



Le Petit Pavillon Bleu

Lettre de l'Association des Plaisanciers du Port de la Baule le Pouliguen
Bureau du Port - Square du Général Masson - 44500 LA BAULE
Tél. : 02 40 62 02 13 - E-mail : a.p.p.b.p@orange.fr

Exemplaire N°34 - Octobre 2010 - Adressé aux adhérents
Comité de rédaction : J-P. MAURICE, J-P. SANTINI, E. DAVID, J-CI. VAUZELLE, Ch. AVIGNON et G. VAUCLIN

Chers Amis, Chers Plaisanciers,

Encore une saison nautique qui sera passée trop vite. Le temps aura été globalement de la partie – un bel été avec peut être parfois peu de vent pour « les voileux » qu'ils soient en bateau, planche ou kite. Côté pêche, le bilan est mitigé – sauf pour la pêche à pied ou les gros coeff ont attiré des cohortes de cueilleurs. Concernant les pêches en bateau, une seule règle s'est de nouveau appliquée : être sur l'eau le plus souvent possible et ne pas hésiter à se lever tôt pour espérer croiser le poisson de sa vie. Le calme revenu est certainement annonciateur de jolies prises ? Je n'oublie pas tous nos amis qui pratiquent les sports nautiques tractés qui se seront régalés cette saison compte tenu des conditions météo. Pour ce dernier numéro du PPB de l'année 2010, un bilan de nos actions s'impose. Le nombre d'adhérents continuent de progresser par l'action continue des membres actifs du conseil d'administration, les dates importantes ont été à la hauteur de nos espérances : salle comble pour l'Assemblée Générale, les journées extincteurs, des visites de plus en plus nombreuses lors de nos permanences du samedi matin, un cocktail de saison avec près de 160 personnes et des plaisanciers fortement investis qui nous font part de ce qui pourrait être amélioré. L'APPBP a également rencontré à plusieurs reprises le nouveau directeur du port (CCI) pour aborder les différents sujets qui nous préoccupent. Cependant, même si l'écoute est active, nous ne désespérons pas d'une transparence plus importante de la part du concessionnaire au fil du temps et des rencontres. Il est vrai qu'il est relativement facile pour ce dernier de botter en touche sur certains dossiers qui dépendent directement du SIVU – le vrai « patron » du port. Les conseils portuaires sont l'occasion pour nous de remonter, preuves à l'appui, les problèmes de propreté des sanitaires, de stationnement sur le terre plein du troisième bassin, de fonctionnement de certains équipements et bien d'autres choses qui peuvent échapper aux agents du port mais pas à l'œil vigilant du plaisancier. Pour finir cet édit, je souhaite vous informer que mon récent déménagement sur Angers ne m'empêchera pas de poursuivre notre action – une équipe dynamique et impliquée (qui ne demande qu'à s'étoffer) est présente sur place et les outils modernes de communication réduisent la distance. Ah ! Si une chose va certainement me manquer – ce sont les sorties pêche du dimanche soir. Je vous souhaite une bonne fin de saison ou un bon hivernage et surtout je vous remercie toutes et tous de nous faire confiance et d'adhérer chaque année à l'APPBP.

Emmanuel DAVID

LA VIE DE L'ASSOCIATION REPRÉSENTATIVITÉ DE L'APPBP

L'APPBP est la seule association interlocutrice représentative pour la défense des plaisanciers du port de La Baule Le Pouliguen.

Soyez acteur, n'hésitez pas à inciter vos amis, vos voisins de pontons à venir vous rejoindre.

LE PAVILLON

Faites vous reconnaître en arborant le pavillon de l'Association au port comme en mer. C'est l'un des moyens rapides, pour mesurer ou faire prendre conscience de notre représentativité.

LE TRAVAIL DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

La fonction d'administrateur impose une volonté affirmée de s'impliquer dans le bénévolat et la charge de travail nécessite une bonne disponibilité. La possession d'une adresse de messagerie électronique pour les échanges constants entre administrateurs est fortement recommandée.

CONSEIL PORTUAIRE DU 13 SEPTEMBRE 2010-09-30

Le Conseil portuaire réunit deux fois par an le SIVU (communes de La Baule et du Pouliguen), La CCI (Chambre de commerce et d'industrie de Nantes Saint Nazaire concessionnaire de la gestion du port) et les usagers du port, professionnels et plaisanciers. Les plaisanciers sont représentés par des membres de l'APPBP nommés au conseil portuaire. Nous sommes invités à titre consultatif. Nous y sommes informés des projets et réalisations du SIVU et de la CCI

LES TARIFS

L'APPBP REFUSE UNE AUGMENTATION DE 3,5%, mais la CCI et le SIVU s'entendent pour une augmentation de 3%.... Il faut provisionner pour financer le dragage.

