



CHAMPIGNON  
MODIFIÉ



SEA CLAW  
(GRIFFE MARITIME)



DANFORTH



# L'A.B.C. DE L'ANCRAGE

Par G. MANNING

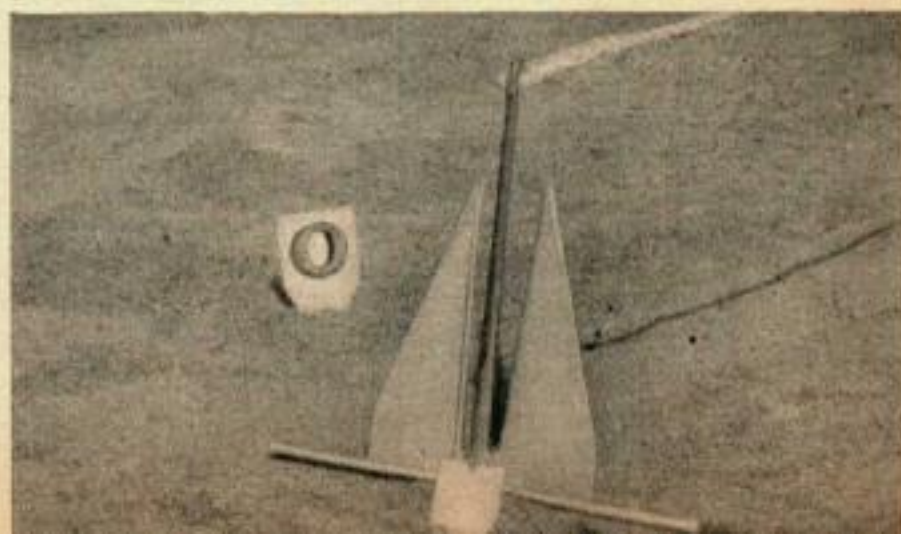
**S**i vous partez à la pêche dans un canot de 2,70 mètres et désirez emporter avec vous une ancre éprouvée et conforme, vous n'avez qu'à nouer une grosse pierre à une corde et à la jeter par-dessus bord quand vous voulez vous arrêter. Une telle ancre est difficile à arrimer et exige de bons muscles mais elle servait déjà aux hommes des cavernes et continue à rendre service si vous n'êtes pas pris dans une mauvaise tempête. Cependant, pour toute embarcation supérieure à un canot il vaudra mieux que vous oubliiez l'âge de pierre et employez l'une des ancres modernes et légères.

Les ancres modernes agissent essentiellement par un accrochage efficace et non par le poids.

Certains types plus lourds ne sont simplement que des améliorations des dispositifs existant depuis des siècles; d'autres, comme les ancres ultra-légères, sont entièrement nouveaux, et représentent le résultat de l'application de la science à l'ancien problème du maintien en place d'un bateau.

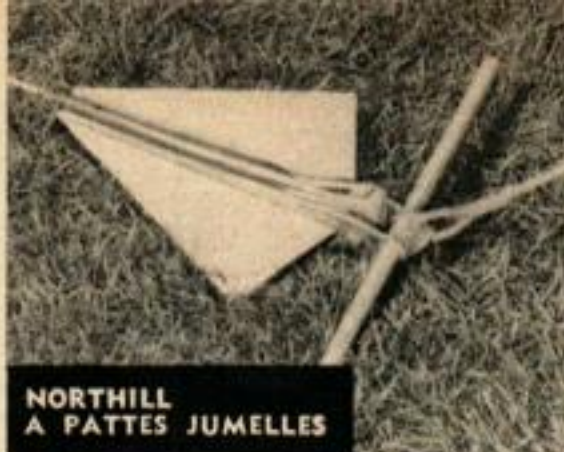
*Le yachtsman* ou l'ancre à jet est l'ancre à laquelle pensent la plupart des gens lorsqu'ils entendent ce mot. Le dessin primitif remonte à 2 000 ans et cette ancre est toujours l'une des meilleures pour une prise rapide dans n'importe quel genre de fond. Alors qu'un yachtsman est extrêmement lourd par rapport à sa force de prise dans la plupart des fonds, ce poids devient très

L'essai sur une plage d'un « Danforth » léger commence par la mise en place droite de l'ancre comme si elle était jetée d'un bateau.





