

Mouiller l'ancre, ce qu'il faut savoir !

École de voile Louis Charbonneau

Conseils du capitaine

(techniques de voile)

http://www.voileevasion.qc.ca/conseils_du_cap.html



Un bon mouillage



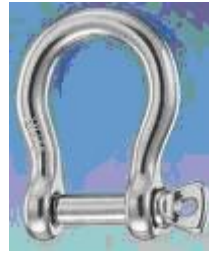
Un bon mouillage y va de la sécurité de l'équipage et du bateau. On a beau prendre toutes les précautions ... Les surprises sont toujours possibles. Il faut...

Équipement approprié.

L'ancre doit avoir une pesanteur en relation avec la grosseur du bateau et une chaîne suffisamment longue, (au moins la longueur du bateau) reliée à un câblot par une cosse



à une manille (image). Cosse et manille



reliée à la chaîne



préviennent l'usure du câblot.

(Métal contre métal: cosse dans l'épissure du câblot, manille de la cosse au dernier maillon de



la chaîne) Le câblot doit être fixé à la cosse avec une épissure

La chaîne d'ancre (ou câblot) doit être fixée au fond du puits par un tire fond à œil très solide et vissé à la quille. Des yachts de croisière devraient avoir deux ancres, idéalement de types différents

Bien choisir le mouillage.

Toujours mouiller dans un endroit à l'abri du vent et des vagues dans le fond d'une baie,... Éviter derrière une petite île, le vent ne fait pas le tour, mais la vague le fera et vous roulerez toute la nuit. Établir sa météo pour la nuit et le lendemain.

Prévoir un mouillage alternatif qui vous permettra de changer durant la nuit : prévoir la trajectoire à suivre dans les détails, les profondeurs, les bouées, points de repères, pointes, obstacles hauts fonds, même faire vos points GPS. Dans le cas de cartes électroniques, c'est beaucoup plus simple.

La profondeur idéale.

Le mieux, c'est de mouiller entre 8 et 15 pieds. Pas trop de chaîne à remonter (c'est vrai que plusieurs ont des guindeaux électriques). Évidemment, il faut tenir compte des profondeurs, du temps de l'année, du type de fonds. En eau douce, au mois d'août, à nos latitudes, alors que les phosphates ont bien engraisé la flore lacustre, il est préférable de choisir des profondeurs de plus de quinze pieds, le soleil n'aura pas permis aux herbes de proliférer. Le type de fonds, types d'ancres.

Types d'ancre

Ils y a des ancres plus intéressantes que d'autres. Le type CQR ou Danfort est excellent dans le sable, la glaise légèrement consolidée et dans les fonds rocheux irréguliers. Rien ne tient dans les herbes, ... Quelque soit le type d'ancre ou de fond, la clé est probablement dans la partie chaîne qui ajoute du poids sinon à l'ancre du moins elle aide le câblot à travailler plus en profondeur. Important de choisir une ancre appropriée au bateau :

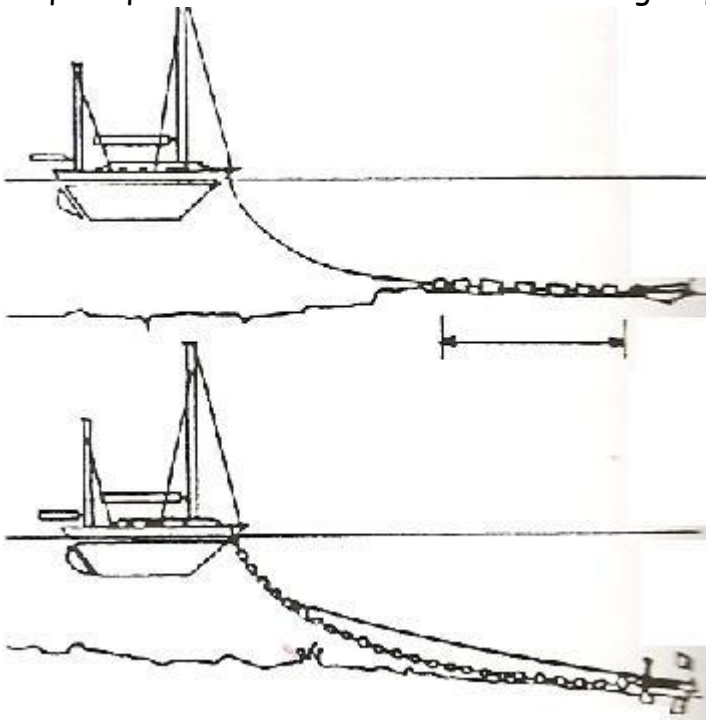
certaines sont mieux appropriées pour prendre dans certain types de fonds. Personnellement,



j'aime bien le type CQR.

