



# MOUILLAGE Sortons des marinas!

Bien mouiller ou attraper une bouée du premier coup sont des habitudes qui se perdent. C'est d'autant plus dommage que nos côtes regorgent de mouillages forains et autres corps-mort. Parés à mouiller, c'est par ici !

Texte : Paul Gury. Photos : Erwan Garel et Sidonie Sigrist.

**LE MOUILLAGE**, c'est l'indépendance à l'escale et l'essence même de la croisière. Mais entendons-nous bien sur les termes. Mouiller, c'est bien sûr mouiller son ancre, plonger la pioche du bord au fond de l'eau pour goûter aux joies d'un authentique mouillage forain. Mais à l'heure où de plus en plus de baies et criques sont équipées de mouillages organisés, il n'était pas question de passer sous silence cette pratique simple et sécurisante consistant à se saisir d'un coffre, généralement saisonnier, qui a le mérite de ne pas endommager les fonds. Pour l'un comme pour l'autre, un minimum d'équipement est nécessaire... Normalement, la Division 240 y pourvoit puisqu'elle oblige à embarquer une ligne de mouillage si votre navire dépasse 250 kg de déplacement lège et ce, quelle que soit la catégorie de navigation envisagée... Du coup en location, votre voilier possède au minimum une ancre, de la chaîne, du câblot ou les deux, voire un second mouillage. La présence d'une gaffe à bord, suffisamment longue et résistante, reste d'une aide précieuse pour attraper le crochet du corps-mort. Pour autant, elle ne garantit pas à elle seule la réussite de la manœuvre. Idem du côté des aussières qui doivent être en nombre suffisant, en bon état et d'une

longueur permettant l'embossage à terre ou entre deux bouées. Sur un voilier de propriétaire, le choix du matériel demandera plus de réflexion si l'on souhaite partir bien équipé...

## BIEN CHOISIR SON ANCRE

Le choix de l'ancre par exemple n'a pas fini de faire parler vu la multitude de modèles existant. En général, les ancres soc de charrue (CQR) et leurs évolutions récentes comme la Spade à pointe lestée se caractérisent par leur excellente tenue sur le sable. En bonnes charrues, elles labourent le fond sous une forte traction mais doivent normalement rester enfouies. Par contre, elles sont moins pratiques à stocker que les ancres plates. Ces dernières (Britany et Fob), plus simples dans leur conception et leur géométrie, trouvent facilement place sur votre davier. Ces pioches garantissent en outre une bonne tenue sur tout type de substrat à l'exception de la vase dure sur laquelle elles glissent sans jamais s'enfoncer. Il faudra également se pencher sur le poids et le diamètre du mouillage, autrefois spécifié par la

réglementation (voir tableau). Autre dilemme, l'éternelle question entre « le tout chaîne » ou le mix chaîne-câblot. Là encore, tout dépendra des spécificités du voilier même si la chaîne est préférable au câblot à tous points de vue : son poids oriente la traction de l'ancre selon un angle proche de l'horizontale et procure une élasticité qui amortit les à-coups. Enfin, la chaîne est pratiquement inusable et insensible au ragage. Ses principaux défauts : un prix qui reste élevé et un poids d'environ 2,35 kg par mètre linéaire pour un diamètre de chaîne de 10 mm. C'est pourquoi sur certains petits bateaux, on trouve plus facilement un mix constitué de câblot ou de cordage plombé avec « seulement » une vingtaine de mètres de chaîne en début de mouillage. Dans tous les cas, ne pas oublier non plus de relier l'extrémité du mouillage à votre bateau via l'étalingure. Autre équipement indispensable, le guindeau, le meilleur ami du mouillage...