**NORTHILL  
UTILITAIRE**

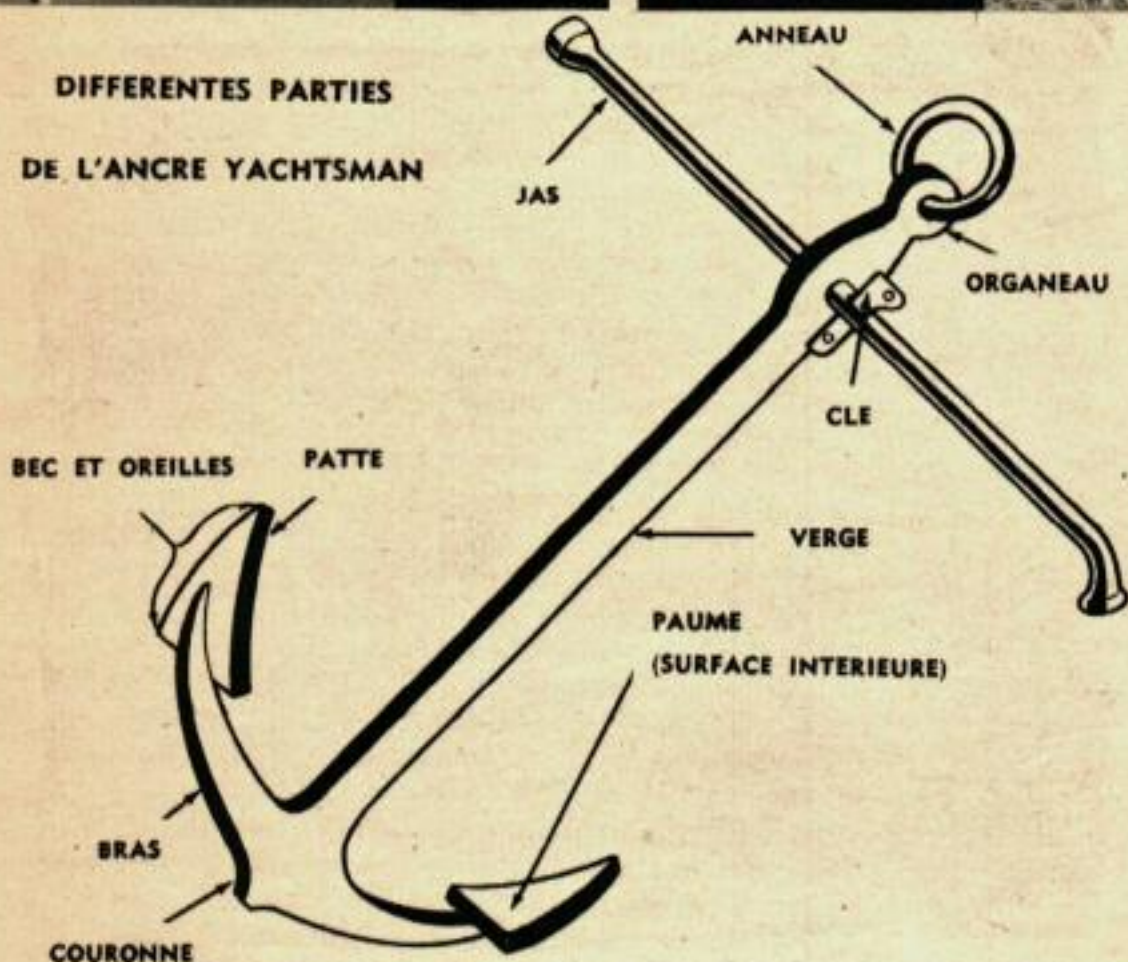


**NORTHILL  
A PATTES JUMELLES**



**BENSON**

# DIFFERENTES PARTIES DE L'ANCRE YACHTSMAN



**CHAMPIGNON DE PECHEUR**



**NAVY**

appréciable dans des fonds rocheux où il est presque impossible de trouver une bonne prise. Il se déploie rapidement et avec un jas pliant (une innovation relativement récente) il peut être arrimé sans trop de difficulté. Si le bateau évite cependant sur l'ancre, il peut arriver que la corde de l'ancre s'enroule autour de la patte dégagee.

Cette sorte d'ancre est toutefois également lourde et difficile à manier dans un petit bateau.

