

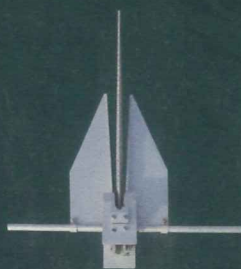
14 ancres sous haute tension

S'il est un sujet polémique, parfois passionnel, c'est bien celui des ancres. Nous en avons mis une quinzaine à l'épreuve du dynamomètre et de la vidéo, histoire d'en avoir le cœur net.

Texte : François-Xavier de Crécy. Photos : Jean-Michel Mille.



Britany



Fortress



Fob HP



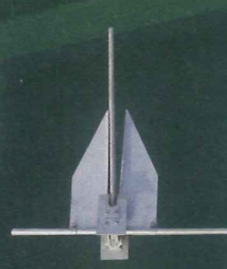
Fob Light



Bugel



Kobra II



Guardian



Delta



Supreme



Brake



Rocna



Seablade



Spade



Spoon

CALANQUE OU LAGON,

baie ou rivière, en croisière le bonheur est au mouillage. Un mouillage que l'on veut sauvage et tranquille, un moment privilégié dont on veut profiter en toute sérénité. Sans sursauter à chaque coup de rappel sur l'ancre, sans s'angoisser au milieu de la nuit si le vent monte et siffle dans les haubans... La bonne nouvelle, c'est que les progrès réalisés par les fabricants depuis une vingtaine d'années vont dans ce sens. A la fin des années quatre-vingt, c'est Lewmar qui a fait la révolution avec sa fameuse Delta. Sa géométrie en soc de charrue n'était pas nouvelle en soi, puisque la CQR l'avait adoptée bien avant elle. Mais le fait de combiner cette géométrie à une verge fixe favorisait l'enfouissement rapide et la rendait beaucoup plus efficace. Les fabricants ont ensuite continué à optimiser ce type d'ancre en améliorant la répartition des poids. Dans les années 2000, la nouvelle génération incarnée par les Brake et autres Spade allait plus loin en proposant des pointes lestées de plomb, voire des verges creuses. Quand 50% du poids de l'ancre se trouve dans la pointe, comme sur la Spade, l'enfouissement ne rate jamais, et il est rapide. Evidemment la fabrication est plus compliquée, et ces innovations ont un prix. Mais les performances sont bluffantes, et tous les tests réalisés depuis par la presse nautique l'ont prouvé. Aujourd'hui, il ne s'agit plus de savoir si les ancres « soc de charrue » sont meilleures que les plates, mais de mettre en évidence leurs différences de comportement. En général, les ancres soc de charrue ne décrochent pas brutalement comme les plates. En bonnes charrues, elles labourent le fond sous une forte traction mais doivent normalement rester enfouies. C'est ce que nous avons voulu vérifier en utilisant évidemment le dynamomètre, mais aussi la photo et la vidéo sous-marines.

Et plutôt que de donner la traction exercée au moment du décrochage, qui survient à un moment où l'ancre dérape déjà à bonne vitesse, nous avons retenu la traction maximale pour un déplacement de 0,4 nœud. On peut en effet considérer qu'une ancre qui dérape à plus de 0,4 nœud ne fait plus son office. Mais pour mieux rendre compte du comportement de l'ancre, nous avons systématiquement présenté les résultats sous la forme d'une petite courbe représentant la traction exercée pour un déplacement donné, de 0,1 à 0,4 nœud. Cette présentation inédite nous semble mieux rendre compte de la réalité. Elle fait d'ailleurs ressortir une certaine hiérarchie, et des écarts de performance qui témoignent de la technicité des ancres. L'ancre charrue, sans mauvais jeu de mot, est un objet très pointu.

L'ANCRE, UNE MECANIQUE DE PRECISION

Des ingénieurs ont mis dix ans à mettre au point leur ancre, optimisant la géométrie selon une méthode à la fois théorique et empirique. Leur problème, c'est qu'on ne peut pas affiner la géométrie sans compliquer la fabrication. Ce qui explique d'ailleurs que la tenue de l'ancre a un coût, ce que tendent à confirmer nos tests, un coût directement lié à la difficulté de fabrication.

L'ancre plate est sensiblement plus simple dans sa conception et sa géométrie. Elle est aussi moins chère, ce qui nous a incités à conserver quelques modèles de référence dans ce comparatif. Elle est aussi réputée plus polyvalente, meilleure sur les fonds de mauvaise tenue et notamment les fonds de vase. Ayant choisi la baie de Cavalaire pour terrain de jeu, nous n'avons pas pu valider cette bonne réputation. Nous avons en revanche pu confirmer les limites de l'ancre plate dans le sable. Sous une forte traction, elle s'enfonce dans un premier temps et creuse un sillon comme les charrues, mais elle finit inévitablement par se mettre sur la tranche avant d'être arrachée. Il n'y a donc pas de match, on l'a dit, entre plate et charrue... Sauf peut-être dans le domaine particulier des ancres légères. Ces ancres en alu recommandées pour le mouillage secondaire sont de plus en plus performantes, ce qui semble logique puisque les ancres modernes fonctionnent selon un mode dynamique (lié à leur géométrie) et non plus inertiel (lié à leur poids). Sur les quatre ancres légères que nous avons testées, deux ont obtenu d'excellents résultats, supérieurs à bien des ancres en acier galvanisé. L'une est une charrue, c'est la Spade aluminium, l'autre est une plate, c'est la Fortress. Et cette dernière l'emporte haut la main en tenant jusqu'à 2 510 kg de traction. Certes elle est un peu moins légère que la Spade aluminium (7,10 kg contre 4,5), mais c'est quand même