### LES MENSURATIONS IDEALES

Longueur et poids	Poids de l'ancre	Diamètre du câblot	Diamètre de la chaîne
7,50 à 9 m / 2 à 3 t	12 kg	14 mm	8 mm
9 à 10,50 m / 3 à 4,5 t	14 kg	14 mm	8 mm
10,50 à 12,50 m / 4,5 à 8 t	16 kg	18 mm	10 mm
12,50 à 16 m / 8 à 12 t	20 kg	18 mm	10 mm



## “ Le mouillage forain ou la sensation d’être seul au monde... ”

Dès que l’unité dépasse les 10 mètres, il devient indispensable – il en va de même pour la baille à mouillage – d’autant qu’ils sont désormais en grande majorité électrifiés (attention toutefois à leur forte consommation électrique). Quoi qu’il en soit, ayez en tête au moment de l’achat d’opter pour un modèle facilement basculable en mode manuel en cas de panne. En définitive, avec un guindeau on hésite moins à remonter l’ancre et à remouiller si l’on a des doutes sur son emplacement. Vous êtes parfaitement achalandé, passons maintenant au cœur du sujet : le savoir-faire ! Avant toute chose, pour garantir votre sécurité souvenez-vous en toutes circonstances que les ancres, par leur poids et leur forme, les chaînes, câblots et aussières par la traction qui s’exercent sur eux, constituent des dangers pour ceux qui les manipulent. Toute manœuvre doit donc se faire en bottes ou chaussures montantes et de préférence



L’amarrage sur bouée n’est jamais aisé sur des voiliers à haut franc-bord.

les mains protégées par des gants de travail. L'équipier en charge du mouillage se place hors du parcours de la chaîne à filer ou de l'aussière à frapper. En outre, mouiller s'accomplit toujours en plusieurs temps. Décider où jeter l'ancre ou sur quel coffre faire escale – souvent le plus sujet à discussion – demande du sens marin mais dépend aussi de votre tolérance au roulis. Tout d'abord, un coup d'œil sur la cartographie permet d'affiner son choix : on y retrouve le relief (cap, îlot, langue de sable) et la nature du fond (substrat et hauteur d'eau). Trop profondes, certaines baies méditerranéennes sont carrément impraticables. La vase pulvérulente (comme à l'entrée des estuaires), les herbiers avec algues, les galets ou les fonds rocheux sont à éviter si possible.