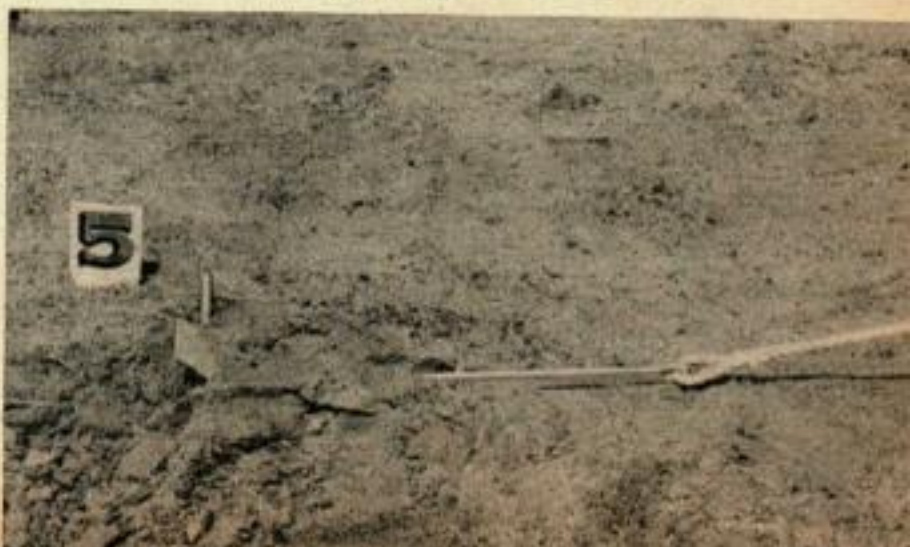
Le *Navy* ou l'ancre sans jas a également été employé pendant longtemps. Cette ancre est constituée d'une verge avec des bras et des pattes; elle est employée sur des vaisseaux

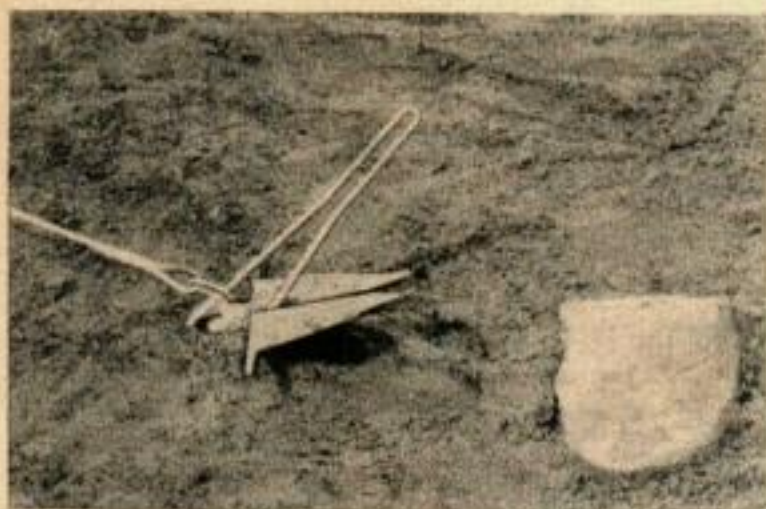
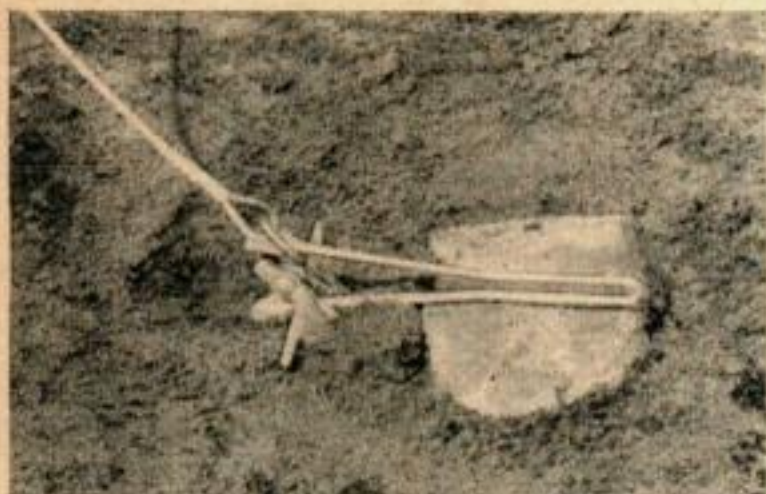
plus importants car elle n'exige presque pas de manipulation (la verge peut entrer directement dans les manchons d'écubier). Une fois en place ce type d'ancre n'est pas très embarrassant, mais il est parfois difficile de l'installer sur un petit bateau. Si le fond est rude, il peut arriver que l'ancre se retourne avant de s'enterrer et si le bateau évite d'un côté à l'autre, l'ancre a tendance à se déterrer elle-même en se dégageant d'abord par une patte puis par l'autre. Tout comme le yachtsman, elle est assez lourde pour une force de prise donnée.