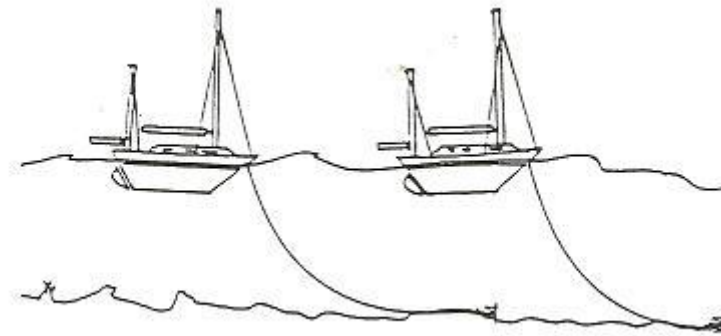
[Voir le site suivant pour plus de détails](#)

La chaîne vs le câblot. Observez bien les bateaux dans les baies, ceux qui sont câblot tournent plus rapidement que ceux sur chaîne. C'est occasionnellement source de problèmes. La chaîne a l'avantage de faire du poids additionnel et donne effet de ressort. S'il y a câblot, remarquez que la chaîne est au moins aussi longue que le bateau.

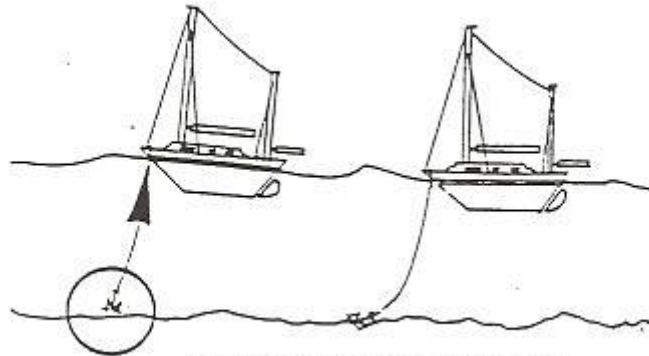


Éviter que la chaîne vienne jusqu'au pont : ajouter un câblot fixé à la chaîne en mettant un câble qui prendra la tension de la chaîne à quelques mètres de l'étrave, ce qui évitera les coups brusques chaîne/étrave.

« Suffisamment de chaîne (câblot) »
Mais pas trop. Plusieurs ont trop de touée et ils envahissent les baies.



Longueur de la chaîne est suffisante, l'ancre ne dérape pas au passage de la houle



Longueur de la chaîne est insuffisante, l'ancre dérape

La longueur de la chaîne est insuffisante, l'ancre dérape.

Les manœuvres de l'équipage.

