

# Mouiller

Selon la configuration des lieux, la direction du vent et du courant, ou la présence d'autres bateaux, on est amené à mouiller d'une façon ou d'une autre.

**Mouiller face au vent ou au courant :** c'est la méthode habituelle. On se place dans la position qu'occupera le bateau pendant l'évitage, donc dans une zone qu'on aura déjà repérée. En marche avant lente, on progresse jusqu'au point où l'on veut faire crocher l'ancre, choisi en fonction de la longueur de ligne que l'on souhaite filer. Lorsque ce point est atteint, on stoppe le bateau et on file lentement la chaîne de façon à ne pas recouvrir l'ancre lorsqu'elle touche le fond. Dès que le bateau fait tête sur son ancre, on vérifie qu'il recule sous l'effet du vent (ou du courant, ou des deux combinés). Sinon, on peut l'aider au moteur, au ralenti. On file la longueur de ligne choisie, puis on vérifie la tenue de l'ancre en prenant des repères à terre. Si le bateau chasse, il faut augmenter la longueur de la ligne. S'il continue de chasser, il faut relever l'ancre et mouiller ailleurs.

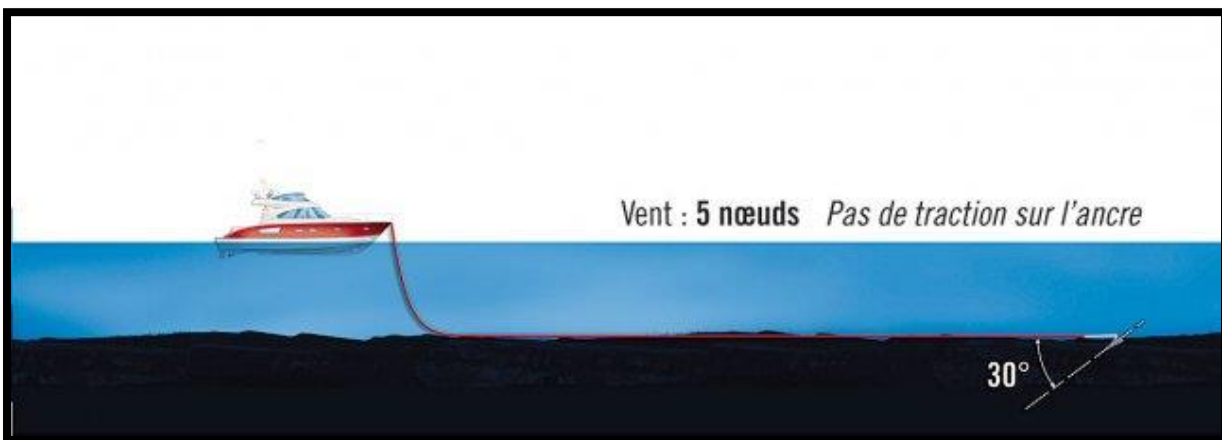
**Mouiller par vent ou courant arrière :** soit par vent fort, soit par courant vif, cette pratique est avantageuse en rivière lorsqu'elle évite un demi-tour qui mettrait le bateau travers au vent ou au courant, dans une position où il serait peu manœuvrant en raison de l'espace réduit. On passe au point mort et on file par l'étrave la longueur de chaîne nécessaire, tout en se laissant pousser par le vent ou le courant. Lorsque la chaîne se tend, le bateau fait tête sur son ancre en pivotant autour de l'étrave tandis qu'on l'aide éventuellement d'un coup de barre. On vérifie ensuite que le bateau ne chasse pas.

**Mouiller par l'arrière :** c'est une pratique courante lorsqu'on veut échouer, par temps calme et sans rouleaux, bien sûr : on arrive ainsi en douceur sur la plage, on évite la mise en travers du bateau sur le sable et les hélices restent en eau relativement profonde ; enfin, on peut repartir sans embrayer le moteur, en se hâtant sur la ligne de mouillage. Mais on ne mouille ainsi que pour une courte période et seulement par beau temps, vent faible et mer plate. En mouillant par l'arrière avec une embase Z-drive ou un hors-bord, le risque est grand d'emmêler la ligne dans l'hélice si on laisse le moteur embrayé. Il faut donc réserver cette manœuvre au cas où le vent porte à la plage et permet au bateau de dériver vers cette dernière sous l'effet du fardage. On mouille alors suffisamment tôt pour vérifier, avant de toucher terre, que l'ancre croche bien. Si le vent pousse vers le large, on ne court pas grand risque à venir à la plage sans mouiller et on porte alors une ancre ou une amarre à terre.