Le *Sea Claw* (griffe maritime) est une version améliorée de l'ancre « Navy », elle a des

La traction exercée sur la partie inférieure de la couronne soulève l'arrière des pattes, de sorte que les pointes pénètrent dans le fond à un angle fermé.

En presque un mètre et demi l'ancre a été enfoncée et est maintenant solidement fixée dans le sol. Remarquez l'angle fermé que forme la corde d'ancre avec le sol.





L'ancre Benson à dégagement aisé est dotée d'une verge fourchue portant un anneau coulissant auquel est attachée la corde. Si l'ancre est prise dans un obstacle (photo supérieure), elle peut être libérée par simple inversion du sens de la traction, de sorte que l'anneau reglisse en arrière jusqu'à la couronne (photo du milieu), dégageant l'ancre de la même manière qu'elle s'est enfoncée (photo inférieure). Si elle est délogée accidentellement par le vent ou le courant, l'ancre Benson se retourne sur elle-même et se re fixe sur une courte distance à condition que le fond soit assez mou pour permettre une pénétration rapide.

pattes plus aiguës qui lui permettent de pénétrer dans le fond avec plus de rapidité et de certitude. De forme assez bizarre, cette variante de l'ancre sans jas est dotée d'un contre-jas qui se trouve dans la couronne et empêche l'ancre de se dégager elle-même. Bien que toujours un peu lourde pour les normes d'aujourd'hui et malgré qu'elle soit difficile à nettoyer, cette sorte d'ancre est assez populaire sur de grands bateaux.

L'ancre champignon qui est également une conception très vieille n'est aujourd'hui presque entièrement employée que pour des amarrages permanents. Elle n'est pratiquement pas encombrante mais n'est utile que dans des fonds assez mous permettant à l'ancre de s'enfoncer profondément. Il en existe une petite variante profilée de cette ancre ; elle est très populaire parmi les pêcheurs à la ligne qui désirent une ancre bon marché particulièrement efficace dans des fonds mous et boueux. Le bateau de pêche aérodynamique de Scott avait été doté d'un champignon de pêcheur modifié dans lequel la partie circulaire avait été entaillée afin de constituer quatre pattes larges.

L'ancre Grapnel (non reproduite ici) a quatre ou cinq bras très pointus et recourbés et tient en s'enchevêtrant elle-même dans le fond. Elle est difficile à arrimer, embarrasse facilement le câble et elle est rarement employée sauf dans des conditions spéciales.

La plupart des ancres les plus populaires d'aujourd'hui, c'est-à-dire les modèles très légers, ont été mises au point au cours des 30 dernières années. Elles s'enterrent rapidement, ont une force de prise très élevée et sont faciles à arrimer.

L'ancre Danforth, l'une des conceptions actuelles les plus populaires avait été utilisée sur des milliers de navires de débarquement pendant la deuxième guerre mondiale. Ses deux longues pattes s'enfoncent rapidement sous une forte traction et elle est l'ancre la plus commode à manier et à arrimer. L'ancre légère présente un seul inconvénient réel, à savoir : lorsqu'on désire amarrer dans un courant fort, il arrive qu'un Danforth trop léger « flotte » dans l'eau en angle plat, ce qui rend l'enfoncement plus difficile. On peut

## LE CHOIX D'UN EMPLACEMENT D'ANCRAGE

- Si vous vous trouvez dans une zone inconnue, consultez la carte avant de prendre une décision.
- Choisissez si possible un mouillage entouré de terre, sinon cherchez la protection la meilleure.
- Evitez la terre sous le vent où des bourrasques soudaines lanceraient votre bateau contre la plage.
- Evitez les récifs et eaux peu profondes étant donné que le bateau peut décrire un cercle lors d'un changement brusque de la direction du vent.
- Restez à l'écart des zones remplies de câbles. Elles sont indiquées sur la carte et signalées par des panneaux avertisseurs sur la rive.
- Essayez de jeter l'ancre sur un fond qui permet la meilleure prise possible. Les fonds boueux

et argileux constituent un terrain idéal, cherchez donc les emplacements marqués en conséquence sur votre carte.