remarquable. Remarquable aussi le fait que ces deux ancres en alu championnes ne sont pas sorties indemnes du crash-test. La Spade a eu la verge complètement tordue et la Fortress a vu ses pelles prendre une forme concave qui la rend difficilement réutilisable. Ces ancres en alu ont donc une tenue supérieure à leur résistance mécanique. Mais il faut souligner qu'elles ont plié sans rompre. Autrement dit, dans le cas d'un mouillage extrême, elles auraient souffert mais auraient quand même tenu le bateau. Nos tests, effectués en baie de Cavalaire à partir de la vedette SNS 260 menée par son équipage de choc (voir encadré), se sont déroulés selon une procédure immuable. Fond de sable gras, assez mou, 30 mètres de chaîne de diamètre 10 pour 5 mètres d'eau, et arrière lente. Une fois l'ancre crochée, on met progressivement les gaz en surveillant simultanément le dynamomètre, un alignement pris à terre et le GPS. Ce dernier se révèle précieux, car il nous indique une vitesse de déplacement qui augmente souvent avec la traction sans que l'on puisse ressentir un décrochage – en particulier, on l'a dit, pour les ancres charrues. Chaque traction est répétée plusieurs fois pour valider les résultats. Les opérations sont suivies sous l'eau



Deux fois 320 ch, il ne fallait pas moins pour faire déraiper les meilleures...

FX DE CRECY



Guy, Jean-Pierre, Dany et les autres n'ont pas été découragés par le nombre d'ancres à tester.

FRANCOIS PARIS

par notre photographe Jean-Michel qui a pu aussi filmer le comportement des ancres. Des séquences très instructives dont certaines seront postées, promis, dès qu'on aura le temps, sur notre blog monvoilemag.com. Ces vidéos sont un précieux témoin, car au-delà des mesures, rien ne vaut le constat de visu du comportement de l'ancre. C'est d'ailleurs pour cette raison que votre serviteur a passé une combinaison pour voir comment ça se passait sous l'eau. Passionnant, et instructif aussi pour la manœuvre de mouillage. On comprend mieux, par exemple, pourquoi les ancres plates ont besoin de temps pour s'enfouir sous une traction modérée. Si vous enclenchez tout de suite la marche arrière, elles se contentent souvent de racler le sable du bout de leurs pointes. On voit aussi ce qui se passe quand le bateau manœuvre pour exercer une traction désaxée de 40°, pour simuler une rafale de vent latérale. Les charrues s'alignent et se réenfouissent sans problème, à l'exception de la CQR. Les plates légères pivotent sur leur long jas sans se retourner. Les plates classiques prennent souvent une accroche plus superficielle et plus fragile. Bref, rien ne vaut l'observation directe et, une fois de plus, nous n'avons pas regretté de nous être jetés à l'eau! ■

RIEN N'ETAIT POSSIBLE SANS LA SNSM !

Que peuvent avoir en commun un ancien directeur du port de l'Herbaudière (île de Noirmoutier), un professeur d'université alsacien, un ancien restaurateur, un médecin hollandais, un ex-directeur commercial, un imprimeur, un mareyeur à la retraite? Réponse : un engagement au service des autres marins, professionnels et plaisanciers, le goût des belles manœuvres et assez de courage pour embarquer sur la SNS 260 par tous les temps. A Cavalaire, les bénévoles de la SNSM viennent de tous les horizons. Mais à bord, chacun sait ce qu'il a à faire, et le reste ne compte plus. Ponctuels, volontaires, efficaces, disponibles, les marins de la SNSM de Cavalaire ont mis toute leur énergie et leur compétence dans ces tests d'ancres. S'ils sont réussis, c'est surtout grâce à eux et à leur patience. Ce mardi matin, la rupture de deux lignes de mouillage sur la première ancre testée ne les a pas découragés. On résout le problème, on refait, on recommence, et toujours dans la bonne humeur! On leur doit donc une fière chandelle, ainsi qu'à la société Tractel – merci Francis – qui a fourni le dynamomètre. Saluons aussi la solidarité de certains fabricants et revendeurs qui ont soit laissé des ancres essayées à la SNSM (y compris le coûteux modèle en inox, merci Plastimo), soit fourni du matériel et notamment une grande longueur de chaîne de 10 (merci VDM).



FX DE CRECY

▲ Un grand merci également à la société Tractel qui nous a prêté un dynamomètre numérique avec son répéteur.