Il est confirmé que la mise à l'eau et la sortie d'eau des bateaux des

locataires d'emplacement seront gratuites. L'utilisation des cales de carénages gratuite pour le carénage reste gratuite pour une éventuelle deuxième utilisation

LE DRAGAGE

A ce jour il n'y a plus d'autorisation de rejet en mer. Le bureau d'étude (dont nous finançons les travaux à hauteur de 55 000€) travaille avec le SIVU et la CCI à l'obtention d'une nouvelle autorisation. La possibilité d'une remise en suspension des sédiments du premier bassin lors du jusant permettrait un espacement des opérations de dragage, une autorisation est sollicitée.

LE TROISIEME BASSIN

Cet été de nombreux problèmes se sont produits et nous avons en amont du conseil portuaire alertés nos interlocuteurs. Ceux-ci nous ont répondu que l'aménagement sera finalisé avec une meilleure signalisation des emplacements des camping-cars, une végétalisation du terre-plein, la création d'un bloc sanitaire et même un accès WiFi. Le contrôle d'accès aux pontons sera remis en service (pour un budget de 17 000 €). A Suivre..

INFORMATIONS DIVERSES

A la demande de l'APPBP les pieux qui maintiennent les pontons sont en cours d'équipement d'anodes afin de protéger nos moteurs. Les pieux sont par ailleurs expertisés afin d'envisager des travaux qui prolongeraient leur durée de vie. Au sujet des pieux, en dehors des anodes, la CCI, lorsqu'elle justifiait ses réserves dans le budget, a parlé de l'effet Xynthia qui l'oblige à rehausser les pieux pour que les pontons ne sortent pas de leurs emplacements comme à la Rochelle ou Les Sables d'Olonne.

Nous avons demandé l'installation d'antennes WiFi

ASSURANCES MADER

Assureur Partenaire de l'APPBP & l'UNAN



Conditions Privilèges
pour l'assurance de votre bateau
Contactez Nous !

Tél. 05 46 41 20 22

A M M



Assurances Maritimes & Transports MADER
Boulevard de la République Immeuble le Challenge
BP 3004 - 17030 LA ROCHELLE Cox 1 - France

info@mader.fr www.mader.fr Fax: 33 (0)5 46 41 64 80

PROJET D'ÉOLIENNES SUR LE PLATEAU DE LA BANCHE : DEGATS IMPORTANTS EN PERSPECTIVE

L'Association ELV (Estuaires Loire et Vilaine) a analysé les conséquences de l'installation d'éoliennes sur l'un des plus beaux bancs de Bretagne sud, le plateau de la Banche et en a fait un rapport.



En effet, force est de constater, qu'à ce jour, aucune étude n'est prévue par les protagonistes afin d'étudier précisément et de simuler l'impact qu'aura la mise en place d'une centaine d'éoliennes sur le site de La Banche et du banc de Guérande.

D'abord, le rapport indique que : « la mise en place d'une éolienne nécessite d'effectuer une excavation de 6 à 12 mètres de diamètre sur 20 à 30 mètres de profondeur selon l'importance des mâts choisis. Cela représente environ 3 000 m³ par éolienne de roches et de sédiments qui seront éparpillés autour des zones d'implantation. A ceci, il faut ajouter les sillons pour recevoir les câbles électriques reliant les éoliennes. Ceci va provoquer un colmatage mécanique des zones constituant de véritables nurseries pour la faune (lieu de reproduction des crustacés et d'alimentation pour les juvéniles). La flore sera détruite ».

L'Association Estuaires Loire et Vilaine souligne le fait qu'à terme, « ces roches seront colonisées par les moules ou par des espèces invasives et, dès lors, la biodiversité sera condamnée avec les conséquences que nous connaissons actuellement au niveau des épidémies touchant par exemple les coquillages... »

Par ailleurs, le rapport met en évidence plusieurs effets non maîtrisés : « Le socle de béton de 3 000 m³ par éolienne, qui restera irrémédiablement inséré au banc de la Banche. Le maillage induit par les éoliennes va très certainement modifier les écoulements marins, ce qui pourrait provoquer une érosion accélérée du banc.

Quels seront les impacts vis-à-vis des zones de pêche, mais aussi des zones de navigation de plaisance ? Nul ne sait le dire.