### SE PROTEGER DU VENT ET DE LA HOULE

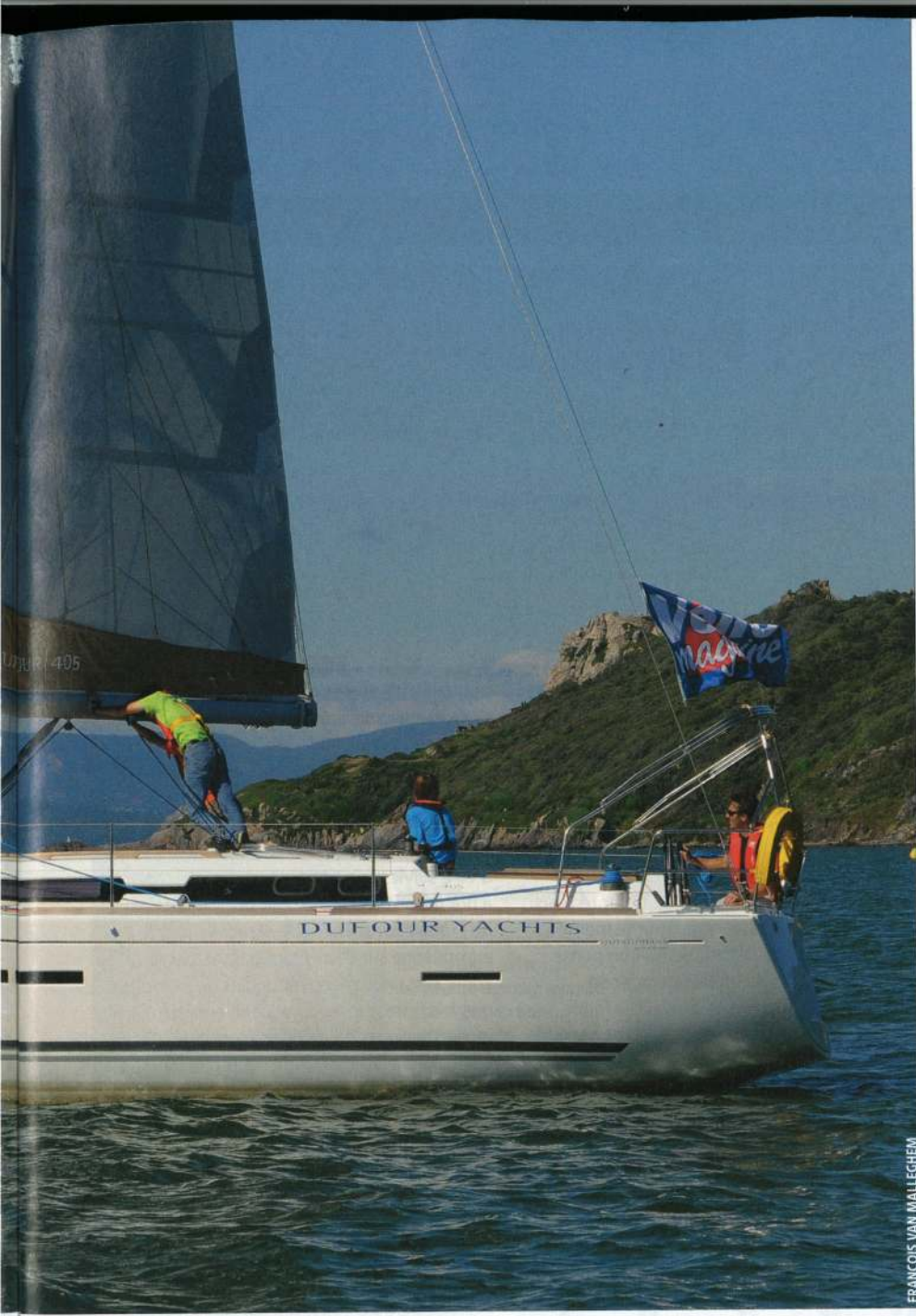
On privilégie le sable pour garantir une accroche parfaite et s'éviter ainsi des quarts de mouillage stressants. Ensuite vient la recherche de la protection contre la mer et la houle. Pour cela on mouille essentiellement sous le vent de la côte, avec si possible une idée de l'orientation du vent dans les prochaines heures. Malgré cette précaution, la houle reste un phénomène complexe. Il est possible de la voir rentrer dans une baie abritée du vent dominant par un effet de diffraction difficile à anticiper. On jugera sur place ou, mieux, en observant de près le comportement des voiliers au mouillage. S'ils roulent d'un bord sur l'autre, passez votre chemin et allez tenter votre chance dans l'anse voisine qui, elle, pourra s'avérer plus calme... Attention toutefois aux mouillages sous le vent au pied des hauts-reliefs comme en Corse, qui peuvent rendre un mouillage intenable à cause de l'accélération du vent qui s'engouffre en rafales. Il vous faudra alors préférer la côte au vent à condition d'y trouver une barrière rocheuse ou un chapelet d'îles basses à l'image de la côte au vent martiniquaise. Une fois le spot choisi, prenez le temps de bien préparer votre mouillage. L'occasion pour l'équipier de libérer l'ancre et d'allonger la chaîne sur le pont en une série de S (en biture) – en cas d'absence de guindeau ou de marque de hauteur d'eau – et d'assurer l'ensemble. Ou, dans le cas d'une prise de coffre, de délover l'aussière et de la tourner au taquet en prenant garde de bien la faire sortir à l'extérieur des filières via le chaumard ou le davier. Mouiller son ancre à proprement parler demande toujours la même chronologie : on amène le bateau face au vent ou au courant avant de stopper son erre à l'endroit désiré. A ce moment précis, au commandement : « Mouille ! » ou sur un geste du skipper, l'équipier laisse filer l'ancre, en contrôlant la vitesse de descente de la chaîne jusqu'à ce que