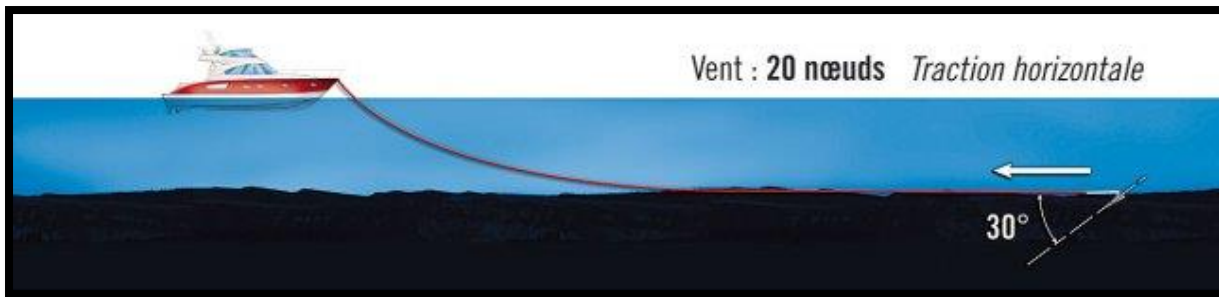
**Vérifier le mouillage :** afin de s'assurer que le bateau ne chasse pas sur son ancre, on prend traditionnellement des alignements à terre. On peut aussi consulter le GPS ! Il faut savoir que, par vent et courant faibles, le risque de chasser l'est tout autant, même si l'ancre est emmêlée dans sa chaîne. Il est prudent de vérifier que le mouillage restera de bonne tenue si le vent fraîchit. On peut tester la tenue au moteur, en marche arrière. En eaux claires et peu profondes, il est facile d'examiner le mouillage depuis la surface au moyen d'un masque de plongée.

**Chaîne ou textile ?** La nature et la longueur de la ligne de mouillage sont réglementées, mais le choix reste possible entre la ligne tout en chaîne ou la ligne mixte chaîne et textile. Le poids de la chaîne participe à la tenue du mouillage en assurant une traction sur l'ancre quasi horizontale ; il amortit en outre les mouvements de tangage. Mais une ligne tout en chaîne pèse lourd dans la baille à mouillage, et elle prend de la place. Une longueur minimale est cependant obligatoire (8 m sur les bateaux de moins de 9 m de long). Légère, la ligne en polyamide (Nylon ou autres marques, préférable au polyester) tire plus en oblique. Elle oblige donc à allonger la longueur du mouillage pour assurer, dans les mêmes conditions, la même tenue qu'une chaîne. Elle est sensible au ragage et il faut la fourrer. Le polyamide tressé est, sur ce plan, plus résistant que le toronné ; mais ce dernier est considéré comme plus élastique.

Photos :



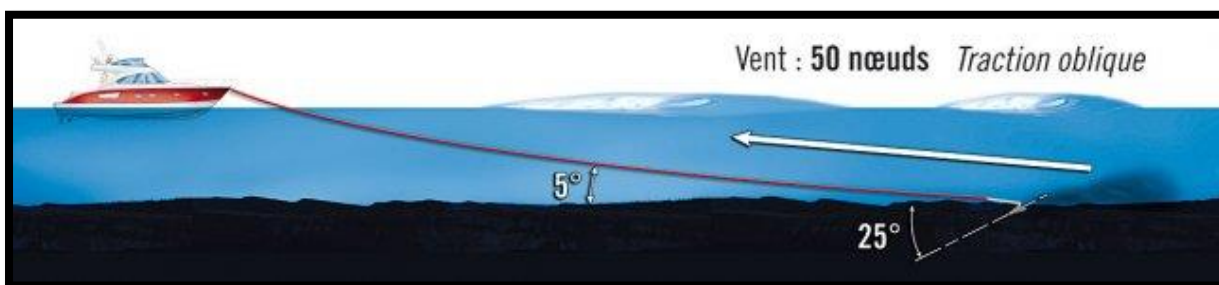
Mouille 1 : 5 nœuds, La chaîne est à peu près à pic et presque entièrement posée sur le fond.



Mouille 2 : 20 nœuds, La chaîne se tend, mais une partie reste sur le fond. Une traction horizontale s'exerce sur l'ancre.



Mouille 3 : 30 nœuds, Quand le vent forcite, l'effort augmente et on arrive à un point critique où la chaîne se décolle du sol et où la traction sur l'ancre est oblique, diminuant d'autant l'angle de pénétration.



Mouille 4 : 50 nœuds, L'idéal ici est de mouiller plus de chaîne.



Mouille 5 : La règle habituelle est de mouiller au minimum trois fois la hauteur d'eau, mais l'idéal est six fois la hauteur d'eau, surtout sur petits fonds. Par exemple, sur trois mètres de fond, on mouille plutôt 18 mètres que 12 mètres.

Lorsque les conditions se dégradent et qu'il est trop tard pour empenneler, on peut renforcer le mouillage par quelques artifices.

**Une 2e ancre en plomb de sonde :** l'un consiste à mouiller une seconde ancre « en plomb de sonde ». On remonte une partie du mouillage principal, sans aller jusqu'à chasser, et on mouille l'ancre en réserve. On file ensuite les deux lignes de mouillage en reculant. Lorsqu'on se trouve en bout de ligne principale, on file le reste de la chaîne ou de la ligne de l'ancre secondaire à l'aplomb de l'étrave. Si le bateau chasse sur son ancre principale, la seconde ancre pourra servir. Il faut y croire !