Quels seront les impacts directs des éoliennes (bruits basse fréquence, champs électromagnétiques) sur la faune ? Nul ne sait le dire, alors qu'un reportage fait sur la chaîne de télévision ARTE en juillet 2009 montrait que les poissons pélagiques désertaient ces zones.

Quel sera l'impact vis-à-vis de la baie du Pouliguen ? Nul ne sait le dire.

Quels sont les retours d'expérience des parcs éoliens offshore sur nos côtes et dans d'autres pays ? Aucune information n'est disponible à ce jour.



Sources : Association Estuaire Loire Vilaine
<http://www.asso-loirevilaine.fr/>



COCKTAIL DU 31 JUILLET 2010



Samedi 31 juillet 2010, il est 18H30, il fait beau dans les jardins de la Villa Mortureux sous les fenêtres de notre capitainerie.

Tout est prêt : le buffet est en place, les verres sont prêts à être remplis (puis à être vidés !), Charley le chanteur a déjà accordé sa guitare et réglé sa sono, les membres de votre conseil d'administration sont là pour vous recevoir.

Serez-vous nombreux ?

Et bien oui. Très rapidement vous êtes arrivés. Vous avez profité de tout ce que nous avions préparé : musique, buffet, boissons. Et surtout par petits groupes, répartis sur la pelouse,

les conversations et bavardages allaient bon train. La convivialité était au rendez-vous.

Bien sûr il y eut du sérieux; la présence de Monsieur Yves Lainé Maire du Pouliguen qui répondit au discours de notre Président Emmanuel.

Nous n'avons pas vu le temps passer et ce n'est que très longtemps après le coucher du soleil (somptueux comme il se doit pour une fête bien organisée) que Charley a terminé, très applaudi, son concert.



Il a fallu se séparer. Nous étions 157... à profiter de cette belle soirée. Record à battre le samedi 30 juillet 2011. Nous comptons sur vous tous.

Et encore Merci de votre participation

Comme les années précédentes, toutes les boissons ont été offertes par notre partenaire Sébastien DABIN, viticulteur Tel : 06 81 04 44 51

Commandes possibles tout au long de l'année.



Une remise de 5 à 10% est accordée aux membres de l'APPBP



Tél. : 02 40 60 20 10 – Fax. : 02 40 60 87 09

www.lamouettecommunication.com

LE B a Ba DES BATTERIES

Une des principales causes de « panne moteur » est la déficience des batteries. Au delà du coût de remplacement de batteries mal entretenues, la panne en mer peut avoir des conséquences plus lourdes. D'où l'intérêt de maîtriser le fonctionnement de cet équipement pourtant familier.

Les batteries utilisées sur les bateaux sont pour leur quasi totalité des batteries au plomb, qui nécessitent peu ou pas d'entretien. Lorsqu'il est nécessaire, ce dernier se résume à la surveillance du niveau de l'électrolyte.

A l'origine les batteries au plomb ont été conçues pour démarrer les moteurs à explosion : voitures, camions, bateaux... Le cahier des charges est relativement simple : fourniture d'un courant fort (qui est de plusieurs centaines d'ampères) pendant un temps court, l'alternateur du véhicule assurant la recharge de la batterie, sans qu'il y ait besoin d'utiliser un chargeur.

Les besoins en autonomie d'énergie se sont ensuite diversifiés : camping-cars, panneaux solaires, nautisme, véhicules électriques. Ces nouveaux besoins ont suscité la création d'un autre type de batterie que l'on peut appeler les batteries à décharge lente : la batterie étant chargée, son utilisation va se faire suivant un processus de décharge lente. Ces batteries sont plus chères à l'achat mais ont, à priori, une durée de vie supérieure.

Une batterie est caractérisée par sa capacité exprimée en Ampères-heures et le courant maximum qu'elle peut débitier pendant un temps court (CCA).

Dans un bateau où les batteries ont une double fonction - assurer le démarrage du (des) moteur(s), et assurer les servitudes (électronique, pilote automatique, réfrigérateur, éclairage, etc) - on retrouve donc les deux types de besoins précédemment cités.

Ce qu'il faut savoir sur les batteries :

Une batterie se décharge naturellement toute seule, d'où la nécessité de la recharger régulièrement soit par l'alternateur, soit par le chargeur.

Pour les batteries à électrolyte liquide, il y a évaporation du liquide qui résulte de l'échauffement de la batterie lors de son fonctionnement.

Le nombre de cycles de charge-décharge est limité (de l'ordre de 500 à plus de 1200 pour les batteries de haute qualité). Le signe visible de ce vieillissement est la couleur noirâtre de l'électrolyte.

Une batterie totalement déchargée est rapidement hors d'usage (sulfatation irréversible des électrodes).

