait-il même jamais existé ? Vous avez donc la parole, et c'est un droit dont il serait dommage de se priver. N'hésitons pas à en user.

Au sein du CLUPP (Conseil Local des Usagers du Port de Plaisance), les trois membres titulaires élus par vos soins sont là pour faire entendre notre voix.

Le Conseil Portuaire se réunit deux fois par an sous la présidence du maire de la commune. Son rôle n'est que consultatif mais il est censé instaurer un dialogue entre plaisanciers et autorités portuaires. C'est le lieu privilégié pour faire valoir vos souhaits, remarques et suggestions.

L'APPSD, forte de ses 70 adhérents, y est représentée par un membre désigné et son suppléant. Eux aussi se font vos interprètes sur toutes les questions relatives à la gestion de votre port.

La dernière réunion du Conseil Portuaire s'est tenue à la mairie le 21 mars dernier.

En voici l'ordre du jour :

1. - modification du conseil portuaire

2. - approbation du compte rendu du CP du 18 octobre 2024

3. - rapport d'activité 2024

4. - compte financier unique 2024

5. - budget prévisionnel 2025

6. - travaux réalisés ou en projet : transfert de sable, dragage du bassin, remplacement du ponton de service

7. - questions diverses :

Le compte-rendu a été publié le 6 juin après avoir été soumis à l'appréciation des différents participants.

Vous en trouverez le texte intégral sur le site Web du port de plaisance à la rubrique documents :

Conseils Portuaires

Libre Expression

Par Jean Piveteau, délégué CLUPP AU CP

Conseil Portuaire du 21 mars 2025

Augmentation importante des charges salariales
Nous avons manifesté notre inquiétude sur l'augmentation importante de l'ordre de 40% des charges salariales en 2 ans ;

2022	2023	2024
245 474 €	292 980€	347 621 €

Le Président du Conseil Portuaire, maire de la commune, a répondu qu'il « assumait » ces augmentations. Elles seraient consécutives à une revalorisation de postes et à des arrêts maladie.
Nous demeurons néanmoins inquiets devant une telle augmentation à volume identique d'activités et alors que des logiciels censés faciliter la tâche des employés du port ont été acquis à grand frais…

Pour l'examen du budget du port, le maire nous a incité à participer dorénavant à la présentation annuelle des budgets de la Commune qu'il organise à l'Escale à l'intention des habitants.
La loi a institué le Conseil portuaire pour que notamment le budget du port soit examiné par les représentants des plaisanciers et des professionnels directement avec les responsables du port…Nous continuerons à l'exiger lors des Conseils portuaires.

La Fédération Nationale des Plaisanciers de l'Atlantique et de la Méditerranée FNPAM à laquelle l'APPSD adhère, milite auprès des Pouvoirs Publics pour qu'au moins un représentant des plaisanciers siège dans le conseil de gestion même. Dans les rares cas où ça existe, la gestion apparait fort satisfaisante. Au moins un des membres décideurs est bien un payeur…

Renouvellement du ponton carburant
Celui-ci est en mauvais état et doit être renouvelé, ce que nous avons approuvé.
Une mission de maitrise d'œuvre de 40000 euros est prévue sur laquelle nous avons demandé des précisions…
Ce ponton est d'usage complexe : il sert de ponton carburant, il assure l'embarquement et le débarquement des passagers des navires inter iles, l'amarrage de navires professionnels liés à la plaisance.
La mission du BET est d'assurer : étude du projet, assistance aux contrats de travaux, visa des études d'exécution, direction de l'exécution du contrat de travaux, assistance aux opérations de réception…
Nous restons néanmoins perplexes sur une telle mission fort couteuse car les pontons de ports de plaisance sont réalisés par des constructeurs spécialisés qui savent aussi réaliser des pontons de distribution de carburants et nous ne voyons pas pourquoi le Port de Plaisance de Saint Denis d'Oléron prétendrait avoir des exigences particulières nouvelles par rapport aux autres ports…

Rénovation du parking sud
Certains représentants de plaisanciers se montrent peu favorables au projet d'installation de deux barrières levantes à lecture de plaques d'immatriculation comme ce qui a été réalisé au parking nord. Cette solution est coûteuse en investissement et en entretien pour seulement commander l'accès d'une quarantaine de places alors que les usagers sont satisfaits du système actuel de vignettes à apposer sur le parebrise.
En outre ce petit parking est traversé par les véhicules gagnant le parking privé de la base nautique qu'il faudra identifier à leur entrée et qui pourraient avoir tendance, par facilité, à stationner sur ce premier parking …
Le Président répond qu'il ne s'agit pour l'instant que d'un accord pour une étude …
Nous espérons que ce ne sera pas un parking revêtu de copeau de bois très à la mode sur notre île.
Car ce genre de revêtement de parking vieillit très vite et est très douteux en matière d'hygiène quand on constate qu'une voiture sur deux a un chien qui lève la patte en descendant de voiture et imprègne copieusement et donc durablement les copeaux de bois…