● Eloignez-vous des fonds rocheux, du sable dur et des fonds recouverts d'une forte végétation où l'ancre pourrait s'embarrasser. Si vous êtes obligé de mouiller dans un tel endroit utilisez toujours des câbles de bouée.

● Ne mouillez jamais dans un canal ou une voie navigable ou dans leur proximité car votre bateau pourrait éviter sur l'ancre et gêner la circulation.

● Vérifiez le niveau de la marée, s'il y en a, et tenez compte d'une certaine marge lorsque vous calculez la touée.



Un câble attaché à la couronne permettra souvent de libérer une ancre prise dans un obstacle et qui ne peut être dégagée par l'inversion du sens de la traction.

cependant pallier cet inconvénient en ajoutant un morceau de chaîne entre l'ancre et la corde, c'est d'ailleurs un conseil valable pour toutes les ancres.

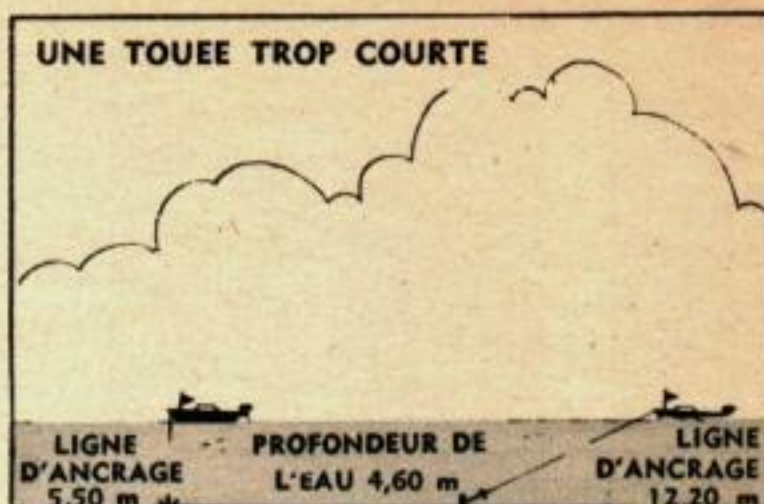
Le Northill ressemble plutôt à une variante plus anguleuse de l'ancre Yachtsman, sauf que le jas se trouve dans la couronne et non dans la partie supérieure. Cette particularité, outre l'angle et la forme des pattes ressemblant à une charrue, permettent à cette ancre de s'enfoncer plus rapidement et plus solidement. Il subsiste cependant l'inconvénient que, lorsqu'une seule patte est prise alors que l'autre est dégagée, la corde s'enroule autour de cette patte saillante. Le modèle Northill à pattes jumelles ressemble au Danforth, sauf qu'il y a des ailettes des deux côtés de chaque patte.

L'ancre Benson a une verge fourchue portant un anneau coulissant auquel est attachée la corde de l'ancre. Si l'ancre passe sous un rocher, etc., il suffit d'inverser le sens de la traction et l'anneau reglisse vers la couronne, dégageant ainsi l'ancre de la même manière qu'elle s'est enfoncée. Le modèle « Shearpin » de Danforth effectue ce même travail grâce à un enfourchement dans la patte ; cet enfourchement est bloqué à l'aide d'une goupille qui se casse si une pression est exercée sur elle.

Il existe littéralement une douzaine d'autres ancres modernes qui fonctionnent selon ces mêmes principes et une force de prise plus grande est obtenue grâce à l'emploi de pattes à plus large surface et pénétration rapide. Chaque modèle existe en outre en un certain nombre de dimensions différentes.

Le choix d'une ancre n'est pas une tâche facile, étant donné qu'il y a de nombreux facteurs qui entrent en ligne de compte. Laissez-vous conseiller par le dépositaire d'équipements nautiques avant de vous décider pour un modèle en particulier. Il connaîtra les conditions locales et pourra vous renseigner sur les différents types qui ont fait leur preuve dans votre région.

Lorsque vous vous êtes décidé pour un



Une touée d'un rapport de sept pour un (c'est-à-dire la longueur de la corde de l'ancre par rapport à la profondeur de l'eau) est recommandée pour un ancrage normal. Un morceau de chaîne intercalée entre la corde et l'ancre absorbera cependant les chocs causés par l'action des vagues sur la coque et permettra d'obtenir un angle de traction plus fermé, augmentant ainsi la force de prise.