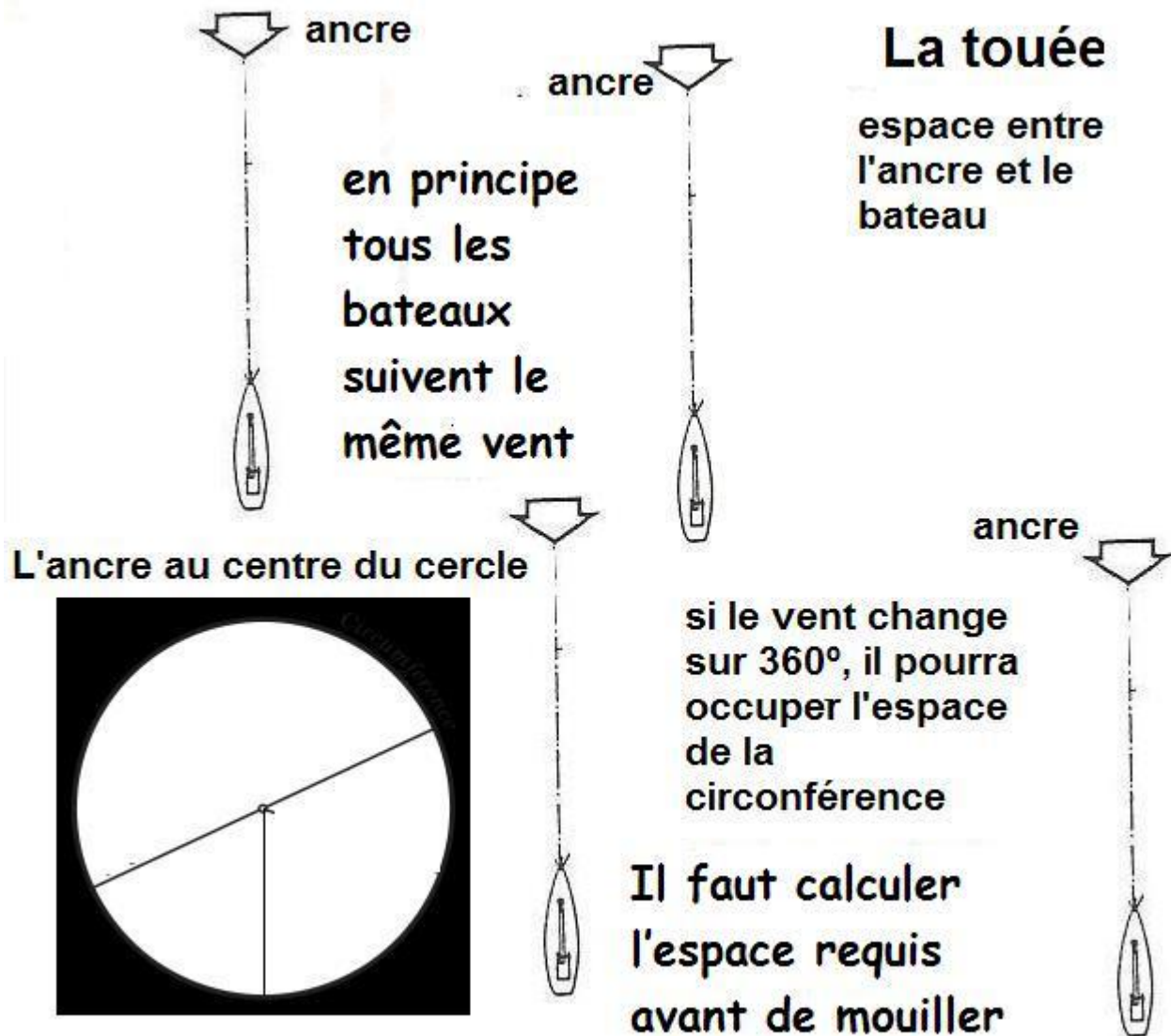
Bien préparer votre ancre : un équipier à l'avant ... Ou le doigt sur le bouton pour ceux qui ont un guindeau électrique. Évaluer l'endroit, et manœuvrer en conséquence

Faire le tour de chat. (*Pensez à un chat qui établit son territoire*)

Bien établir l'espace nécessaire à la touée, i, e, qu'il n'y ait pas de haut fond ou des bateaux dans le rayon que vous devrez occuper en fonction des vents changeants. Ce tour se fait en parcourant un cercle dans l'espace que vous envisagez d'occuper sans déranger les autres déjà ancrés.

« Cette manœuvre sécurisera les autres voiliers »

La touée



La baie est pour plusieurs ne pas exagérer sur la touée !

Attention ! Certains bateaux occupent trop de place car ils ont la mauvaise habitude de mettre beaucoup trop de câblot. Vous pouvez généralement les identifier facilement car ils vont laisser flotter une petite flotte (ils l'appellent orin) retenue par un bout attaché à l'organeau de leur ancre, ce qui vous permet de reconnaître l'emplacement de l'ancre et la touée de leur bateau. Certains d'entre eux l'ont tellement étirée qu'ils balayent la baie quand le vent change de direction. Ne pas oublier que le bateau déjà ancré a priorité et que s'il y avait conflit d'espace c'est à vous de vous déplacer.