Liste d'attente de place, demandes de changement de poste, résiliations de contrats
La capitainerie en a fait un point précis et a l'intention de suivre attentivement leurs évolutions, sujets importants et préoccupants pour nous aussi. En effet, la tendance s'accentue d'une réduction du nombre de petits navires à moteur essentiellement de pêche ou à voile au profit de l'arrivée de grosses unités pour lesquelles les pontons ne sont pas adaptés.
Une telle évolution des usages conduirait à des travaux lourds pour reconfigurer le port au profit d'une population finalement très restreinte en nombre et souvent très volatile. Il s'avère en effet que ces grandes unités changent facilement de port d'attache et même de pays d'accueil …Des ports à la mode peuvent soudain se retrouver moins prisé et en difficulté financière…

Jean Piveteau

PHARE DE CHASSIRON

Les phares sont des outils de signalisation maritime qui suscitent un fort attrait tant par leur valeur patrimoniale que par l'imaginaire qu'ils véhiculent au travers des péripéties de leur construction et de la vie insolite des anciens gardiens. D'une moyenne d'âge de 155 ans, ils restent partie intégrante d'un parc d'aides à la navigation dédié à la sécurité maritime, doté de plus de 6 000 objets (bouées, tourelles, espars, etc.) à la charge de l'État.

Juché sur une falaise rocheuse, le phare de Chassiron est situé à l'extrémité nord de l'île d'Oléron, sur la commune de Saint-Denis d'Oléron. Le phare assure la sécurité des marins entrant dans les eaux du pertuis d'Antioche, lieu semé de récifs et réputé pour ses nombreux naufrages. C'est le plus ancien phare de France encore en activité après celui de Cordouan et de Stiff.

Le phare de Chassiron ainsi que ses dépendances ont été inscrits au catalogue des monuments historiques en 2012.

La première tour du phare, de 33 mètres de hauteur, a été édifiée sur ordre de Colbert en 1685. C'est le second feu établi sur les côtes françaises après celui de Cordouan, construit, lui, en 1355. A cette époque, Rochefort était un arsenal militaire de la marine royale. Ce dernier avait une position stratégique car il était protégé côté terre par la Charente et côté mer par les pertuis charentais et les fortifications maritimes (fort Louvois, fort Enet, fort Vauban). De nombreux naufrages se produisaient sur la côte découpée du nord de l'Ile. Il devenait alors essentiel de construire un phare pour orienter les marins et pour baliser l'entrée du pertuis. Pour le différencier des autres phares, la tour Colbert était éclairée par deux feux de bois.

Le deuxième phare de Chassiron, tel qu'on le connaît, a été construit en 1834 et mis en service le 1er décembre 1836. Les fondations, sur 18 mètres de diamètre et 3 mètres de profondeur, ont été creusées sous le rocher. Les pierres proviennent de la carrière de Crazannes.

Les marches, les perrons et la plateforme sont des blocs de granit de Vendée. Ces matériaux ont été acheminés par gabares jusqu'au port de Saint-Denis.

La tour Colbert n'était plus assez efficace pour faire face à l'augmentation du trafic maritime. De plus, elle se situait trop près de la falaise qui recule très rapidement à cause de l'érosion.

Dès 1836, le premier système d'éclairage se composait d'une lampe à huile végétale à six mèches. A partie de 1895, la lampe va fonctionner au gaz d'huile. Une usine à gaz est construite à côté du phare. A titre expérimental, de 1902 à 1905 la lampe va utiliser le gaz d'acétylène. Puis un système d'éclairage par ampoule électrique de 2400 watts. Aujourd'hui la lampe du phare fonctionne avec une ampoule de 250 watts aux halogénures métalliques et grâce à sa lanterne située à 43 mètres au-dessus du sol, ses huit faisceaux lumineux lui permettent d'être visible jusqu'à 52 km par temps clair,

Jusqu'en 1926, le phare était tout blanc. A partir de cette date, trois bandes noires ont été peintes afin de le différencier du phare des Baleines.

Depuis 1998, il n'est plus gardé, mais contrôlé à distance. Un escalier en colimaçon de 224 marches permet d'accéder à une plate-forme d'où l'on peut admirer les villes de La Rochelle, l'Ile de Ré, Saint-Denis d'Oléron ainsi que la partie nord de l'Ile d'Oléron.

Lucie Jolly

Sources : DDTM, Département 17, photo Face book,

Quand « Ile d'Oléron » naviguait en père peinard

Seuls quelques anciens, dont vous êtes peut-être, pourraient en garder la mémoire : un bâtiment de la Marine Nationale a porté le nom de notre île d'origine ou d'adoption. Il s'agit du BE (Bâtiment d'Expérimentations) « Ile d'Oléron », qui navigua sous ce nom et pavillon français durant 58 ans. Son histoire, particulièrement riche et originale, mérite d'être contée. Lancé à Wesermünde, en Allemagne, le 12 mars 1939, sous le nom de Mur, c'est tout d'abord un cargo mixte de transport fruitier. En 1942, il est réquisitionné par la Kriegsmarine, qui le transforme en forceur de barrage. Basé à Royan, il est transformé en 1944 par les Allemands en navire hôpital (450 lits) et rebaptisé Munchen. Le 9 mai 1945, à Saint-Nazaire, alors qu'il est en état de marche, il échoit à la Marine française au titre de dommage de guerre, et reprend du service comme transport en août 1945 sous le nom d'Ile d'Oléron. Un nom qui lui est attribué en mémoire de la libération de l'île, le 1er mai 1945, dernière opération militaire sur le territoire français. De nombreuses missions le mènent en Asie du Sud-Est jusqu'en 1952, date à laquelle il est placé en réserve spéciale à Brest. En 1959, une refonte le transforme en bâtiment d'expérimentations.