Pour bien mouiller sous voiles, on fait culer le bateau en poussant la grand-voile.

l'ancre touche le fond. Puis on laisse encore partir quelques mètres afin que le voilier fasse tête avant de redonner de la chaîne ou du câblot tandis que le bateau cule doucement dans le lit du vent. Il est conseillé de mouiller au minimum trois fois la hauteur d'eau à marée haute (voir encadré), plus si le rayon d'évitage le permet. Pour ne pas laisser le mouillage sur le barbotin, il est bienvenu d'utiliser une main de fer ou un bout repris dans un maillon de la chaîne qui, une fois amarré au taquet, permettra de soulager le guindeau. Quant à la prise de coffre, elle demande d'arriver sur son erre, de bien communiquer avec l'équipier d'avant car le barreur est vite dans l'impossibilité de situer la bouée, puis d'attraper cette dernière à l'aide d'une gaffe ou grâce à la technique du lasso. Pour réaliser cette dernière, l'aussière doit être suffisamment longue pour obtenir une boucle de bon diamètre que l'équipier passe par-dessus la bouée. Une fois qu'elle a coulé, il ne reste plus qu'à tirer dessus et faire passer une autre aussière dans la boucle d'amarrage.

Dernière étape et pas la moindre, contrôler la bonne tenue de l'ancre ou de son amarrage. Sur corps-mort, il y a peu de chances que la chaîne de la bouée cède mais il faut toujours se méfier de celles qui ont l'air anciennes ou sous-dimensionnées. Vérifier votre nœud de chaise n'est pas superflu, vous pouvez même frapper une seconde aussière si la nuit s'annonce agitée. Enfin, comme sur ancre, rien de tel qu'une petite marche arrière au moteur pour tester la résistance du mouillage. On n'oubliera pas de prendre des alignements à terre pour vérifier que l'ancre ne chasse pas. Si la température de l'eau l'autorise, un petit tour en palmes masque et tuba permet de s'assurer que l'ancre croche correctement et que la chaîne est bien à plat sur le fond... Il est également prudent de relever au compas le cap de la sortie, au cas où vous devriez quitter ce mouillage de nuit en raison d'un changement de temps par exemple. Si l'ancre chasse, si l'emplacement choisi n'est pas satisfaisant, trop proche d'un danger ou des voisins, il faut relever l'ancre immédiatement