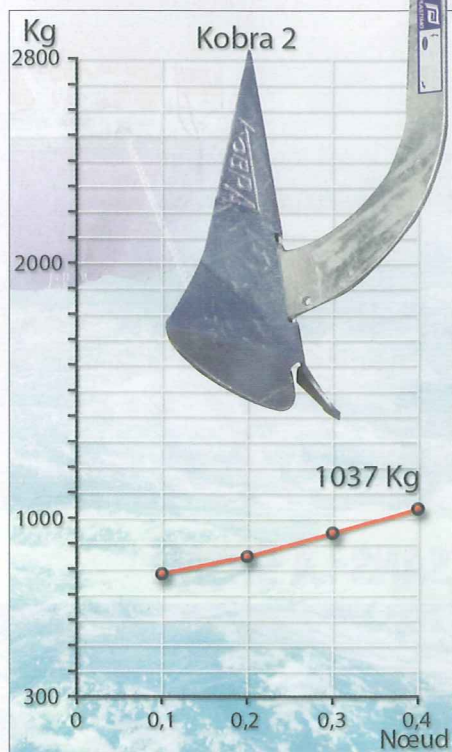
“ L'équipage de la SNSM a apporté son aide logistique, mais aussi une expertise précieuse en matière de mouillage et de manœuvre. ”

ANCRES CHARRUES

Autrefois marginales, ces ancres sont aujourd'hui au cœur du marché parce qu'elles innovent et progressent, et aussi parce qu'on en trouve désormais à presque tous les prix. Pourquoi s'en passer ?

► KOBRA II 16 KG **185 €** Une valeur sûre

Réputée comme une valeur sûre en terme de rapport qualité-prix, la Kobra de Plastimo tient son rang dans la mesure où elle est la moins chère des ancres charrues, sans pour autant être la moins performante. Nous avons répété les tractions en obtenant toujours des résultats similaires, à savoir un décrochage aux alentours d'une tonne. En mettant plus de chaîne que les 30 mètres de notre essai, on doit néanmoins pouvoir mouiller sereinement en toutes conditions.



Correctement positionnée (1), la Kobra s'ensable sous la traction (2). Aux alentours d'une tonne, elle commence à labourer le fond (3). Sur cette image on voit, à la quantité de matière soulevée, qu'elle n'est pas enfouie très profondément, en particulier si on compare son sillon à celle de la Manson ou de la Spade. Cette impression visuelle est confirmée par le dynamomètre. Sur la courbe ci-contre, on constate que la traction augmente de façon linéaire, ce qui est rassurant, mais selon une pente modérée, ce qui n'est pas idéal. Sur la photo 3, on voit que la chaîne très tendue tire selon un angle excessif. Il faudrait plus de chaîne pour que cet angle reste inférieur à 8° et que l'ancre tienne mieux.

LES ANCRES CHARRUES

Modèle	Entrée de gamme				Milieu de gamme				Haut de gamme	
	Kobra 2	Delta	Bugel	Spoon	Brake	Rocna	Seablade	Rock	Spade	Manson Supreme
Fabricant/importateur	Navimo	Lewmar France	Bleu Nautique	STF	MPI	Vidal Marine	STF	FOB	STF/Bleu Nautique	Navimo
Matériau	galva	galva	galva	galva	galva	galva	galva	galva	galva	inox
Poids	16 kg	16 kg	14 kg	15 kg	12 kg	15 kg	galva	16 kg	15 kg	16 kg
Conception	France	Grande-Bretagne	Allemagne	France	France	Nouvelle-Zélande	France	France	France	Nouvelle-Zélande
Origine	Chine	Chine	Allemagne	Tunisie	France	Chine	Tunisie	France	Tunisie	Nouvelle-Zélande
Prix public	185 €	254 €	273 €	298 €	319 €	349 €	357 €	361 €	520 €	1 673 € (galva 361 €)
0,1 nœud	781 kg	542 kg	540 kg	499 kg	484 kg	680 kg	385 kg	955 kg	1 286 kg	671 kg
0,2 nœud	850 kg	679 kg	551 kg	548 kg	627 kg	1 212 kg	555 kg	1 535 kg	1 316 kg	1 049 kg
0,3 nœud	942 kg	847 kg	696 kg	628 kg	747 kg	1 876 kg	843 kg	2 134 kg	2 300 kg	1 390 kg
0,4 nœud	1 037 kg	1 234 kg	890 kg		866 kg	2 156 kg	900 kg	2 179 kg	2 655 kg	1 590 kg
Traction désaxée	758 kg	1 205 kg	851 kg	709 kg	938 kg	2 450 kg	826 kg	1 804 kg	2 429 kg	1 434 kg
Rapport qualité/prix	★★	★★★★	★★	★	★★	★★★★★	★	★★★★★	★★★★★	★★
Commentaires	Décrochage sensible aux alentours d'une tonne, il lui faudrait plus de chaîne. La Kobra se trouve à 167 € chez Big Ship.	Décroche progressivement vers 1,2 tonne. La Delta se trouve à 179 € (I) chez Uship.	Elle fait moins bien que les « entrées de gamme » (Delta ou Kobra), mais c'est une 14 kg.	Décrochage brutal vers 700 kg, ce qui est a priori problématique pour ce type d'ancre.	Sous-dimensionnée par rapport aux autres (12 kg), décrochage sensible vers une tonne.	Même type d'ancre « moyenne gamme » que la FOB Rock, mais commence à dérapier plus tôt.	Commence à dérapier trop tôt et décroche carrément vers une tonne.	Décrochage progressif, sans à-coups, une ancre très sécurisante pour un prix raisonnable.	Toujours la meilleure, elle justifie son prix.	Décrochage progressif. Le rapport qualité/prix est exprimé sur la base du prix du modèle inox.