A ce titre, pendant quarante-quatre ans, il tirera des centaines de missiles : Malafon, Masurca, Exocet, Otomat, Crotale, Milas et Aster.

Il testera aussi presque tous les radars de la Marine. C'est à cette époque que, jeune médecin aspirant, j'ai eu l'honneur et l'avantage de servir à son bord comme médecin-major adjoint pendant un mois d'été. Séjour plus qu'agréable car ce navire, basé à Toulon, quittait son quai le matin, pratiquait quelques essais au large et revenait au port pour la nuit. Mise à part une croisière jusqu'aux Baléares, ce fut une expérience très peu mouvementée, marquée toutefois par les fréquents exercices avec roulis artificiel. Dès l'annonce par haut-parleur, il fallait s'empresser de tout saisir à l'infirmerie pour éviter la casse. Et alors, en avant pour la valse chaloupée sur une mer d'huile. Le bâtiment d'essais et d'expérimentation Ile d'Oléron a été retiré du service actif le 31 mars 2002, après 63 ans de bons et loyaux services. C'est la frégate italienne **Carabiniere**, qui a pris sa relève au nom de la coopération technique commune du programme Aster, notamment. Après condamnation, la coque de l'Ile d'Oléron a été coulée comme cible de tir au large de Toulon le 18 avril 2003.

Dominique Ben

Source : Cols Bleus n°2455, 26 septembre 1998 - CF Serge Sourd, commandant l'Ile d'Oléron ;

SECURITE-SECURITE-SECURITE

La VHF Marine FIXE est un outil incontournable pour la SECURITE

Entre 6 et 60 milles d'un abri : Les obligations dépendent de la zone d'utilisation de la VHF, soit dans les eaux territoriales françaises, soit dans les eaux internationales.

En France : Dès que vous dépassez en navigation la limite des 6 milles, vous devez obligatoirement avoir votre VHF opérationnelle et rester en veille sur le Canal 16

(Attention les contrôles seront renforcés cet été).

Les VHF fixes *ont une puissance maxi de 25 watts, cette puissance limite la portée (15 à 20 milles de bateau à bateau ou 30 à 40 milles vers une station côtière. Leur autonomie est celle des batteries du bateau.*

Les VHF Portables *: Il est communément constaté que la portée maximum des VHF portables est de l'ordre de 3 à 5 milles. En fonction de la durée de votre navigation, munissez-vous d'un chargeur ou de batteries de rechange. En général, la durée d'autonomie d'une VHF varie entre 5 et 8 heures.*

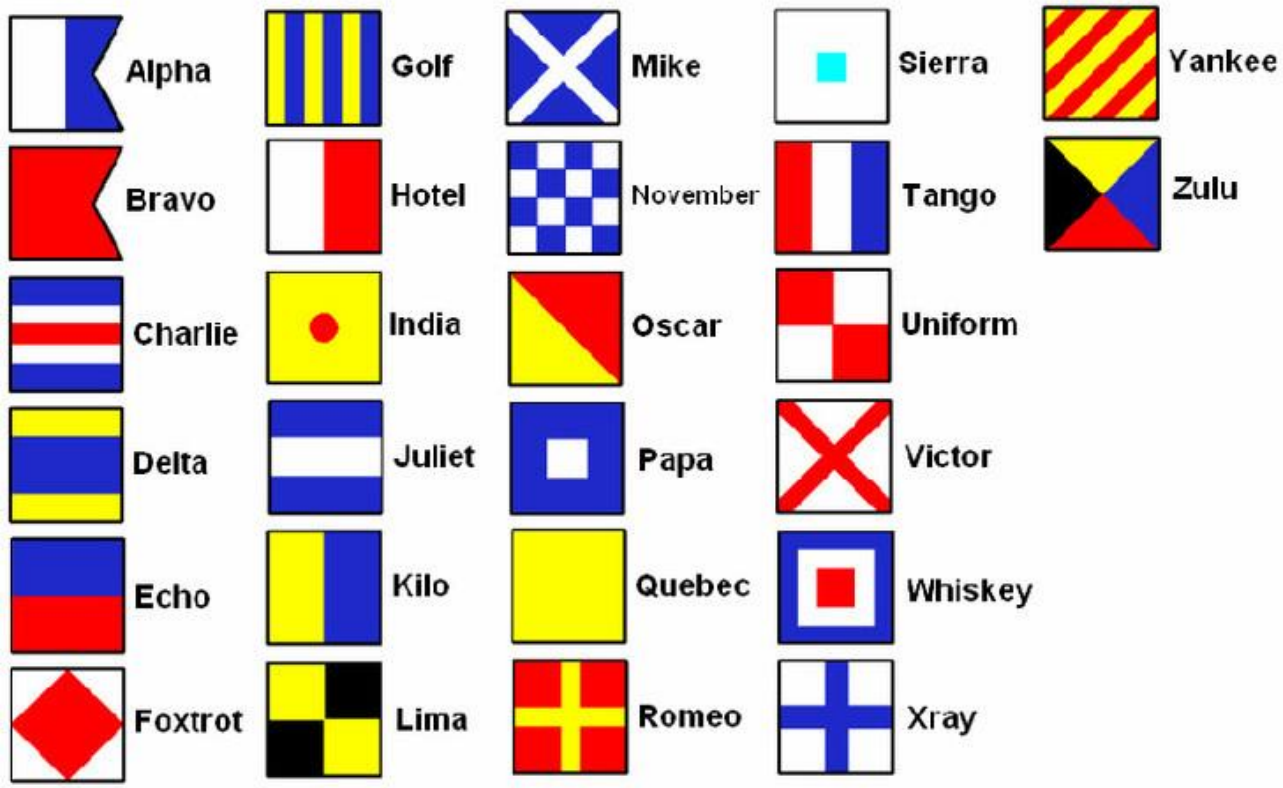
L'alphabet phonétique international : permet de transmettre efficacement une information en remplaçant chaque lettre par un mot. C'est ce que l'on appelle l'**acrophonie**.