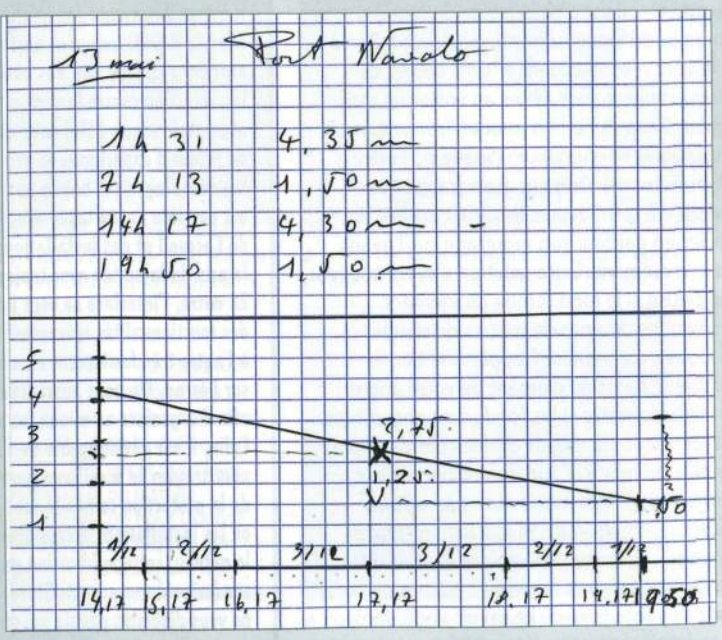


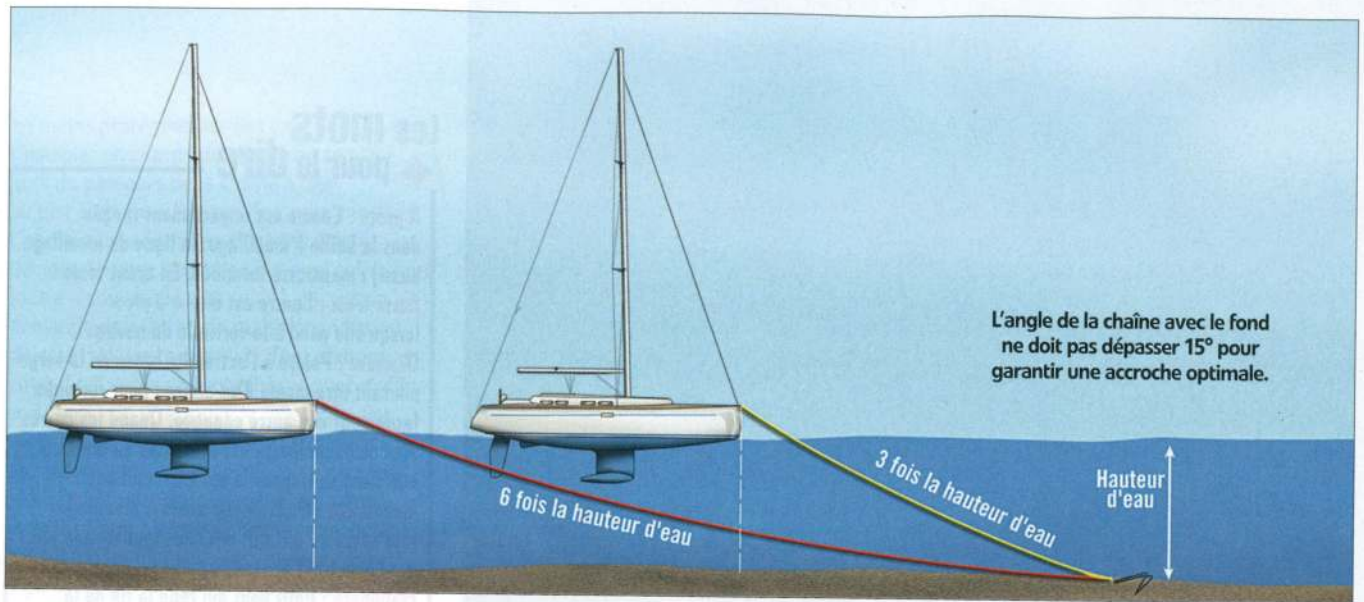
## Les mots pour le dire

- A poste :** L'ancre est correctement rangée dans la baille à mouillage (la ligne de mouillage aussi) : manœuvre terminée. En avant toute !
- Ancre à pic :** L'ancre est dite « à pic » lorsqu'elle pend à la verticale du navire.
- Diamant :** Pointe à l'extrémité basse de la vergue pouvant être munie d'un anneau pour remonter facilement une ancre engagée. Quand les ancres sont empenelées, c'est au niveau du diamant que vient se frapper le second mouillage.
- Embossage :** On l'appelle aussi « mouillage tête et cul ». Il s'agit donc de mouiller à la fois par l'avant et l'arrière du voilier.
- Etalingure :** Petit bout qui relie la fin de la chaîne de mouillage au bateau (anneau en fond de cale de rangement de mouillage). Cette partie de la ligne de mouillage a l'avantage d'être sectionnable au couteau, sous charge, en cas d'urgence.
- Evitage :** C'est la surface que va parcourir le navire en tournant autour de son ancre pendant toute la durée du mouillage.
- Haute et claire :** L'ancre n'est plus crochée à rien, et elle est hors de l'eau. On peut commencer à faire route lentement.
- Marnage :** Différence de hauteur d'eau entre pleine mer et basse mer, pour une marée et un lieu donné.
- Oringuer :** L'action de frapper un orin au diamant d'une ancre au moment de mouiller s'appelle l'oringage. Cette pratique est très utile si l'on craint que l'ancre ne croche un objet du fond ou une roche.
- Verge :** L'ancre se compose toujours d'une barre droite appelée tige ou vergue. Elle est fixe pour une ancre à soc de charrue, articulée pour une ancre plate.