Le rendement d'une batterie est de l'ordre de 50 % : elle restitue environ la moitié de l'énergie électrique qu'elle consomme. On retrouve le complément sous forme de dissipation thermique.

Pour tester une batterie, on dispose de plusieurs tests complémentaires :

Le pèse-acide qui va vérifier la qualité de l'électrolyte.

Le testeur de batterie, qui va de manière dynamique, par la mise en œuvre d'un courant de décharge contrôlé et une mesure de tension simultanée, vérifier la capacité de la batterie.

- La mesure de la tension à l'aide d'un voltmètre donne une indication :

- La batterie est chargée si sa tension est supérieure à 12,6 Volts.

- Elle peut être chargée à partir de 12,4 Volts.

- Elle est déchargée ou en mauvais état si la tension est inférieure à 11,7 Volts

- En très très mauvais état à partir et en dessous de 10,8 V, et risque de ne pas s'en remettre.

- Une batterie dont la tension diminue rapidement spontanément après avoir été chargée est une batterie en mauvais état.

Attention : La mesure de la tension ne donne pas d'indication sur la dégradation de la capacité de la batterie. Ceci est souvent la cause de pannes au démarrage : on pense disposer d'une batterie de 100 A-h, donc capable de répondre à plusieurs sollicitations du démarreur, et en fait sa capacité n'est plus que de 40 A-h.

Si le navire est doté de plusieurs batteries, elles sont en général spécialisées : une ou plusieurs pour les moteurs ; une ou plusieurs pour les servitudes. Un bateau doit être muni de coupe-batteries : un pour le pôle moins, un pour le pôle plus de chaque batterie, ou ensemble de batteries. Il doit être possible, à l'aide de coupleurs, de modifier l'affectation de ces batteries pour palier la panne de l'une d'entre elles. En cas de panne de la batterie moteur, on pourra donc utiliser la batterie de servitude pour la mise en route du moteur et inversement. Dans ce cas, il faut veiller à ne pas mettre en parallèle une batterie déchargée, (il faut l'isoler électriquement) avec une batterie chargée. En effet la batterie en état va se décharger rapidement dans la batterie morte et mourir elle-même. D'où la nécessité de bien connaître et maîtriser le schéma de branchement des batteries et éventuellement l'adapter.

Le chargeur doit être un chargeur « intelligent ». Du fait de sa très faible résistance interne, une batterie va toujours accepter le courant de charge que lui propose un chargeur, même lorsqu'elle est chargée. Dans ce cas, le courant va provoquer un échauffement de la batterie, et l'évaporation de l'électrolyte, ce qui va entraîner une oxydation de la partie des électrodes en contact avec l'air. Cette oxydation provoque une diminution irréversible de la capacité de la batterie, même lorsque l'on a rajouté de l'eau.

Un chargeur intelligent charge la batterie en deux temps : dans un premier temps avec un courant suffisamment fort pour recharger la batterie dans un délai raisonnable, puis lorsque la tension nominale de la batterie est atteinte, le chargeur va limiter le courant. Le chargement par l'alternateur fonctionne également suivant ce principe. Il ne faut pas oublier que même avec un processus de charge intelligent, il va y avoir échauffement de la batterie et évaporation, et ce d'autant plus que la batterie est sollicitée de manière continue (par exemple par un frigo de bord). Il faut donc surveiller régulièrement les niveaux. Si l'on a plusieurs batteries, le chargeur doit avoir plusieurs sorties indépendantes (en général 2), pour que chaque batterie puisse bénéficier d'un processus de charge adapté à son besoin. Il faut évidemment vérifier que les batteries ne sont pas en parallèle.

Un bateau régulièrement utilisé et dans lequel il n'y a pas de consommation continue d'énergie (par exemple un frigo) n'a pas besoin de chargement permanent de batteries. Il faut proscrire l'utilisation de chargeurs « basiques » type automobile, ils vont rapidement tuer les batteries.

Sur les bateaux monomoteurs dotés de plusieurs batteries, il est recommandé de rajouter entre l'alternateur et les batteries un répartiteur-régulateur de batteries qui permet à l'unique alternateur de charger chaque batterie (ou groupe de batteries) indépendamment, évitant ainsi qu'elles soient mises en parallèle pendant le fonctionnement du moteur. On préserve ainsi la durée de vie des batteries et on minimise le risque de panne.

Ce qu'il faut retenir :

Connaître et maîtriser le schéma de raccordement, en particulier couplage et découplage des batteries.

Couper les batteries lorsqu'elles ne sont pas utilisées.