Par exemple, vous avez sûrement déjà dû épeler votre nom de famille ou celui de votre interlocuteur au téléphone en remplaçant chaque lettre par un autre mot afin d'être certain de s'être bien compris et de ne pas faire d'erreur. Pour transmettre le nom de famille DUPONT par exemple, vous pourriez dire « D » comme Denis, « U » comme Ursule, « P » comme Pierre, « O » comme Orange, « N » comme Nicolas et « T » comme Thérèse ».

L'alphabet phonétique décrit ci-dessous est d'ailleurs le seul reconnu à l'international par l'**Union Internationale des télécommunications** (UIT) il est utilisé couramment en mer par les armées OTAN, autorités maritimes, la SNSM, et tous les navigateurs professionnels ou plaisanciers avertis.

Tous les plaisanciers devraient connaître cet alphabet phonétique. *« vous avez droit en prime aux pavillons »*

Daniel Delidais



RAPPEL des Procédures VHF

Canal **Veille et Détresse 16** Canal **Ports 9** Canaux **navire-navire 6 - 8 - 72 - 77**

Vérifiez **régulièrement** que la **VHF est en marche** et les **niveaux correctement réglés**.
Utilisez la double veille, **en cas d'urgence appuyez sur la touche 16**, vous basculerez sur le canal 16

Utilisez les canaux navire-navire pour les conversations « privées »

Attention, on vous écoute, on ne peut pas tout dire à la VHF !
Mal utiliser la VHF peut compromettre le sauvetage d'une vie.

Danger grave & imminent

Navire en feu, navire coule,

vie(s) en danger

Message de Détresse :

MAYDAY - MAYDAY - MAYDAY
ICI : Nom du navire X 3

Utilisez Alphabet international

MAYDAY Nom du navire

Position GPS ou approximative
Nature de la détresse
Forme d'assistance demandée
Nombre de personnes à bord
Intentions de manœuvre

Danger pour la sécurité du navire

Echouage, Malade à bord, panne moteur ou

barre… Message d'Urgence :

PAN PAN - PAN PAN - PAN PAN
Á TOUS - Á TOUS - Á TOUS,
ICI : Nom du navire X3

Utilisez Alphabet International

PAN PAN Nom du navire

Position GPS ou approximative
Nature de la détresse
Forme d'assistance demandée
Nombre de personnes à bord
Suivre les indications du Cross

Relais de Détresse

MAYDAY RELAY - MAYDAY
RELAY - MAYDAY RELAY
Á TOUS - Á TOUS - Á TOUS
ICI : *Nom du navire en détresse*

Utilisez Alphabet international

MAYDAY navire X

Sécurité de navigation

Epave, tronc d'arbre, etc.

Message de Sécurité :
SÉCURITÉ - SÉCURITÉ SÉCURITÉ
Á TOUS
ICI : *Nom du navire*

Type et position du danger - TERMINÉ

En cas d'émission d'une fausse alerte de détresse
A TOUS - A TOUS - A TOUS - ICI *Nom du navire*
Position du navire - Veuillez annuler mon alerte de détresse du DATE - HEURE - TERMINÉ

Procédures VHF (suite)

Communication de routine

Appeler le navire X

X - X - X

ICI *Nom du navire*

Me recevez-vous ?