La chaîne insérée entre l'ancre de 3,5 kg et la corde (sur la photo ci-dessous) a une épaisseur de 6 mm et une longueur de 2,40 m. Elle est employée conjointement avec une corde de nylon d'une épaisseur de 10 mm et d'une longueur de 30 m, attachées l'une à l'autre par un épissage qui entoure de la cosse galvanisée.





Le Yachtsman est doté d'un jas, en arrivant sur le fond il est prêt à s'enfoncer rapidement grâce à une patte à angle pointu.



La projection d'une patte constitue un inconvénient du yachtsman, car il peut arriver que la corde de l'ancre s'y accroche.

modèle particulier, vous pouvez utiliser le tableau du fabricant comme guide général pour savoir quelle dimension et quelle corde conviennent le mieux à votre bateau.

Ne faites cependant pas entièrement confiance aux indications données par le fabricant, étant donné qu'elles sont basées sur des conditions moyennes d'ancrage. Il faut également que vous teniez compte de l'orientation de mouillage, de la composition du fond, de la forme de votre coque, du vent et de beaucoup d'autres choses. Le dépositaire vous sera dans ce sens d'un grand secours.

Lorsque vous aurez acquis une bonne ancre, il faut ensuite que vous la fixiez sur votre bateau, et c'est ici que la plupart des nouveaux propriétaires de bateau font fausse route.

Du fait que les ancres modernes et légères obtiennent leur force de prise en s'enfonçant à un très petit angle, il en ressort que le sens de la traction sur la corde de l'ancre doit former l'angle le plus petit possible avec le fond.

Si l'angle est doublé, la force de prise de l'ancre diminue de moitié. En continuant à augmenter l'angle, l'ancre sera finalement arrachée du fond. Cela signifie donc qu'il faut disposer de suffisamment de corde

d'ancre afin d'obtenir le maximum de prise dans le fond.

Dans des conditions normales, la « touée » (la longueur de corde employée) doit être environ sept fois égale à la profondeur de l'eau ; par vent fort, il y a lieu d'augmenter la longueur jusqu'à concurrence de 10 ou 15 fois la profondeur. On peut cependant diminuer la longueur nécessaire sans modifier la force de prise en interrompant la ligne droite de traction entre le bateau et l'ancre. Cette interruption est obtenue sur des grands bateaux à l'aide d'une deuxième ancre coulisante ou d'un poids placé sur le parcours de la corde.

Pour les petits bateaux, la solution consiste à ajouter une chaîne galvanisée de 6 à 12 mm d'épaisseur et de 2 à 3 m de longueur entre l'ancre et l'extrémité de la corde. Elle accroîtra la force de prise de votre ancre dans toutes les conditions et évitera également la défaillance de l'ancre due aux mouvements de dérive du bateau. De nombreux dépositaires d'équipements nautiques vendent en même temps que l'ancre tout un appareillage de base, chaîne et corde comme un seul ensemble.

Si vous graduez votre corde à des intervalles donnés, vous pouvez utiliser votre ancre comme sonde pour contrôler la profondeur de l'eau. Ces marques seront également très utiles pour suivre la touée. Parmi les nombreuses méthodes de marquage, la plus pratique est celle qui consiste à tracer des petits points ou anneaux colorés autour de la corde. Marquez les cinq premiers mètres dans des intervalles de 50 cm, puis marquez le reste de la corde dans des intervalles de 2 à 3 mètres. En variant la couleur ou le nombre des anneaux, vous pouvez relever la mesure en un coup d'œil.

Une autre méthode consiste à passer des petits morceaux de ficelle ou de fils à travers la corde, il faut veiller à ce que chaque brin soit tressé fortement à travers le filin.

Le véritable processus de mouillage de petits bateaux semble être l'une des opérations les moins bien comprises dans le domaine du canotage. En supposant toutefois

● Ne jetez jamais l'ancre à l'envers. Elle se prendra probablement dans la corde et ne mordra pas dans le fond.

● Dans une véritable tempête, lâchez chaque morceau de corde dont vous disposez à bord, à condition toutefois que vous ayez suffisamment d'espace pour le faire sans danger.