Surveiller le niveau d'électrolyte.

Surveiller la tension aux bornes.

Charger « intelligemment » ses batteries.



**CHANTIER NAVAL
MECANIQUE H.B. - I.B.**



PORT À SEC

**2, venelle du Sourd
PIRIAC sur MER**

Tél. 02 40 23 50 86 - Fax 02 40 23 58 65

piriacdiffusionmarine@normandnet.fr

HIVERNAGE

Malheureusement, la saison du nautisme a une durée limitée dans la plupart des régions. Il faut alors prendre les précautions nécessaires pour protéger votre actif récréatif. L'hivernage d'un bateau peut vous épargner bien des peines plus tard. En effet, le temps et l'énergie que vous y consacrez se répercuteront sur le rendement de votre bateau (ou sur son manque de rendement) en plus de vous faire gagner du temps et de vous éviter des efforts et des dépenses, une fois le printemps revenu. Avant de commencer à préparer votre bateau pour l'hiver, dressez une liste de vérification de toutes les tâches à effectuer.

Moteur in-bord

Faites tourner le moteur pour le réchauffer et vidanger l'huile pendant qu'elle est chaude. Changez le filtre à huile. Rincez le moteur à l'eau douce. Faites circuler de l'antigel dans le collecteur en plaçant le bout du boyau d'alimentation de la pompe à eau dans un seau d'antigel. Démarrez le moteur et laissez-le tourner pour faire circuler l'antigel jusqu'à ce que l'eau commence à sortir par l'échappement. L'application de cette méthode variera légèrement selon que le système de refroidissement utilise de l'eau brute ou de l'eau douce en circuit fermé. Essayez le moteur avec un chiffon sur lequel vous aurez vaporisé un peu d'huile à brumiser ou de WD-40.

Moteur hors-bord

La mise en hivernage d'un moteur hors bord se résume en 10 commandements.

- 1/ Rincer le circuit de refroidissement en faisant tourner le moteur 20 à 30 minutes dans de l'eau douce propre.
- 2/ Couper l'arrivée d'essence et attendre l'arrêt du moteur, afin de bien vider le carburateur. Nettoyer le filtre à essence et le décanteur.
- 3/ Démontez les bougies, mettez un peu d'huile moteur dans les cylindres. Actionnez le lanceur et remonter des bougies nettoyées ou neuves au besoin.
- 4/ Démontez l'hélice et graissez le moyeu après nettoyage. Vérifier la goupille. Remonte.
- 5/ Vidanger et remplacer l'huile d'embase (huile épaisse 80 ou 90). Si elle est mélangée avec de l'eau (mayonnaise), le joint spi est défectueux. Le faire remplacer par un spécialiste.
- 6/ Pour les 4 temps, vidanger l'huile moteur et changer le filtre à huile. Si la courroie de distribution est détendue, faites la changer.
- 7/ Vérifier l'usure de l'anode et la remplacer au besoin
- 8/ Laver l'extérieur du moteur à l'éponge et au savon. Rincer. Si la partie immergée est couverte d'un dépôt blanchâtre, passez, au pinceau, un peu d'acide chlorhydrique dilué à 50%. Puis rincez abondamment à l'eau douce.
- 9/ Graissez la direction ainsi que les commandes de gaz et d'inversion de marche, remplissez les graisseurs avec une pompe à graisse. Si vous avez d'une commande à distance, graissez l'intérieur du boîtier et l'embout du câble coté moteur.
- 10/ Videz et nettoyez votre jerrican ou réservoir. N'utilisez pas une essence datant de l'année précédente.

Le WD 40 protège efficacement contacts électriques, coupe-circuit, cosses de batteries, etc. Si vous avez un démarreur électrique, mettez la batterie hors gel et la charger une fois par mois. Si vous êtes très bricoleur, vous pouvez également démonter la pompe à eau pour vérifier l'état des pales.

Carburant

Remplissez chaque réservoir de carburant afin d'empêcher une accumulation de condensation au cours de l'hiver. Ajoutez un conditionneur d'essence en suivant les instructions qui accompagnent le produit. Remplacez tout filtre à carburant et séparateur d'eau.

Système d'alimentation en eau douce

Purgez entièrement le réservoir d'eau douce et le chauffe-eau. Isolez le chauffe-eau en débranchant les canalisations d'admission et d'évacuation puis en les reliant entre elles. Faites circuler de l'antigel **non toxique** dans toutes les canalisations puis ouvrez tous les robinets, y compris celui de la douche et de toute installation pouvant être lessivée de la sorte, jusqu'à ce que l'antigel commence à sortir. Mettez également de l'antigel non toxique dans le chauffe-eau.