Directives claires et communication. L'équipier va préparer l'ancre : il place l'ancre au dessus de l'eau à l'avant, place la chaîne sur l'engrenage du guindeau, avertit le barreur qu'il est prêt à mouiller.



Mouiller l'ancre et le remonter peut devenir une occasion de chicane entre le barreur et l'équipier : **il est préférable d'utiliser des signes que de crier des ordres.**

« Belle complicité entre barreur et équipier »

Le barreur a immobilisé le bateau, vent debout, il fait savoir à l'équipier qu'il doit être prêt à mouiller, l'équipier répond " Paré!" ou lui fait le signe convenu. Le barreur donne l'ordre de mouiller.

L'équipier mouille l'ancre à l'eau (on ne le jette pas), il laisse filer la chaîne (pas en paquet) jusqu'à ce que l'ancre touche le fond. (On sent la diminution du poids). Il arrête ! Signifie au barreur que l'ancre est au fond. Le barreur fait reculer le bateau lentement, l'équipier laisse glisser la chaîne en gardant une petite tension, la chaîne va ainsi se placer derrière l'ancre. Le barreur évaluera la distance de la toué et au moment opportun, il signifiera à son équipier de bloquer la chaîne. Le barreur donnera un peu de renverse pour vérifier si l'ancre est prise. Éviter de reculer trop rapidement, évitant ainsi de faire plonger le devant du bateau (Oui, ça arrive!).



L'équipière signifie au barreur que l'ancre est prise, le pouce en l'air. Remarquez que Nicole a encore le pied sur la chaîne, au dessus de l'engrenage du guideau, ayant évité ainsi que la chaîne dérape au moment où l'ancre a mordu.

Le barreur évalue la situation en vérifiant ses amères, arbres, pointes, bateaux,... Il faut savoir si l'ancre tient.

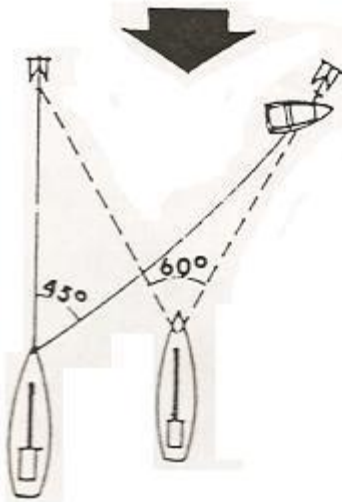
L'ancre tiendra-t-il?

Par gros temps le capitaine inquiet pourra toujours enclencher une alarme, avec le GPS ou le profondimètre. Dans des situations critiques, très mauvais temps, trop prêt d'un chenal fréquenté, mauvais fonds, une veille peut-être mise sur pied.

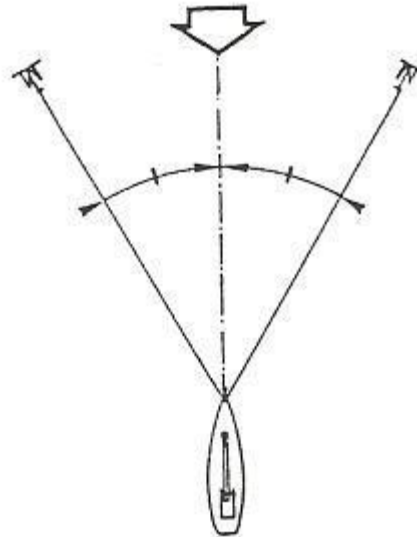
Mouillage à deux ancres

Affourcher : mouiller avec deux ancres, de manière à ce que leurs câbles forment une espèce de fourche.