► LEWMAR DELTA 16 KG

Elle est partout !

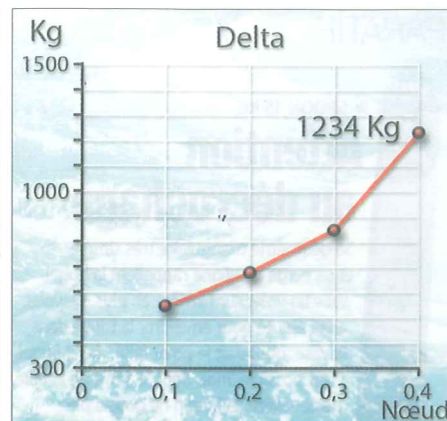
La plus ancienne et la plus diffusée des ancres charrues est aussi l'une des moins chères si on l'achète chez Uship (40% en dessous du tarif public). C'est un fait à ne pas perdre de vue quand on regarde ses résultats aux tests qui, sans être calamiteux, ne sont pas exceptionnels. Elle était emportée à 0,4 nœud sous une traction de 1 205 kg, soit l'équivalent d'un vent d'environ 50 nœuds soufflant sur un voilier de 12 mètres.

Dans des conditions aussi extrêmes, il faudrait sans doute doubler la longueur de chaîne, ce que n'importe quel skipper aurait fait. La Delta

reste donc une bonne ancre, même si elle souffre de la comparaison avec certaines concurrentes plus récentes comme la Spade ou la Rocna. Au vu des images sous-marines, on s'aperçoit que ces dernières s'enfouissent plus profondément.



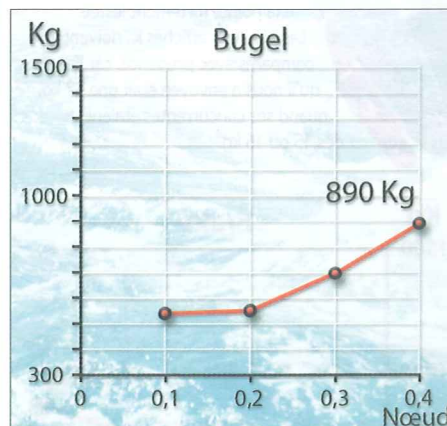
La Delta s'ensable (2) en s'inclinant légèrement parce que sa pelle convexe l'oblige dans un premier temps à s'appuyer sur un seul côté. Une fois l'ancre enfouie, la pression s'équilibre. Et quand l'ancre dérape (3), elle reste bien positionnée et susceptible de se réenfouir.



La courbe brisée à partir de 0,3 nœud indique que l'ancre continue à s'enfouir tout en labourant le fond, ce qui lui permet de redoubler d'efficacité... jusqu'à un certain point.

► BUGEL 14 KG

Simple et plutôt efficace



L'arceau de la Bugel est là pour l'obliger à se poser dans le bon sens. Mais il joue aussi son rôle quand l'ancre laboure le sol, son angulation favorisant l'enfouissement. Sur la courbe ci-dessus, on voit que la traction augmente fortement dès 0,2 nœud.

Cette ancre, désormais revendue par Bleu Nautique, a été conçue et développée par l'Allemand Wasi et souvent copiée, notamment par des constructeurs amateurs. Trois raisons à cela : elle n'est pas protégée par un brevet, est relativement simple à construire avec sa pelle triangulaire et sa verge droite, et surtout, c'est une bonne ancre. Elle s'est plutôt bien comportée lors de nos essais, cédant du terrain sous la traction mais ne décrochant pas. C'est vrai qu'elle n'a pas atteint une tonne de traction, mais il faut souligner que c'est une 14 kg, alors que ses concurrentes, la Delta ou la Kobra II, affichaient 16 kg et davantage de surface. Notez par ailleurs que la Bugel est proposée en première monte par le chantier Amel, ce qui tend à renforcer sa crédibilité.