## LE CALCUL DE MAREE

Avec des marnages pouvant atteindre 10 mètres en Manche, un peu moins en Atlantique, ce calcul ne doit évidemment pas être pris à la légère. Son but est d'anticiper la hauteur d'eau que nous aurons sous la quille au cours des prochaines heures, voire des prochaines marées si on envisage de rester longtemps. Il s'agit d'une part de ne pas se retrouver à sec (!), d'autre part d'ajuster la longueur de chaîne à prévoir. Comment procéder ? En fait, c'est tout simple. On utilise de préférence du papier à petits carreaux. Verticalement, en ordonnées, on place les hauteurs d'eau que l'on trouve dans toutes les bonnes tables de marées (Bloc Marine ou autre). En abscisses, on place les heures, en se référant au même document. L'astuce consiste à faire varier l'écart entre deux heures en fonction de la règle des douzièmes, qui rend compte de la vitesse de la marée. Deux petits carreaux pour le 1/12 de la première heure, quatre petits carreaux pour les 2/12 de la deuxième heure, etc. De cette façon, on obtient une courbe de marée non pas sinusoidale mais rectiligne, donc facile à tracer, à lire et à interpoler. On trouve ainsi aisément pour chaque moment de la journée la hauteur d'eau correspondante. Amusant à faire, et tout simplement indispensable.





et mouiller à nouveau : il est vain de penser que les choses vont s'arranger toutes seules ! Evoluer sur une seule ancre reste la manœuvre la plus courue. Cependant, plusieurs solutions s'offrent à vous en fonction des conditions météorologiques rencontrées, des caractéristiques du fond ou de la topographie de la zone de mouillage. On peut tout d'abord empenner, c'est-à-dire que l'on rajoute un mouillage complet (ancre et chaîne) au mouillage principal. Les deux travailleront dans le même axe, idéale si le vent est amené à forcer sans tourner.

## PLUSIEURS TECHNIQUES DE MOUILLAGE

Affourcher est une autre technique qui consiste à positionner deux ancres côte à côte avec un angle de 45°. Bien pratique si le vent doit tourner : les deux ancres se répartissent alors les efforts tout en limitant le rayon d'évitage du voilier. Toujours dans un souci de restreindre l'évitage – souvent dans des petites criques dans lesquelles la place est comptée –, il est envisageable de mouiller une ancre à l'arrière et une autre à l'avant. Pareil si le vent n'est pas dans le sens du clapot ou du courant pour éviter au voilier de trop rouler. Dans ce cas, on peut utiliser une ancre secondaire en aluminium (Spade ou Fortress de préférence). On peut aussi frapper une aussière à terre depuis le taquet arrière du voilier en gardant son mouillage sur l'avant ou inversement. Cette solution s'avère souvent judicieuse si le fond tombe rapidement à quelques dizaines de mètres du rivage. Oringuer, c'est-à-dire frapper une bouée ou une défense au diamant de votre ancre est indispensable si les fonds sont encombrés de roches ou de vieilles chaînes par exemple. En plus de montrer aux voisins où se situe votre ancre, cette manœuvre garantit une récupération de votre mouillage en cas de blocage de l'ancre dans un obstacle. Il suffit de venir à l'aplomb et de tirer le bout de l'orin pour dégager celle-ci. Le savoir-vivre dans le cadre d'un mouillage bondé fait aussi partie