Affourcher : 1re et 2e positions



affourcher : position finale

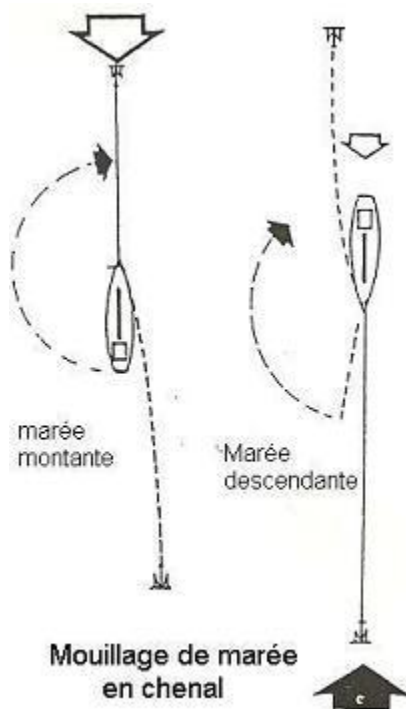


Méthode utilisée dans des conditions de changement de vent et de marée. Elle permet d'éviter les autres bateaux, en faisant une ellipse au lieu d'un cercle complet comme par mouillage simple.

Mouillage de marée, au bord d'un chenal (deux ancres)

Une ancre en amont, une autre, en aval.

Une ancre en amont, une autre, en aval. Au changement du courant de marée, le bateau gardera le même axe le long du chenal.



Au changement de marée, le bateau restera dans l'axe. S'il n'y avait qu'une ancre, le rayon de la touée occuperait le un espace dangereux dans le chenal. Également très utilisable le long d'un haut fond.

Embosser

Très intéressant dans une zone où il y a peu d'espace et où les profondeurs le permettent. Une ancre (habituellement) à l'avant, une amarre sur terre sur un boulard (bollard, les deux se disent), jamais après un arbre vivant.

Respect de la nature, de l'environnement

Faire passer l'amarre autour du boulard, la ramener au bateau ; en cas d'un départ prématuré et urgent, vous n'aurez qu'à faire glisser l'amarre et n'aurez donc pas à aller détacher l'amarre sur la côte. En plus imaginez si c'est durant la nuit.

Préparation à la nuit.

Revoir le mouillage alternatif sur la carte, allumer la lumière de nuit. Oui ! Il y a des navigateurs de nuit et veulent vous éviter en venant mouiller. La consommation d'électricité vaut-elle les risques d'accidents ou autres inconvénients. Tout ramasser, ne rien laisser traîner, intérieur, extérieur. Toujours faire la vaisselle, un déplacement de nuit provoquerait l'apparition d'O.V.N.I.!

Mouiller, c'est comme pour d'autres manœuvres, il faut le faire sérieusement, mais pas se prendre au sérieux.

Mouiller à la voile. Les deux manœuvres suivantes se font en cas d'obligation : panne de moteur...

Enrouler ou baisser le foc, le voilier va modérer. Border la GV, placez-vous vent debout. L'équipier doit être prêt à mouiller l'ancre. Affalez la GV. Aussitôt que le voilier sera immobilisé et toujours vent debout, donner l'ordre de mouiller (voir plus haut). Le vent se chargera de faire reculer le voilier, l'ancre prendra.

Quitter le mouillage à voile

Une belle synchronisation entre le barreur et les équipiers. D'abord vérifier si c'est faisable : pas trop de bateaux autour, suffisamment d'espace et de profondeur pour manœuvrer. Un jeu d'équipiers à la GV à la voile avant et à l'ancre. Ne pas hisser la grand-voile avant d'avoir choqué son écoute. La GV est hissée, elle se comportera comme un drapeau. La personne à l'ancre fera signe au barreur qu'il peut border la GV pour permettre au bateau d'avancer. Il se placera en position pour lever l'ancre, le bateau avancera doucement sur l'ancre lui permettant de l'amener. Il faut être patient. Le bateau arrivera au dessus de l'ancre et c'est à ce moment là que ça se passe, le mouvement du bateau décrochera l'ancre, l'équipier l'embarquera ; deux autres équipiers se chargeront de mettre à voile avant au service de la manœuvre : l'un sortira partiellement le génois (foc), l'autre placera la voile avant à contre pour faire tourner le bateau et quand le voilier sera engagé, ils pourront amener la voile avant du bon côté, la manœuvre sera ainsi complétée pour le plaisir de tous. Attention ! Si le bateau s'engage sur la mauvaise amure et qu'il veut s'en aller vers la rive, il faut alors que le barreur agisse vite : donner l'ordre de passer la voile avant sur l'autre côté pour exercer une poussée, choquer la GV pour aider le bateau à virer, faire un empannage contrôlé et s'orienter vers la bonne direction. Ouf !