Répondre au navire X

X - *ICI Nom du navire*

Je vous reçois très bien, 5 sur 5 Je vous reçois mal, 1 sur 5

Á VOUS

En fin de communication

TERMINÉ

Téléphones importants

URGENCE CROSS	**196**
CROSS ETEL	**02.97.55.35.35**
SNSM LA TREMBLADE	**06.78.47.05.65**
SNSM ÎLE D'AIX	**06.09.89.23.80**
SNSM ROCHELLE	**05.46.45.41.87**
SNSM ÎLE DE RÉ	**06.75.84.11.89**
SNSM LA CÔTINIERE	**06.58.17.89.25**

Autres consignes réception d'un message de détresse

- **CESSER IMMEDIATEMENT TOUTE COMMUNICATION**
- Noter le contenu du message
- Attendre les instructions du CROSS
- **Si le CROSS ne répond pas dans les 5 minutes**, accuser réception du message de détresse Et faire un **MAYDAY RELAY**
- Attendre le message « **SILENCE FINI** » du CROSS avant de reprendre les communications

Autres règles d'usage

DÉGAGER DU CANAL 16 POUR TOUTE COMMUNICATION ENTRE NAVIRES Ne jamais couper une communication en cours

Utilisation **INTERDITE** de la VHF depuis la terre

Rappel : La licence de station de navire est **OBLIGATOIRE** quelle que soit la VHF utilisée. Elle peut être demandée en cas de contrôle à bord.

Vous pouvez copier ces pages

Les personnaliser à votre bateau

Les laisser vers la VHF à bord.

Le saviez-vous ?

Le vrai TESLA, un génie oublié qui a réellement changé le monde…

Quand on parle de Tesla aujourd'hui, certains pensent surtout à la marque automobile d'Elon Musk, qui a popularisé la voiture électrique. Pourtant, le véritable Nikola Tesla, inventeur du XIXe siècle, a profondément transformé le monde avec des idées si en avance sur leur temps qu'elles continuent d'influencer notre quotidien.

Parmi ses nombreuses inventions, la bobine Tesla, mise au point en 1891, est l'une des plus emblématiques. Ce transformateur à haute fréquence a permis des avancées majeures dans la transmission sans fil de l'électricité et reste utilisé aujourd'hui dans des domaines tels que la radio et les démonstrations scientifiques. **Tesla a également été un pionnier dans le développement de la radio.** Bien que Marconi soit souvent crédité de cette invention, Tesla avait déposé des brevets essentiels avant lui.

Inventeur, électricien, ingénieur mécanicien, physicien, ingénieur électricien, futurologue ... **Robot Bateau de Tesla** : Tesla crée le premier système appelé téléautomate, en fait l'ancêtre des robots et des drones.

Né en 1856 à Smiljan, dans l'actuelle Croatie, Nikola Tesla a étudié l'ingénierie et la physique avant d'immigrer aux États-Unis en 1884.

Il est connu pour avoir su mettre en pratique la découverte du caractère ondulatoire de l'électromagnétisme (théorisé par James Clerk Maxwell en 1864), en utilisant les fréquences propres des composants des circuits électriques, afin de maximiser leur rendement

Il a brièvement travaillé avec Thomas Edison, mais leurs visions divergentes de l'électricité les ont rapidement opposés. Alors qu'Edison défendait le courant continu, Tesla a promu le courant alternatif, plus efficace pour transporter l'électricité sur de longues distances. Cette "guerre des courants" s'est soldée par la victoire de Tesla, notamment grâce à la construction de la centrale hydroélectrique de Niagara Falls en 1895, qui a démontré la supériorité du modèle alternatif.

En 1898, Tesla a stupéfié le public en présentant un bateau télécommandé à Madison Square Garden, démontrant ainsi le potentiel de la télécommande sans fil. Cette invention, qu'il appelait "téléautomate", préfigurait les technologies modernes de drones et de robotique. Il a également expérimenté la transmission d'énergie sans fil à grande échelle avec le projet de la tour Warddenclyffe, visant à fournir de l'électricité gratuite à travers le monde. Bien que le projet n'ait jamais été achevé, il témoigne de la vision audacieuse de Tesla pour un monde interconnecté.