des attributions du skipper. Tout d'abord, on aborde la zone de mouillage au ralenti et on évite d'évoluer sous voiles si le mouillage est bondé. On ne vient jamais balancer sa pioche au plus près d'un voilier même si l'évitage semble à première vue raisonnable. Prendre une marge de deux longueurs de bateau semble raisonnable. Se donner de l'espace est une question de sécurité mais aussi de respect des autres... Sur le même mode de fonctionnement, de nuit on pense à allumer son feu de mouillage pour se signaler (surtout à l'heure des LED à faible consommation) même s'il est tentant de compter sur la loupiote du voisin. Si l'on envisage de se servir de son barbecue, on va se positionner sous le vent du mouillage et de préférence dans une zone peu fréquentée, histoire de ne pas enfumer les autres plaisanciers. Quant au moteur de l'annexe, il est recommandé de ne pas le faire tourner à plein régime passé une certaine

heure. Eviter aussi de passer au plus près des voiliers pour limiter les conséquences de la vague de sillage. Côté environnement, les déchets, même alimentaires, ne doivent pas finir à la mer tandis que les restrictions liées au rejet des eaux noires – en fonction de la législation du pays abordé – demandent d'être suivies à la lettre. Idem pour le carénage à flot désormais totalement proscrit des pays de l'Union Européenne, la Directive cadre européenne sur l'eau étant passée par là... Enfin, certaines zones naturelles ou interdites matérialisées sur les cartes doivent être respectées sous peine de forte amende tandis que la pêche au mouillage est réglementée. Vous l'aurez compris, mouiller en dehors des marinas demande quelques connaissances, l'obligation de respecter le site et les autres... Pour autant, le jeu en vaut la chandelle : se réveiller au petit matin dans un décor idyllique avec la mer comme vis-à-vis, c'est aussi cela une croisière réussie ! ■

## Navily : l'application mouillage

Il existe désormais des applications spécifiques au mouillage. Plus de 4 000 avis sont partagés par la communauté Navily avec pour chaque site des photos, des informations sur la protection contre le vent et la houle, le type de fond et la profondeur. Idéal pour choisir le meilleur spot en fonction du retour d'expérience de milliers de plaisanciers. Les mouillages sur bouée ne sont pas oubliés puisqu'il est possible de partager avec la communauté la qualité de l'accueil et des installations, la tranquillité ou encore le prix de la nuitée avec toujours des photos à l'appui. En outre, l'interface se veut intuitive avec la mise en place des fonctionnalités suivantes : on passe ainsi d'un mouillage à l'autre très facilement en glissant à droite ou à gauche sur l'écran. On peut aussi créer une liste de favoris afin d'organiser au mieux les prochaines sorties en mer. Enfin, il est envisageable de filtrer les PinPoints sur la carte pour trouver le mouillage parfait (filtrer en fonction de la protection contre le vent et la houle, le type de fond ou les installations accessibles en annexe). Cerise sur le gâteau, cette application gratuite est accessible autant sur Android que sur AppStore. Attention : surfer sur Navily ne vous dispense pas de posséder à bord un guide nautique !



## Prise de coffre au lasso



1 ▲ L'équipier indique au barreur la position de la bouée (distance et azimut). Puis il prépare une longue boucle sur l'aussière pour pouvoir la jeter en lasso.



◀ Le bout qui servira de lasso est amarré aux deux extrémités. A l'aplomb du coffre, l'équipier balance le lasso par-dessus bord. Objectif : faire le tour de la bouée par le dessous. Pour une manœuvre bien exécutée, la vitesse du voilier doit être quasiment nulle au moment du lancer.



◀ Une fois que le bout a coulé (plus il est long et plus il coule facilement), on ramène la bouée à l'étrave. Si le vent est fort, se faire aider par un peu de marche avant ne sera pas du luxe... Il suffit ensuite de passer une nouvelle aussière dans la boucle. Avec le franc-bord imposant de cet Ovni 445 (loué chez Alternative Sailing), la manœuvre demande un peu de souplesse!