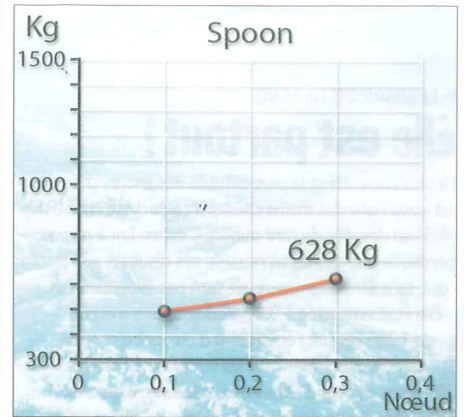
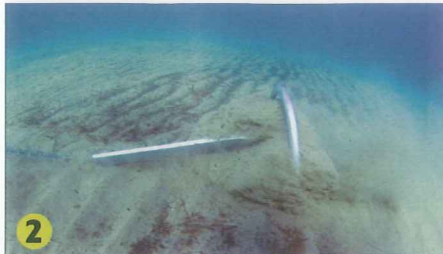
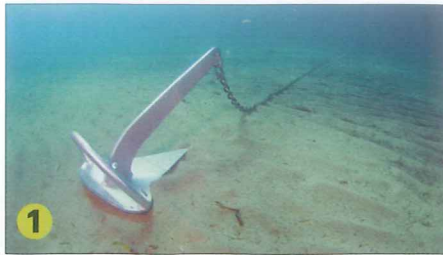
► SPOON 15 KG

Attention au décrochage

Sa géométrie triangulaire très simple et sa verge rectiligne rappellent la Bugel, avec un volet sur l'arrière en plus. Ce volet a été ajouté pour améliorer la tenue dans la vase, qui serait le point faible de la Bugel. C'est possible, mais dans le sable de la baie de Cavalaire, la Spoon ne nous a pas convaincus plus que cela. Elle décroche même assez brutalement vers 700 kg. Il est possible que sa pelle étroite manque un peu de surface.

298 €

Au sol, la Spoon se pose à plat sur sa pelle. Sa pointe n'étant pas lestée, elle mettra un peu plus de temps à pénétrer le sable. Sous la traction cependant, on voit qu'elle s'enfouit peu (2), la verge n'est pas parallèle au sol et reste en surface. Plus la traction s'accroît, plus elle dérape en labourant la surface du sable (3). La chaîne se tend et se soulève du sol, ce qui rend l'ancre encore moins efficace.



La courbe est tronquée du fait d'un décrochage brutal intervenu à 0,3 nœud, ce n'est donc pas très concluant. Au fond cette charrue se comporte un peu comme une ancre plate.

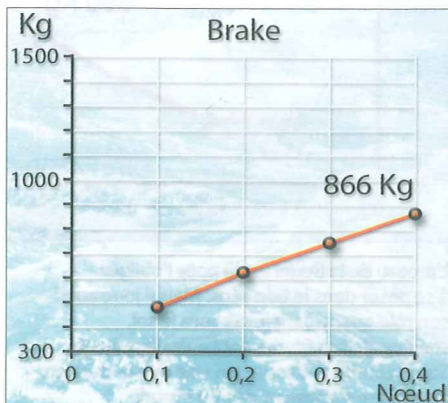
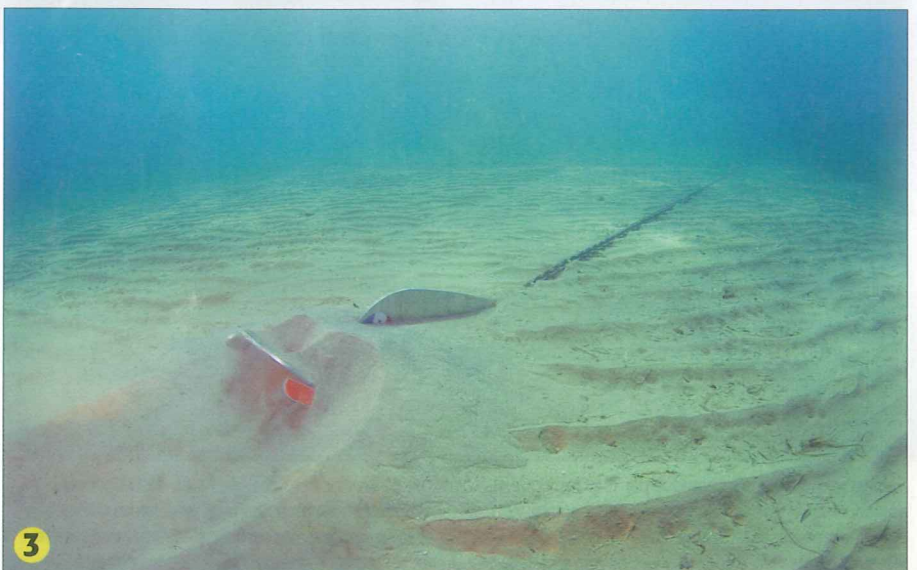
► MPI BRAKE 12 KG

Pas à son avantage

Confrontée à une concurrence très agressive en terme de prix (surtout depuis que les Delta et autres Britany sont fabriquées en Chine), la société MPI a quand même décidé de maintenir sa production dans le Loir-et-Cher où elle emploie une dizaine de personnes. Jeannick Botin, son patron, est aussi le concepteur de cette ancre très innovante à la pointe fortement lestée.

Les résultats affichés ici doivent être comparés avec prudence, car l'ancre qu'il nous a envoyée était une 12 kg, quand ses concurrentes étaient des 15 ou 16 kg.