Toilettes

Faites vider le réservoir d'eaux noires dans une installation prévue à cette fin. Pendant le processus, versez de l'eau douce dans les toilettes et tirez la chasse plusieurs fois. Utilisez des cristaux Vanish ou tout autre produit recommandé dans le manuel du propriétaire qui ne risque pas d'abîmer pas votre système, et laissez agir quelques minutes. Versez à nouveau de l'eau douce dans les toilettes et videz les toilettes par pompage. Ajoutez de l'antigel et faites-le circuler dans les tuyaux, le réservoir, le robinet à tête inclinée, la déchiqueteuse et le tuyau de vidange. Prenez soin de consulter d'abord votre manuel du propriétaire afin de vous assurer qu'un antigel à base d'alcool n'endommagera pas votre système.

Intérieur

Après avoir préparé le système, retirez du bateau tous les objets de valeur, les appareils électroniques, les cordages, les VFI, les extincteurs d'incendie, les fusées de détresse, les défenses, etc. Au cours de l'hiver, vous aurez le temps de voir au nettoyage, à la vérification et au remplacement de ces articles. Ouvrez les tiroirs et les armoires et nettoyez-les soigneusement. Placez les coussins sur le côté afin que l'air puisse circuler tout autour; mieux encore, apportez-les à la maison où le température est contrôlée. Nettoyez le réfrigérateur et le congélateur. Pour que votre bateau reste bien au sec et contrer le développement de moisissures, vous pouvez installer un déshumidificateur ou utiliser certains produits du commerce conçus pour absorber les odeurs et l'humidité.

Remisage hors de l'eau

Lavez la coque au jet d'eau sous pression, enlevez les bernacles qui pourraient être fixées aux hélices, arbres d'hélice, aux safrans, tubes d'étambot et aux volets de réglage de l'assiette. Nettoyez les passe-coques et les crépines. Ouvrez les vannes pour permettre à toute l'eau de s'écouler. Vérifiez la présence de cloques sur la coque; au besoin, ouvrez la cloque afin que le liquide s'échappe et qu'elle s'assèche durant l'hiver. Pendant que vous y êtes, pourquoi ne pas donner une bonne couche de cire sur la coque? Par ailleurs, il est probablement préférable de retirer les batteries du bateau et de les apporter chez vous, où vous pourrez soit les brancher à un chargeur d'entretien.

Remisage sur l'eau

Fermez toutes les vannes et vérifiez si l'étambot arrière et les boîtes à garnitures présentent des fuites. Resserrez-les bien et regarnissez-les, au besoin. Vérifiez si la batterie est pleinement chargée, nettoyez les bornes, ajoutez de l'eau au besoin et assurez-vous que votre système de chargement fonctionne. Vérifiez le fonctionnement des pompes de cale et assurez-vous que les interrupteurs à flotteur sont fonctionnels et qu'ils activent les pompes correctement, sans être entravés.

En tenant compte de certaines de ces suggestions, vous devriez être prêt à affronter l'hiver. Si vous n'avez jamais préparé une embarcation pour l'hiver et que vous ne pouvez pas compter sur l'aide d'un ami expérimenté, demandez à un professionnel de s'en charger.

SECURITE

LE BALISAGE DES ZONES DE LOISIRS

La bande côtière des 300 mètres.

Le littoral est un espace réglementé pour la sécurité de tous, respectons ces règles.

Le balisage signale aux navigants et aux baigneurs les dangers existants visibles et invisibles que la mer recouvre, de même que les chenaux de navigation.

A la plage, la délimitation des zones réservées à la baignade, aux bateaux à moteur et aux voiliers fait l'objet d'une mise en place de bouées jaunes.

Les chenaux de port sont matérialisés par des bouées latérales rouges et vertes.

Dans la zone littorale des 300 mètres : naviguez avec prudence, vitesse maximale 5 nœuds.

Dans les chenaux d'accès : vitesse maximale de 3 nœuds pour La Baule – Le Pouliguen.



10% remise sur le magasin d'accastillage
(sauf survie et électronique)
(Sur présentation de la carte de membre appbp)

Grutage - Hivernage
Réparation - Maintenance
Vente neuve et occasion

Tél. 02 40 15 14 16
contact@amb-yachting.com - www.amb-yachting.com

Confiez-nous le financement de votre bateau en crédit ou en LOA. Plus d'informations dans votre agence Crédit Maritime de la Baule.

FRAIS DE DOSSIER OFFERTS SUR VOTRE FINANCEMENT*

* Sous réserve d'acceptation du dossier, voir conditions en agence.