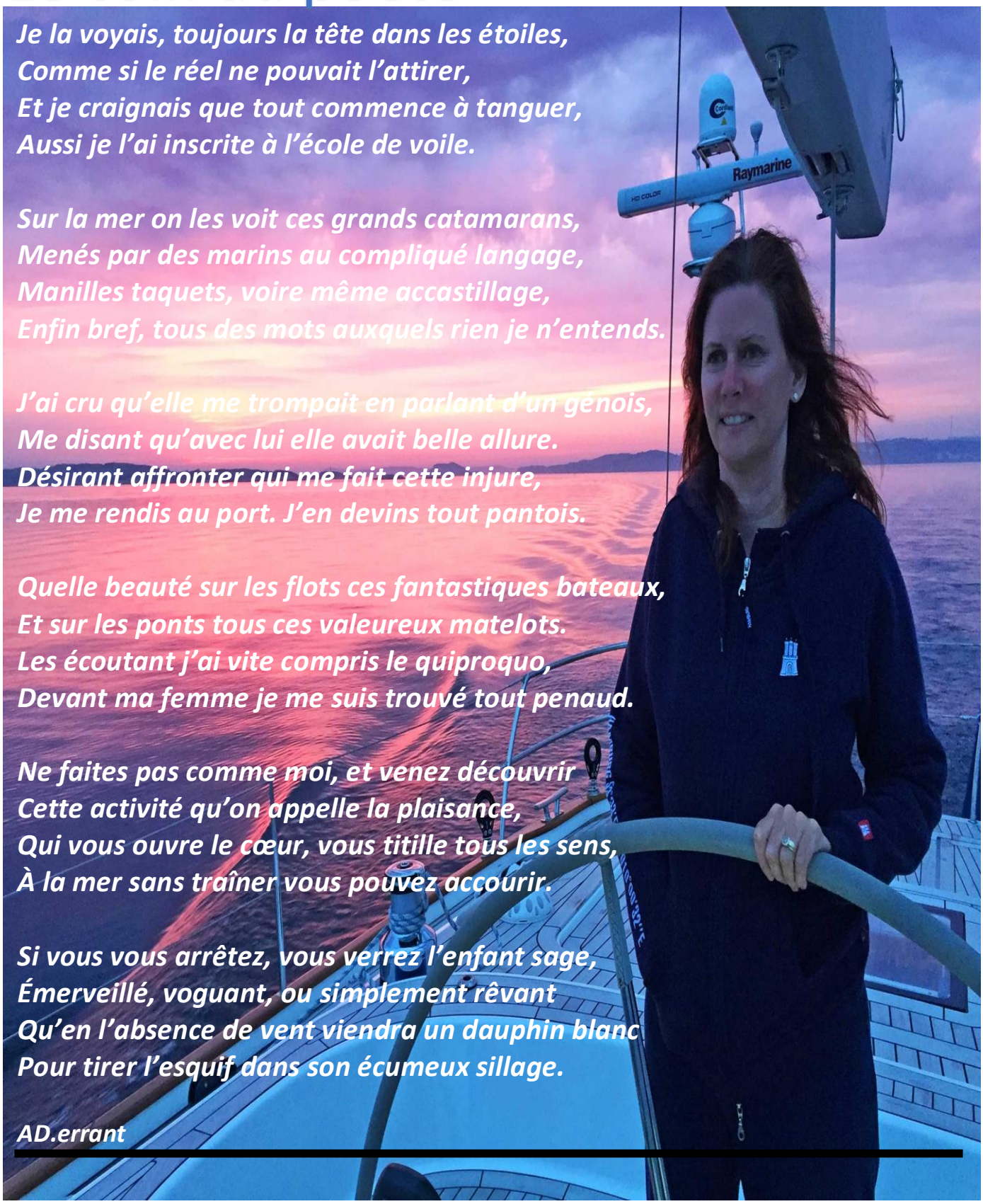
Tesla était également un visionnaire dans le domaine des énergies renouvelables. Il a conçu la turbine Tesla, une machine sans pales utilisant des disques lisses pour convertir l'énergie des fluides en mouvement rotatif. Bien que cette invention n'ait pas été largement adoptée à son époque, elle suscite aujourd'hui un regain d'intérêt pour des applications telles que la production d'énergie géothermique.

Malgré ses contributions majeures, Tesla a souvent été éclipsé par ses contemporains et a terminé sa vie dans la pauvreté, vivant dans un hôtel new-yorkais et nourrissant des pigeons. Ce n'est que récemment que son génie a été pleinement reconnu, inspirant des générations d'ingénieurs et de scientifiques.

Daniel Delidais

Sources: CNAM, Wikipédia, Web, CERN.

Le coin du poéte



Je la voyais, toujours la tête dans les étoiles,
Comme si le réel ne pouvait l'attirer,
Et je craignais que tout commence à tanguer,
Aussi je l'ai inscrite à l'école de voile.

Sur la mer on les voit ces grands catamarans,
Menés par des marins au compliqué langage,
Manilles taquets, voire même accastillage,
Enfin bref, tous des mots auxquels rien je n'entends.

J'ai cru qu'elle me trompait en parlant d'un génois,
Me disant qu'avec lui elle avait belle allure.
Désirant affronter qui me fait cette injure,
Je me rendis au port. J'en devins tout pantois.

Quelle beauté sur les flots ces fantastiques bateaux,
Et sur les ponts tous ces valeureux matelots.
Les écoutant j'ai vite compris le quiproquo,
Devant ma femme je me suis trouvé tout penaud.

Ne faites pas comme moi, et venez découvrir
Cette activité qu'on appelle la plaisance,
Qui vous ouvre le cœur, vous titille tous les sens,
À la mer sans traîner vous pouvez accourir.

Si vous vous arrêtez, vous verrez l'enfant sage,
Émerveillé, voguant, ou simplement rêvant
Qu'en l'absence de vent viendra un dauphin blanc
Pour tirer l'esquif dans son écumeux sillage.

AD.errant

Association des Plaisanciers du Port de Saint Denis

REJOIGNEZ-NOUS plaisanciers et amis du port

Nul besoin d'avoir un bateau pour adhérer à notre association.

Nous nous rencontrons régulièrement à l'occasion de manifestations diverses sur le port de plaisance de Saint Denis d'Oléron où nous privilégions l'esprit constructif, la courtoisie, la compétence, la transparence, tout cela dans un engagement désintéressé dans le souci de développer l'attractivité de notre port dans l'intérêt général.