319 €



Avec sa pointe lestée, la Brake s'enfouit rapidement (2) et travaille correctement. Techniquement, elle fonctionne, mais elle est sous-dimensionnée et sa pelle a moins de surface que les autres, ce qui tend à fausser la comparaison.

► ROCNA 15 KG

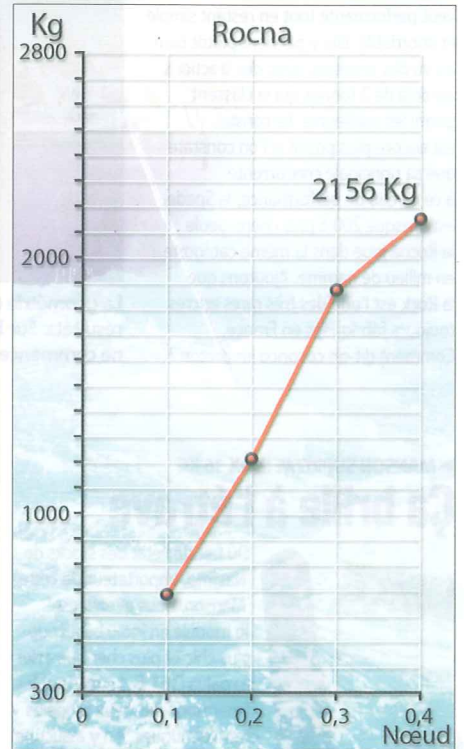
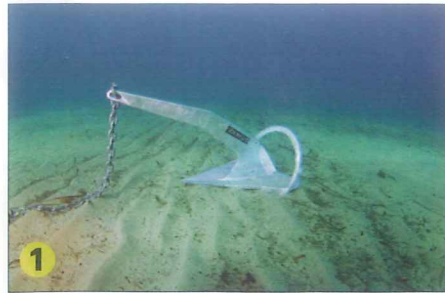
Une nouvelle ambitieuse !

349 €

Cette nouvelle ancre néo-zélandaise est arrivée en France via le catalogue VDM, précédée par une réputation flatteuse. Réputation justifiée au vu de nos tests. Sa géométrie évoque un peu une synthèse de la Delta pour la verge, de la Bugel pour l'arceau et de la Spade pour la pelle. Un cocktail gagnant puisque la Rocna se classe au même niveau que la Rock de FOB, c'est-à-dire parmi les meilleures. D'ailleurs, leurs prix sont assez proches, avec un léger avantage pour cette Néo-Zélandaise fabriquée en Chine. Notez la verge implantée presque sur l'avant la pelle, ce qui permet à la partie arrière légèrement recourbée de bien travailler dans le sol.



La Rocna croche rapidement, même si sa pointe n'est pas lestée (2). A son sillon, on voit que la partie arrière de la pelle travaille à plein (3) malgré une traction qu'on devine extrême à la tension de la chaîne. La courbe de performance ne dit pas autre chose, mais elle indique également que l'ancre garde un comportement linéaire au-delà d'une tonne de traction, ce qui suffit à la différencier de nombre de ses concurrents.

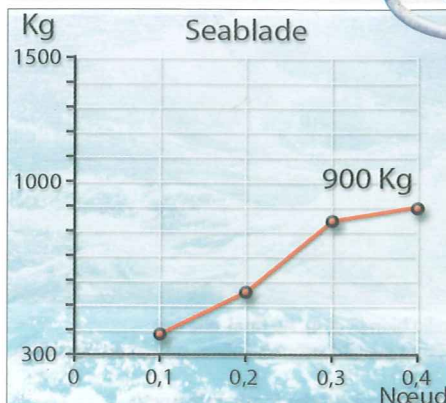
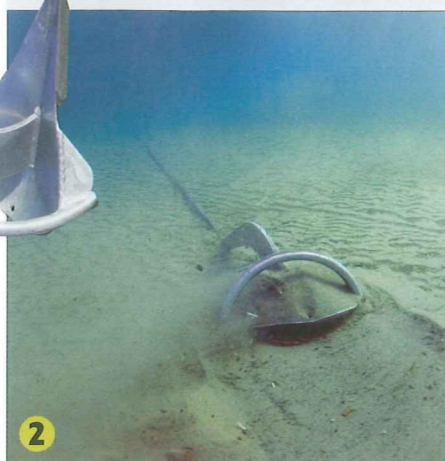
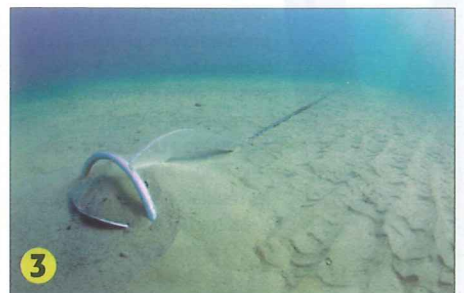
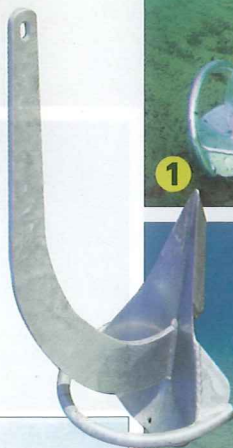