Le **Crédit Maritime Atlantique** vous accueille dans son agence de la Baule

297, Av de Lattre de Tassigny
44490 LA BAULE
☎ 02 40 60 96 36

www.creditmaritime-atlantique.fr



LA PECHE AUX LEURRES (suite du PPB 33)

Dans le numéro 33 du « Petit Pavillon Bleu », nous avons abordé les différents types de leurres qui peuvent être utilisés pour pratiquer la pêche du bar aux leurres. Vous vous rappelez certainement, pour les plus passionnés, des leurres durs et des leurres souples. D'ailleurs, vous avez peut être eu l'occasion d'en tester dès cette saison. Dans ce petit article, je vous propose de voir le matériel pour pouvoir lancer ces leurres (on peut bien sûr aussi pratiquer avec la pêche à la traine).

Pour la pêche au lancer ramener du bar, il faudra vous équiper d'une canne, d'un moulinet, de fil nylon ou tresse, d'un bas de ligne en fluorocarbonate et d'une agrafe. Si vous avez tout cela, vous êtes prêt.

Sans entrer trop dans la technique, une canne pour débiter la pêche aux leurres en bateau aura une taille comprise entre 2m et 2m50, entre 6 et 10 anneaux et une puissance de lancer entre 15 et 60 gr (cela signifie que cette canne accepte de lancer des leurres durs ou souples de ce poids). Nous verrons plus tard que cette même canne pourra être utilisée en pêche verticale avec des leurres pouvant atteindre 100 gr lorsque les fonds peuvent atteindre plus de 15 à 20 m. Cela dépendra de l'action de la canne c'est-à-dire de la nervosité et de la courbure de celle-ci (action de pointe, parabolique, semi parabolique ...) tous nos partenaires détaillants connaissent cela parfaitement et sauront vous guider dans vos choix selon vos objectifs et votre budget.

Le moulinet, de taille 3000 à 5000, n'est pas un treuil (très important), sa qualité dépendra du prix d'achat. Plus il est élevé et plus la qualité sera au rendez vous. Selon moi, c'est un investissement dans la durée. Je pêche toujours avec mes moulinets de 2004 !!! A vous de voir et c'est bientôt Noël.

Attention : avant le premier lancer, toujours vérifier et régler le frein de son moulinet – trop dur, bonjour la casse, trop souple, au revoir poisson !!!

Le fil – Nylon ou tresse – pour ma part, j'ai choisi pour ce type de pêche la tresse : gain de distance au lancer, peu ou pas d'élasticité, une centaine de mètres suffit ... la résistance en livres ou kilos sera directement liée à la canne utilisée, rien ne sert de prendre trop gros. Un bon réglage du frein fera le reste.

En bout de tresse, vous pourrez mettre 0,5 à 1 m de fluorocarbonate de 16 à 30 livres de résistance. Pourquoi ? Cela évite que la tresse frotte sur les cailloux, ça donne un peu d'élasticité mais pas trop et ce type de fil est quasi invisible pour le poisson.

Dernier ustensile très pratique : l'agrafe, elle permet de changer de leurre plus rapidement.

Avec le numéro 33 du PPB, vous avez l'éventail des leurres pouvant être utilisés. Avec le numéro 34, c'est le matériel pour lancer ces leurres. Dans le prochain numéro qui sera quasiment annonciateur d'un début de saison proche, nous embarquerons pour découvrir des coins de pêche ...



Théo, 10 ans de Saint Paulet (11) avec son premier bar (45 cm) pris cet été au leurre de surface – superspook – dans la baie de La Baule. Hugo, le fils aîné du Président qui pêche le bar depuis ses 6 ans et Olivier, Magasin Thalapêche lors d'une sortie en Aout du côté de la Pierre Percée, le grand charpentier où nous avons fait quelques bars entre 1 kg et 2,5 kg.

Vous aussi, envoyez-nous vos photos à contact@appbp.fr nous les publierons.



COMPTOIR DE LA MER
La boutique de la Coopérative Maritime

LE CROISIC
Face à la Criée
Tél. 02 40 15 71 01

SAINT NAZAIRE
4, bd René Coty
Tél. 02 40 22 21 71

REMISE 5%
aux Adhérents de l'APPBP
sur présentation de leur carte de membre
Sauf articles en promotion ou solde.



N'abordez plus vos sorties ou vos vacances en mer, sans une vérification annuelle de votre électricité et électronique marine afin de ne pas les gâcher.