Nos Objectifs :

- **Favoriser les rencontres et les échanges d'informations entre navigateurs.**
- **Assurer avec un esprit constructif, la représentation des plaisanciers auprès des autorités.**
- **Sensibiliser les plaisanciers à la sécurité en mer et sur le respect dû à la mer.**
- **Proposer aux adhérents et amis des activités telles que, sorties en mer, visites culturelles...**
- **Accueillir des groupes de navigateurs d'Associations amies venant d'autres ports.**
- **Participer à la notoriété du Port de Saint-Denis-d'Oléron en participant aux événements.**

Le formulaire pour adhérer et cotiser est disponible en téléchargement sur le site : appsd.fr ou à la capitainerie

Notre association, ne vit financièrement que par les cotisations de ses adhérents et sympathisants. Cela nous assure une totale Indépendance et Vous permet aussi d'obtenir des remises en présentant votre carte d'adhérent APPSD chez nos fidèles annonceurs :

AZURILE

AXA

ESCALE TECHNIQUE

LA MANILLE

LUMINA

Rejoignez nos adhérents & nos bénévoles

ADHEREZ A L'ASSOCIATION DES PLAISANCIERS DU PORT DE SAINT DENIS
PLAISANCIERS OU AMIS

PRENOMS----------
NOM----------
DATE DE NAISSANCE :

Votre Adresse Courriel (bien lisible) : ----------
Votre ADRESSE RESIDENCE PRINCIPALE : ----------

Code postal : ------- Ville : ---------- Téléphone : ----------

Bateau type : Voile Moteur Recherche Accepte équipier
Nom du bateau : ---------- Ponton : --------Emplacement N° : ----------
Equipement du bateau Côtier Semi-Hauturier Hauturier
Inscription Sorties Au Bon Vouloir du Temps.

COTISATION ANNUELLE JOINTE :
ADHERENT & EQUIPIER : 25 € AMIS : 10€
ESPECES CHEQUE N° : VIREMENT LE

Retournez ce bulletin accompagné de votre règlement d'un montant Total : €uros.
Libellé à l'ordre de l'A. P. P. S. D. à l'adresse ci-dessous
Ou virement IBAN : FR76 1551 9390 9100 0201 7730 166 - Devise EUR
A.P. P. S. D. – La Capitainerie – Le Port – 17650 St-Denis d'Oléron

Pour les nouvelles adhésions ou (et) en cas de changement pour les anciens, n'oubliez pas de compléter les renseignements ci-dessus. Les adhérents de l'A. P. P. S. D. s'engagent à faire un bon usage de la mer dans le respect du milieu marin. Ils s'engagent en outre, dans la limite de leurs capacités et de celles de leur bateau, et à porter secours et assistance à tout navigateur en difficulté qui en fait la demande.

A. . . . . Le . . . . . /2025 Signature

Diffuser à vos amis et voisins de ponton. Découper ou copier ce formulaire de cotisation, Vous recevrez votre carte d'adhérent à présenter pour bénéficier de remises chez nos fidèles annonceurs. Vous avez effectué un don à notre association, sachez que 66 % du montant de votre don est déductible des impôts, dans la limite de 20 % du revenu imposable.

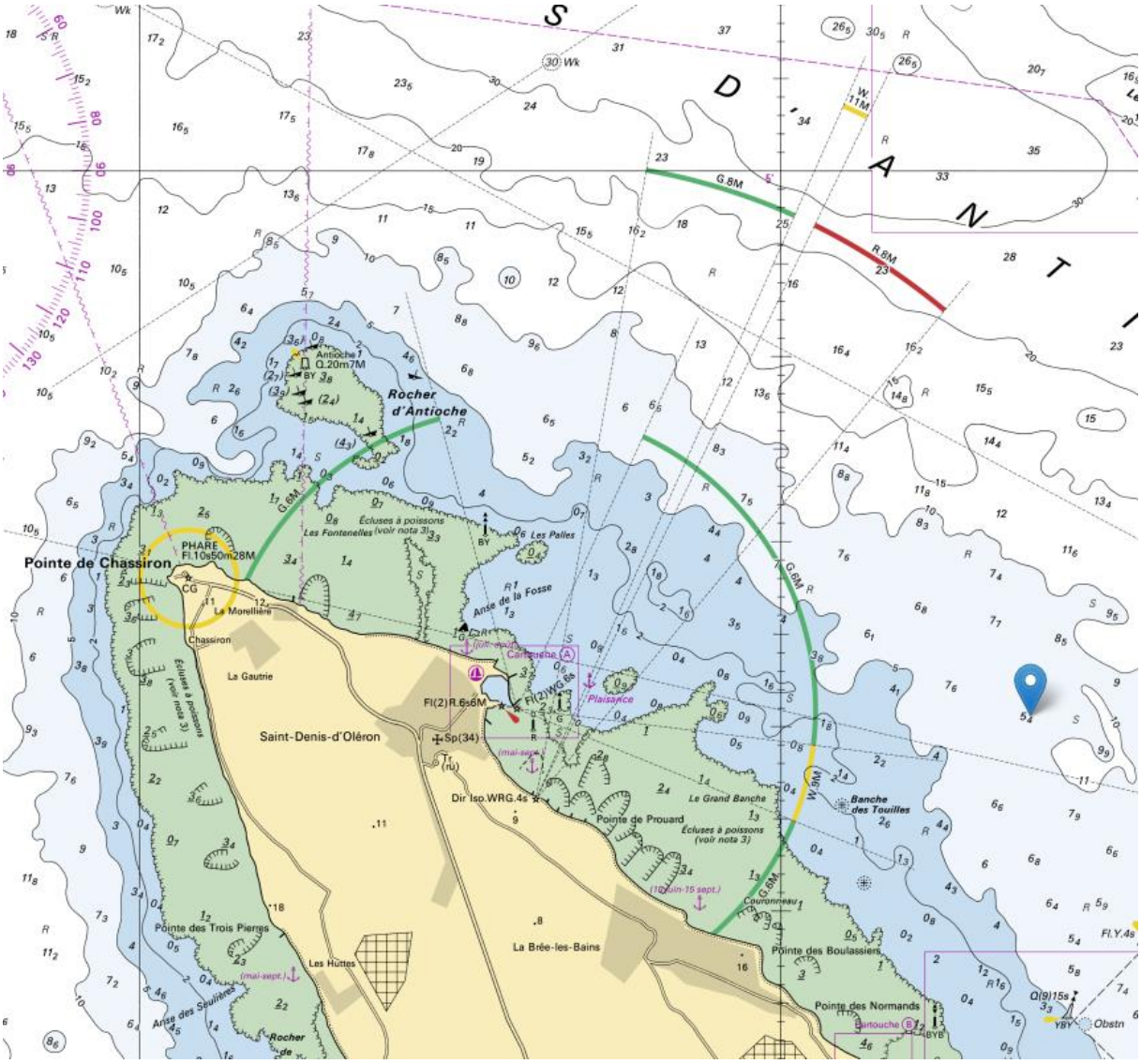
Feu de guidage : Port de Saint Denis d'Oléron