● Après avoir jeté l'ancre, choisissez des amers et vérifiez 15 minutes plus tard si vous n'êtes pas en train d'aller à la dérive.

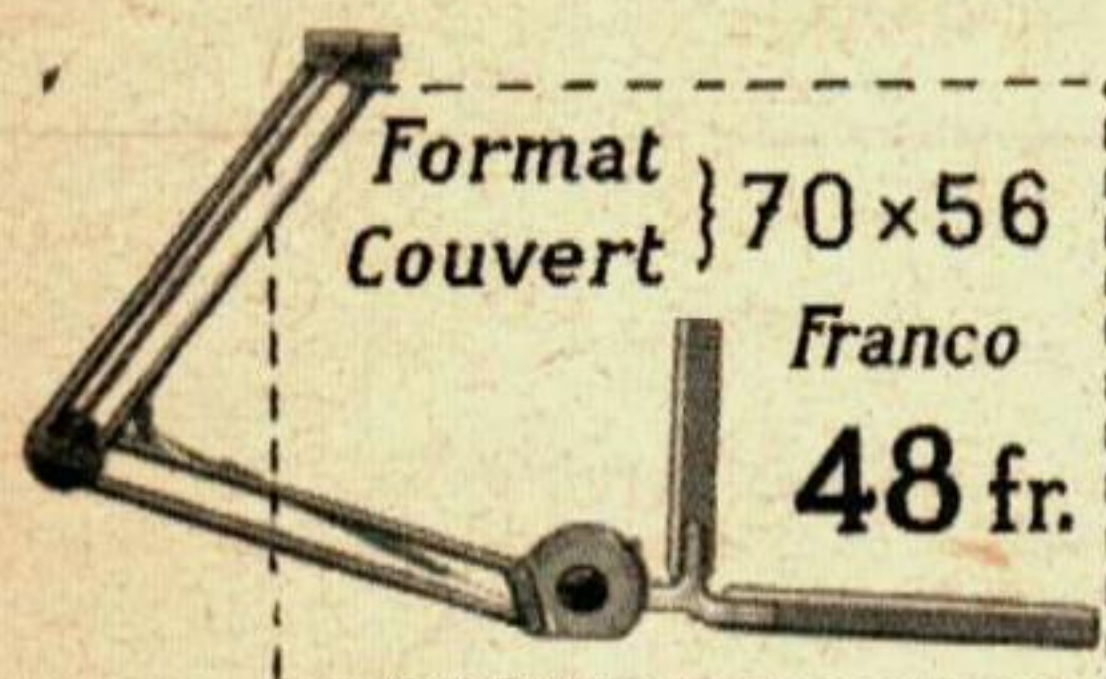
● N'attachez jamais une corde à l'ancre avec un nœud, employez une épissure avec une cosse.

● Toute embarcation de plus de 7,50 m devrait être dotée de deux ancres — une ancre de service pour l'emploi normal et une ancre de tempête que l'on jette pour avoir une prise supplémentaire par vent fort.

● Ne laissez pas une ancre à dégagement aisé (Benson, Danforth's Shearpin) trop longtemps sans surveillance, étant donné qu'un changement soudain du courant ou du vent pourrait la libérer.

(Suite page 123)

# MECANIQUE POPULAIRE PRESENTE



Appareils à Dessiner "JUNIOR"  
32 et 34, rue Damer - LYON 7<sup>e</sup>

Tout acier - Rapporteur inox.  
gravé en degré sur 180°  
crantage de 15 en 15 degrés  
INDÉRÉGLABLE et GARANTI  
Notice B franco