► STF SEABLADE 16 KG

Peut mieux faire

357 €

Cette nouvelle ancre a été conçue par STF, le fabricant de la Spade, pour contrer la Rocna. Les deux sociétés ont d'ailleurs été en procès, STF considérant que Rocna avait repris à son compte le principe breveté de la pelle concave. En terme de performances cependant, la Seablade ne semble pas égaler sa rivale néo-zélandaise. C'est même l'une des rares ancres charrue à décrocher de façon sensible aux alentours d'une tonne. Sur les images sous-marines, on voit qu'au-delà d'une certaine traction, la pointe griffe le fond sans s'y enfoncer vraiment.



Malgré sa pointe lestée d'une surépaisseur d'acier, la Seablade ne semble pas s'enfoncer assez profondément (2). On peut stopper la traction (3) et la reprendre en douceur (4), le résultat est toujours le même.

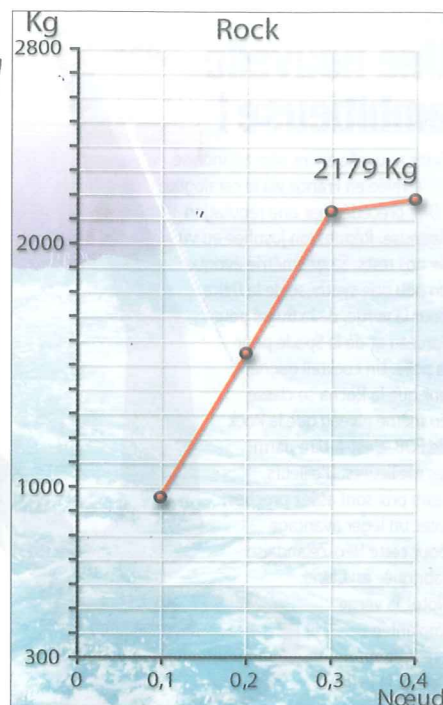
► FOB ROCK 16 KG

Solide comme une Bretonne

Patiemment mise au point par les éminents spécialistes de la maison bretonne FOB, cette ancre charrue se veut performante tout en restant simple et abordable. Elle y parvient plutôt bien au vu des résultats, avec des tractions au-delà de 2 tonnes qui la classent parmi les meilleures. Le constat est encore plus positif si l'on constate que sa principale concurrente à ce niveau de performance, la Spade, est presque 200 € plus chère. Seule la Rocna joue dans la même catégorie en milieu de gamme. Ajoutons que la Rock est l'une des très rares ancres toujours fabriquées en France. Comment dit-on cocorico en breton ?



La géométrie très aboutie de la Rock se traduit par de bons résultats. Sur la courbe, on remarque notamment qu'elle ne commence à labourer que vers une tonne de traction.

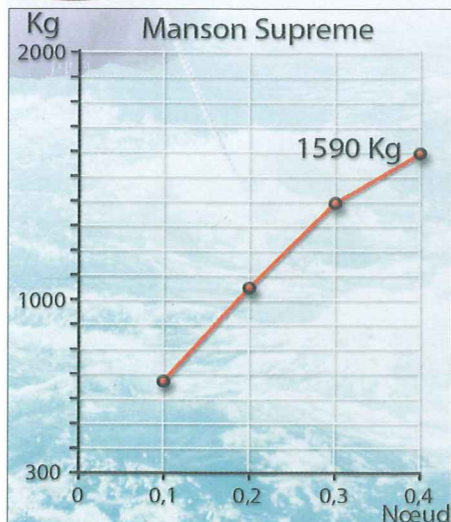
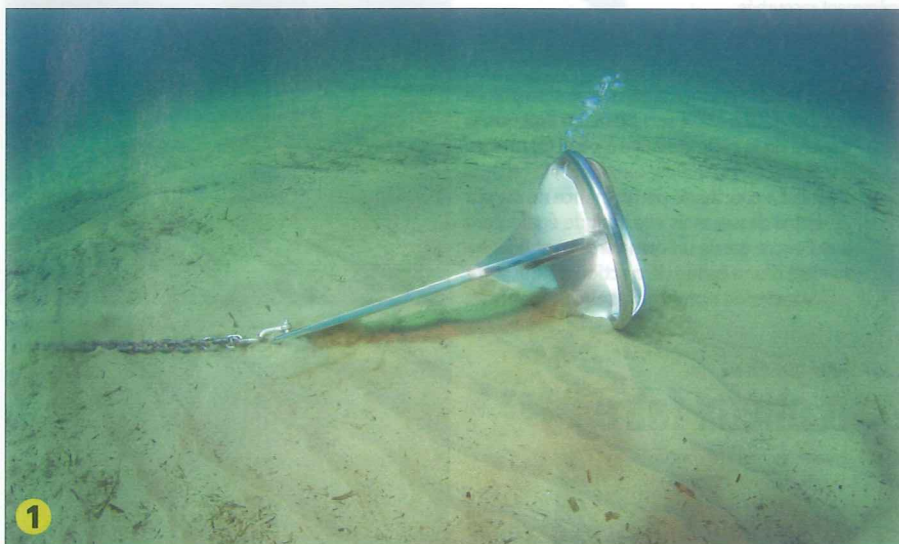