En navigation maritime, un feu à secteurs ou feu de guidage est un balisage lumineux, généralement porté par un phare, une tourelle ou une balise, dont le faisceau lumineux change de couleur selon l'endroit d'où il est observé. Il est généralement utilisé pour permettre aux navires de naviguer de nuit dans un chenal maritime relativement étroit entouré de dangers comme un chenal d'entrée de port.

À la limite entre les secteurs sains et les secteurs dangereux peut se situer une oscillation, qui indiquera au navigateur qu'il est en train de faire route trop bâbord (l'oscillation sera alors rouge / blanche) ou trop tribord (l'oscillation sera alors vert / blanche) et l'invite, donc, à corriger sa route pour revenir dans la zone de sûreté de ce chenal.

Les Phares & Balises ont modernisé le feu de guidage de Saint Denis, situé boulevard de l'océan. Equipé de LED, il est nettement plus visible. **Prochainement, il devrait faire l'objet d'un affinement de réglage qui sera précisé par AVURNAV.** Mais n'oubliez que la navigation de nuit en approche des ports est toujours à faire avec précaution.

Où trouver les AVURNAV ? La diffusion en France est assurée en mer par VHF, notamment par les sémaphores, après appel sur le canal 16. Ces avis peuvent également être consultés dans les capitaineries des ports et sur les sites des préfectures maritimes.



Le conseil d'administration de l'APPSD se compose actuellement de 8 membres :
BARBIER Bernard, BARBIER Gilles, BEN Dominique, CHALAUX Michel, Daniel DELIDAIS, JOLLY Lucie, PIVETEAU Jean, Pierre ZIZARD (coopté)
Représentation dans les instances locales (CLUPP) Station SNSM, etc.
Représentation dans les instances Régionales et Nationales (UNAN-CM, FNPAM).
Edition d'une lettre de l'APPSD 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
APPSD
RN n° W172001840
Association. Loi de 1901.Cotisation des adhérents
Bernard BARBIER, President
Barbier.bernard22@gmail.com
Gilles Barbier, Secrétaire
Gilles.barbier64@gmail.com
Lucie JOLLY, Trésorière
lucie.jolly7@gmail.com
Jean PIVETEAU Sorties ABVT
Daniel Delidais & Pierre ZIZARD Site WEB
Association des Plaisanciers A.P.P.S.D.
La Capitainerie-Port de plaisance
17650 Saint Denis d'Oléron
Courriel : appsd17650@gmail.com
Précisez le destinataire

Sites internet :

appsd.fr **site de l'APPSD**

fnpam.net **Fédération Nationale des Associations de Plaisanciers de l'Atlantique et de la Méditerranée**

Rejoignez nos bénévoles

Le bulletin du Plaisancier
Edition de juillet 2025
Directeur de la publication : Bernard Barbier
Rédacteurs en chef & Mise en page : Dominique Ben & Daniel Delidais
Rédacteurs : Ont collaboré à la rédaction des articles, Bernard Barbier, Dominique Ben, Daniel Delidais, Jean Piveteau, Lucie Jolly, la SNSM, Photos : Denise Paul, Daniel Delidais, Jean-François, Marine Nationale, Météo-France, SHOM et Photos partagées sur les sites Web et APPSD, APA, France 3, Voiles, revue de presse Bateau,

SECURITE-SECURITE-SECURITE