

Communiquer à bord

pendant la manœuvre de relevage d'ancre



Avec **Sandra Sautu**, skipper professionnel, fondateur de l'association **Femmes et Voiliers**, nous publions un extrait du colloque Techniques de mouillage et de communication à bord, animé par Sandra Sautu à Paris le **18 février 2015**

Cet extrait de colloque, illustre les activités à terre de l'**Union des Plaisanciers Français**, créé en **1961** par trois personnalités du monde de la mer, **Jean-Michel Barrault**, journaliste et circumnavigateur, **Eric Tabarly** et **Jacques Lebrun**, médaillé olympique.

Les membres de l'Union des Plaisanciers Français et leurs amis sont périodiquement conviés à des manifestations

sur l'eau comme à terre, en rapport avec le domaine maritime. Ils sont également invités à participer au Challenge de la Croisière, restitution amicale mais méthodique de leurs navigations, challenge donnant chaque année lieu à un classement de ses participants.

Les publications relatives à ces événements sont autant que possible restituées sur les pages de l'Union des Plaisanciers Français. L'accès en est soit réservé aux membres, soit public :

- www.upf.asso.fr
- www.facebook.com/uniondesplaisanciers
- [UPF Google+](#)

Dans ce moment consacré à la **manœuvre de remontée de l'ancre**, il est efficace d'abaisser la capote et de demander aux équipiers qui n'interviennent pas dans la manœuvre de **s'asseoir** ou de **rentrer** à l'intérieur.

La **communication entre barreur et équipier d'avant** est indispensable au moment du relevage de l'ancre afin de maintenir la **chaîne à la verticale** de la proue du bateau et afin de **soulager l'effort**

de l'équipier d'avant et du guindeau pendant la manœuvre de relevage :

- en avançant à la **bonne vitesse**
- en avançant dans la **bonne direction**
- en connaissant le **stade de manœuvre** en cours

Le plus naturel pour l'équipier d'avant est d'utiliser **un bras**. Le bras permet de donner deux indications au barreur : la **direction** prise par la chaîne et la **verticalité** de la chaîne.



Direction : Le bras n'indique pas le mouvement demandé au barreur, mais se lève en **répliquant la direction prise par la chaîne** devant la proue. A mesure que le barreur corrige la position du bateau, le bras de l'équipier d'avant accompagne la position de la chaîne. Le barreur arrive ainsi à savoir à quel moment la chaîne est dans l'axe du bateau, car le bras de l'équipier d'avant est levé dans un plan parallèle à la direction de la chaîne. Lorsque la **chaîne est dans l'axe**, l'équipier d'avant **remonte la chaîne** autant que possible.

Verticalité : Le bras de l'équipier d'avant **s'abaisse** lorsque la chaîne d'abord verticale commence à **s'engager sous le bateau**. Le barreur peut ainsi voir qu'il doit passer le moteur au point mort pour laisser la chaîne reprendre naturellement sa position verticale. L'équipier d'avant **relève** à nouveau son bras lorsque le barreur doit **avancer** à nouveau.

Une fois que l'**ancre est en vue**, de l'équipier d'avant doit le signaler au barreur. Le barreur ne doit pas accélérer brutalement car l'ancre est encore dans l'eau. Les expressions conventionnelles de l'équipier d'avant à l'intention du barreur, sont « **à pic** » lorsque chaîne est **verticale** et tire sur le jas de l'ancre, puis « **haute et claire** » lorsque l'ancre est **sortie** de l'eau, puis « **à poste** » lorsque l'ancre est remontée et que **plus rien ne traîne** le long de la coque.

Plus généralement, les points-clés de la **communication à bord** sont :

- **Se préparer** à l'avance avant de quitter le port et avant l'été (parler avec ses équipiers / écrire une liste de tâches ou une procédure / pratiquer).
Transmettre des connaissances aux autres, c'est confirmer les siennes propres : ce que l'on sait expliquer représente une connaissance véritablement acquise.
- Connaître et préparer une procédure : **structure simple** et modifiable, **connue** de tous à bord.
- Evaluer les possibles **modifications selon la situation** et les circonstances précises rencontrées à un moment donné (personnes, bateau, météo). Cette explication intervient avant de faire la manœuvre.
- **Eviter de compliquer** lors de manœuvres.
- **Distribuer** et maintenir les tâches pendant la manœuvre.
- **Priorité aux** gestes et non aux paroles. La communication doit rester précise tout en minimisant les paroles du fait du bruit ambiant.
- Etablir **un code**, un langage **précis** qui n'est pas modifié au dernier moment. Ne pas croire que parce que aux Glénans on utilise tel terme, tout le monde va l'utiliser, il revient au skipper de communiquer ses règles avant d'être face à la situation.
- Communiquer avec les **termes pertinents**.

- Utiliser des intermédiaires **compétents**
- **Avoir confiance** dans le bateau et dans les personnes / garder son calme et ne pas s'énerver parce que soit même on est plus rapide que celui qui exécute la manœuvre.
- Utiliser le **pilote automatique** et autres aides.

L'Union des Plaisanciers Français remercie à nouveau **Sandra Sautu** pour la qualité de son intervention et la satisfaction des participants.

Notes de **Vincent Delmas**