4 ▲ L'idée est de réaliser un long nœud de chaise pour faciliter le décrochage. On donne aussi de la longueur à l'aussière pour éviter que la bouée vienne cogner sur l'étrave.

## Parés à mouiller!



1 ▲ Première chose : dessaisir l'ancre qui est restée bien sagement à poste lors de la navigation.



2 ▲ La communication entre l'équipier et le skipper est primordiale pour la réussite de la manœuvre.



3 ▲ Si l'on décide d'oringuer, il faudra préparer en amont le bout sur le diamant de l'ancre.



4 ▲ À pic, on relâche peu à peu de la chaîne pour atteindre au minimum trois fois la hauteur d'eau.



◀ Pour diminuer les vibrations et la compression de la chaîne sur le guindeau, on installe un bout (tourné au taquet) qui reprendra les efforts de traction de la ligne de mouillage.



6 ▲ Pour vérifier la tenue du mouillage, on prend systématiquement des relèvements à terre.

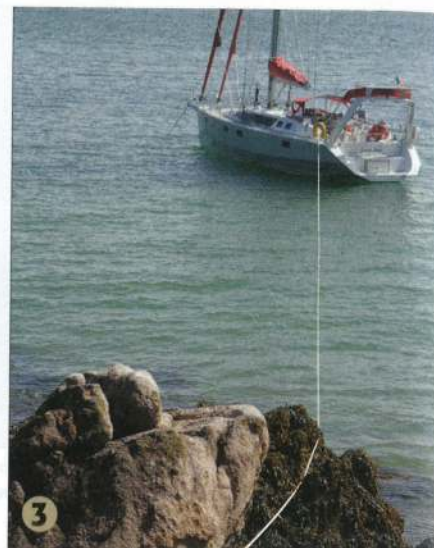
## Embossage à terre



1 ▲ Pour frapper une aussière à terre, on utilisera l'annexe. Prévoir assez de longueur de bout!



2 ▲ Reprendre le mou de l'aussière avec un winch pour tendre cette dernière est le plus efficace.



3 ▲ Ça y est, on est embossés à terre. Une solution qui empêche le bateau d'éviter.

## Affourcher sans souci



1 ▲ On peut être amené à affourcher lorsque le vent doit tourner ou pour limiter l'évitage. Les efforts sont alors répartis sur les deux ancres.



2 ▲ Pour affourcher dans les règles, on prépare les deux mouillages côte à côte, chacun dans son davier.



3 ▲ Une fois l'ancre principale mouillée face au vent, on monte au moteur pour positionner la seconde. L'angle entre les deux ne dépassera pas 45°.



4 ▲ On peut aussi mouiller la seconde ancre avec l'annexe. Il faut y placer la totalité de la chaîne pour éviter que le rappel ne vous empêche d'avancer.

## Empenneler, c'est facile



1

▲ Cette technique est utilisée lorsque le vent doit forcer ou que les fonds sont de mauvaise tenue. Les deux ancres travaillent dans le même axe.



2

▲ Empenneler consiste à frapper une seconde ancre reliée au diamant de la première par une dizaine de mètres de chaîne ou de câblot plombé.



3

▲ L'empennelage est une manœuvre qui se prépare à froid, sur le pont. Elle demande donc un peu d'anticipation !



Pratique

## Les bons trucs du mouillage



▲ La main de fer reprend la tension du mouillage sur une aussière.



▲ Réaliser un nœud de chaise avec une longue boucle facilite la vie à l'appareillage.



▲ Certaines ancres légères en aluminium ont une très bonne tenue, comme cette Fortress (596 € pour une 4,5 kg), ou une Spade à pointe lestée (756 € pour une 7 kg).

◀ Cet orin à poste sur la ligne de mouillage se met en place sur demande via un collier hooké. Orin Rescue, prix : 299 € (chaîne de mouillage 10 mm), vendu par Scanmar.