## FRIGORISTE

tous les  
MÉTIER DU FROID

Métiers d'avenir - Préparation  
accélérée par correspondance

ESSAI D'UN MOIS GRATUIT

— au cours de —

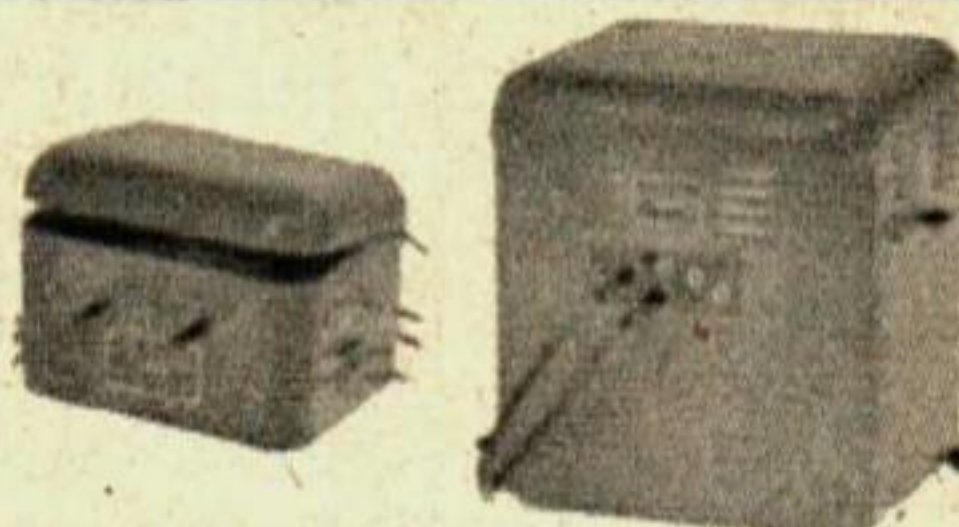
**L'INSTITUT TECHNIQUE  
MODERNE**

2, rue des Vergeaux, AMIENS  
Doc. serv. 10

## 20% D'ÉCONOMIE MINIMUM SUR

— Tout le matériel de Camping.  
— Peinture et papiers peints.  
— Mobilier pour salle de séjour.  
Ecrivez c. 3 t. en détaillant vos  
désirs au Grand Comptoir de Vente  
A.B.C., Service 1 - B.P. 131  
Strasbourg-Neudorf.

## SOUDEUSE A L'ARC



Type A 100      Type A 160  
SOUDURE - BRASURE - CHAUFFAGE  
ÉTAMAGE - DÉCOUPAGE TOUS MÉTAUX  
Depuis **503 F** Accessoires compris  
Garantie totale  
Doc. comp. contre 2 timbres  
**M.E.S. LORRAINE**  
25, rue Fouquet Paris 17<sup>e</sup> PER 77-12

## ROUILLE?

alors vite

**LIMPIFER**

L'ANTIROUILLE EFFICACE  
SANS EFFORT, RAPIDEMENT,  
ÉCONOMIQUEMENT

Vous dérouillerez balcons, gril-  
les, persiennes, toitures, etc.,  
pouvant les peindre ensuite  
sans attendre et sans couche  
préparatoire intermédiaire.

Documentez-vous sur ce nou-  
veau produit qui dérouille,  
rénove et entretient le fer.  
Drogueries, quincailleries,  
grands magasins.

Gros : SICAS - PARIS-10<sup>e</sup>.

## SACHEZ DANSER



APPRENEZ TOUTES  
DANSES MODERNES  
chez vous en quelques  
heures. Succès ga-  
ranti. Notice discrète  
contre 2 timbres.

École M.P. VRANY

45, rue Claude-Terrasse, PARIS-16<sup>e</sup>

## L'A.B.C. de l'ancrage

(suite de la page 74)

que vous ayez l'équipement de base adéquat, elle est en fait très simple. Choisissez en premier lieu l'endroit exact où vous désirez amarrer pour votre bateau. Puis naviguez contre le vent ou remontez le courant en choisissant celui qui est le plus fort et éloignez-vous suffisamment de l'endroit pour obtenir une touée adéquate. Arrêtez le bateau et descendez ensuite lentement l'ancre directement jusqu'au fond, laissez filer une touée d'au moins trois à quatre fois la profondeur de l'eau et fixez-la temporairement.

Enfin, faites demi-tour et laissez le bateau descendre lentement le courant jusqu'à ce que l'ancre se soit enfoncée et arrête le bateau.

Si vous ne voulez vous arrêter qu'une heure ou deux dans des eaux calmes tout en restant sur le bateau, la touée d'une longueur égale à trois ou quatre fois la profondeur sera largement suffisante.

Pour lever l'ancre, il n'y a qu'à effectuer la manœuvre inverse de l'ancrage. Remontez lentement jusqu'au-dessus de l'ancre, tirez fortement sur la corde, et l'ancre doit se dé-

gager. Si elle est trop profondément enterrée, il est nécessaire de faire un tour rapide autour de la bitte d'amarrage lorsque tout est relâché, puis repartez très lentement. Si aucun résultat n'est obtenu, décrivez un cercle serré autour de l'ancre, étant donné que la traction à partir d'un autre angle peut la libérer.