Je me tiens à votre disposition pour tous contrôles ou devis d'installation. Une remise de 10% sur le matériel et 5% sur la main d'œuvre sera octroyée aux membres de l'APPBP sur présentation de leur carte d'adhérent de l'année en cours.

Bonne navigation à tous.

Nordin NABI

INFORMATIONS DE L'UNAN

« La charte d'engagements et d'objectifs pour une pêche maritime de loisir éco responsable » a été signée le 07 juillet dernier, par 2 ministres, 5 fédérations, le Conseil Supérieur de la Navigation de Plaisance, le Comité national des pêches maritimes (les professionnels), l'Association Nationale des Elus du littoral, le Conservatoire du Littoral et l'Agence des Aires Marines Protégées.

L'UNAN considère qu'il s'agit d'un pas en avant considérable dans la mise en place, de façon consensuelle et réaliste, d'un accord entre les multiples parties que l'on oppose volontiers.

Voici la position de UNAN sur la pêche maritime de loisir pour l'application de cette charte :

Le repos biologique est de loin la 1^{ère} disposition à prendre pour sauvegarder des espèces marines et la préservation de la ressource ; Le refus du repos biologique comme principe de base pour les espèces où il se justifie, et pour l'ensemble des pêcheurs, professionnels et amateurs, enlèverait tout sens aux autres dispositions.

Taille minimale : Pêcher des poissons n'ayant pas atteint leur maturité sexuelle est une hérésie biologique. C'est donc aux scientifiques de fixer la taille et aux pêcheurs, professionnels et amateurs de la respecter. La fixation de cette taille minimale devrait être modulée selon les zones géographiques de pêche, la maturité sexuelle de chaque espèce étant variable selon les secteurs. Par exemple, elle est plus précoce pour le Loup de Méditerranée que pour le Bar de la Manche.

Quotas personnels journaliers : Nous admettons que la réalisation de « cartons » par des amateurs est incompatible avec la notion de « table familiale », aussi l'UNAN est elle prête à discuter des limites pour les espèces grégaires faciles à pêcher et pour les espèces nobles à condition que les limites soient suffisamment élevées pour laisser l'espoir de réaliser une fois dans sa vie la pêche de ses rêves.

Marquage : La concurrence des professionnels par des amateurs est probablement plus amoral que réellement préjudiciable pour les premiers. Ceci dit UNAN approuve les dispositions qui entraveraient le braconnage, lequel relève du travail illicite. Le marquage ? oui s'il n'entraîne pas une dénaturation esthétique excessive des poissons et est facile à réaliser. Par exemple, entailler aux ciseaux une nageoire caudale pour les amateurs.

Permis Pêche : Nous réfutons catégoriquement l'idée qu'un permis de pêche participerait d'une façon quelconque à la préservation de la ressource ou à la lutte contre le braconnage.

Info brève de UNAN Méditerranée.

L'association des Plaisanciers de Saint Mandrier (APM) qui avait traduit en justice la CCI du Var pour des augmentations abusives de tarif après une mauvaise gestion, qui avait perdu en première instance au tribunal administratif de Nice, avait ensuite gagné en Appel devant la cour administrative d'Appel de Marseille. La CCI s'étant pourvue en Conseil d'Etat contre la décision d'Appel, l'A.P.M. a pu réunir les fonds nécessaires pour assurer sa défense en Conseil d'Etat.

Cette procédure n'est pas fréquente pour nos Associations, mais une autre affaire de UNAN 17 pourrait bien être introduite en Conseil d'Etat. Affaire à suivre avec attention.

LE MOT DE L'ASSUREUR

Pensez à interroger notre plateforme intranet concernant notre contrat d'assurance « **PRIVILEGE** »

<http://intranet.mader.fr>

Code confidentiel : **UNAN44** mot de passe : **44**

Nous restons à votre disposition.

***LAURE ALLOCHON (ligne directe) : 05 46 41 97 67**

***PATRICK LE GONIDEC 06 07 21 37 13**

PERMANENCE DU BUREAU DE L'APPBP

Nous vous rappelons que le bureau de l'association est ouvert tous les samedis de 11 heures à 12 heures 30.

Square général Masson à coté de l'ancienne capitainerie

Tel : 02 40 62 02 13 (répondeur)

Email : contact@appbp.fr

Site Web : <http://appbp.fr>



LA BAULE NAUTIC

www.labaulenautic.com



BÉNÉTEAU

WHITE SHARK

Fontaine Pajot
CATAMARANS

Chantier naval, accastillage, vente, réparation, entretien

Au Pouliguen 02.40.15.51.10, à Pornichet 02.40.61.03.78, à Piriac sur mer 02.40.23.68.97