**Lester la ligne de mouillage :** un autre artifice consiste à lester la ligne de mouillage si elle est en partie en textile, afin d'en améliorer la tenue. On utilise en général des gueuses de fonte ; des poids de balance font aussi bien l'affaire. Un amarrage coulissant relie leur anneau à la ligne textile. Une ligne légère, fixée à chaque gueuse permet de la faire descendre à bonne profondeur. Ainsi lestée, la ligne de mouillage travaille nettement plus à l'horizontale et amortit davantage les mouvements de tangage.

**Relever le mouillage** : il s'agit surtout de ménager le guindeau qui risque d'être soumis à rude effort si le vent souffle, d'autant plus que, dans ces conditions, nombre de bateaux au mouillage se mettent à tirer des bords sur leur chaîne dans un mouvement de tangage éprouvant. Un guindeau électrique n'est pas conçu pour résister longtemps à ce traitement. Heureusement, le moteur du bateau est là pour lui prêter main-forte, en remettant le bateau dans l'axe puis en avançant vers l'ancre. Si l'on a oringué, il faut veiller à ce que l'orin ne passe pas avec la chaîne dans le barbotin du guindeau.

**Des conditions particulières, géographiques ou météorologiques, peuvent inciter fortement, voire obliger, à mouiller sur deux ancres.**

**Tête et cul** : avec une ancre à l'avant et une autre à l'arrière, on empêche le bateau d'éviter. Mais on risque de le soumettre au vent et au courant traversiers. On ne peut donc mouiller de cette façon qu'en rivièrè plutôt encaissée, dans l'axe de son lit. Dans une crique méditerranéenne (donc sans courant), on peut se maintenir ainsi face au vent et à la houle du large, mais il ne s'agit pas de conditions de mouillage idéales. Dans tous les cas, il faut laisser du mou entre les deux lignes de mouillage afin de ne pas nuire à leur tenue.

**Affourcher** : deux ancres mouillées par l'avant, sur des lignes de mouillage différentes mais de longueurs identiques, limitent l'évitage du bateau si elles forment un angle bien ouvert. En revanche, la tenue du mouillage ne s'en trouve pas nettement améliorée, car il est bien rare que les deux ancres travaillent simultanément, et le bateau peut chasser alternativement sur chacune des deux ancres. Par vent fort, on limite ce risque en réduisant l'angle que forment les deux lignes de mouillage à moins de 40° ; il suffit de les allonger. La traction sur les deux ancres devient alors plus uniforme, mais la zone d'évitage augmente. L'affourchage à 180° est intéressant dans une zone soumise à des courants circulaires. Les deux ancres, mouillées par l'avant mais à l'opposé l'une de l'autre par rapport au bateau, limitent la zone d'évitage à un cercle dont le rayon est à peine supérieur à la longueur du bateau. Mouillé de cette façon, le bateau ne se trouve jamais en travers du courant. Pour affourcher, on peut mouiller la deuxième ancre en filant la ligne de la première pour se diriger au moteur jusqu'au point choisi pour le second mouillage. On mouille ensuite la deuxième ancre dont on file la ligne tout en reprenant celle du premier mouillage. Si l'on ne dispose pas d'aussières assez longues pour cette manœuvre, on peut utiliser l'annexe pour mouiller la deuxième ancre.

**Empenneler** : empenneler consiste à relier une seconde ancre à l'ancre principale par une chaîne de quelques mètres ou par une ligne textile (attention au ragage sur le fond). L'efficacité du mouillage s'en trouve considérablement augmentée. À ce titre, l'empennelage est précieux par mauvais temps pour assurer la sécurité du mouillage. On ne peut toutefois empenneler qu'avant de mouiller. Si l'on s'y décide après, il faudra relever l'ancre pour la mouiller à nouveau après avoir empennelé. Cette manœuvre assez longue risque de laisser au vent le temps de drosser le bateau à la côte. Sans compter que la manœuvre de ces deux ancres est nettement plus complexe que celle d'une seule ancre. C'est pourquoi, lorsque le temps se gâte, l'affourchage reste souvent la seule solution pour renforcer un mouillage initialement assuré par une seule ancre. Mais ce n'est, dans ce cas, qu'un pis-aller.

**Utiliser l'annexe** : l'annexe rend service pour mouiller une seconde ancre. On y place d'abord cette dernière, puis la chaîne et la longueur de câblot nécessaire. À deux, la manœuvre est plus pratique pour filer la ligne de mouillage au fur et à mesure que l'on s'éloigne du bateau, tout en la maintenant à l'écart de l'hélice. Lorsqu'on est parvenu en bout de ligne, on largue l'ancre en la retenant par un orin tout en continuant de tendre la chaîne en maintenant l'annexe en marche avant. Si la ligne de mouillage est intégralement en chaîne, on ne pourra s'éloigner avec l'annexe que si on a intercalé un cordage léger entre la chaîne et le bateau. Ce cordage sera intégralement repris à bord du bateau au fur et à mesure que la chaîne sera immergée à partir de l'annexe.