► MANSON SUPREME INOX 16 KG

Ça brille à l'étrave

1 673 €

Du fait de l'état des stocks de Navimo, importateur de cette Manson, nous avons testé le modèle en inox, beaucoup plus chic et plus cher que celui en galva (361 €). Le poids et les dimensions des deux modèles étant identiques, il n'y a aucune raison pour que la version en galva se comporte différemment. C'est la toute première ancre que nous avons testée à Cavalaire, et dans un premier temps elle nous a plutôt impressionnés, notamment parce qu'elle a cassé deux lignes de mouillage ! Avec le recul et les résultats des concurrentes, les tractions mesurées ne sont finalement pas exceptionnelles. Ce qui est sûr en revanche, c'est qu'une ancre en inox a quand même une sacrée gueule !



La Manson s'enfouit de façon satisfaisante (2) et travaille bien (3 et 4). Au final, elle fait cependant moins bien que la Rock ou la Rocna qui coûtent sensiblement le même prix (si on considère le modèle en acier galvanisé).

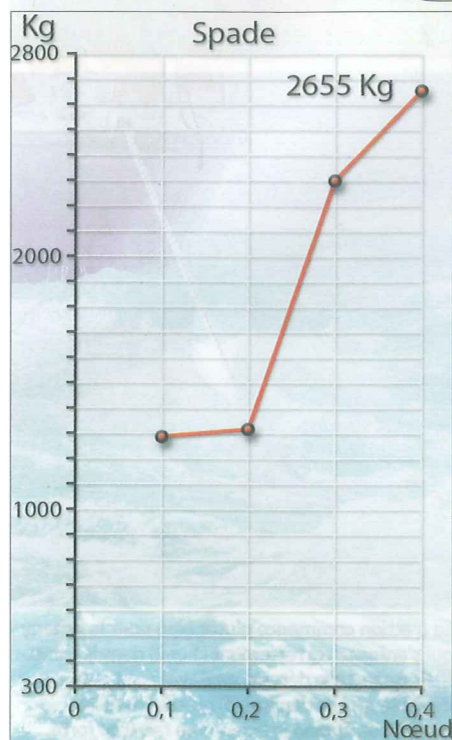
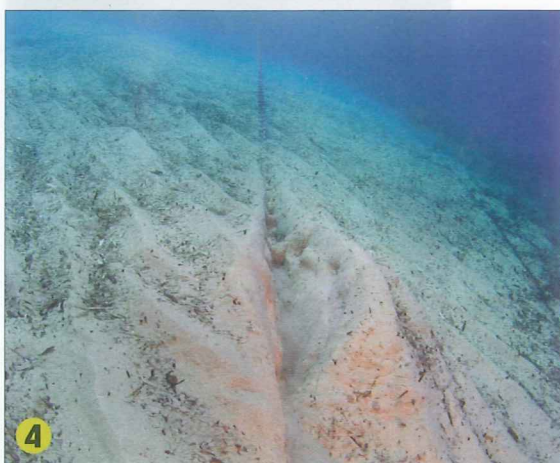
Notez la verge ajourée, censée faciliter le décrochage de l'ancre sur des fonds rocheux.

► SPADE 15 KG

520 €

Toujours au top !

Star des essais depuis quelques années maintenant, la Spade assume son statut et confirme sa tenue exceptionnelle dans le sable. Avec une telle ancre, vous êtes sûr de garder une marge de sécurité au mouillage, les 2 655 kg de traction mesurés correspondant à un vent de plus de 70 nœuds sur un voilier de 12 mètres... Cette sécurité peut justifier le prix assez élevé de la Spade. C'est en outre la plus technique à construire avec sa verge creuse et sa pointe fortement lestée au plomb qui représente à elle seule 50% du poids total. Deux spécificités qui font de la Spade une sorte de culbuto qui revient toujours sur sa pointe.



Grâce à sa répartition des poids radicale (la moitié du poids dans la pointe), la Spade s'ensable rapidement (2), comme aspirée dans le sable. Sous une tonne de traction et même au-delà, elle ne fait que s'enfouir plus profondément sans céder de terrain. Quand elle finit par labourer le sol, c'est en profondeur : on ne la voit plus du tout (4). Sur la courbe, notez la deuxième accroche qui semble intervenir à 0,2 nœud. Il faut une tonne de traction supplémentaire pour passer de 0,2 à 0,3 nœud ! Impressionnant.

UNE QUESTION DE TERRAIN ?

Trois ancres que nous avons projeté de tester ont finalement été exclues du comparatif parce qu'elles ne permettaient pas de dégager des résultats clairs. L'antique (et très chère) CQR de Lewmar, utilisée depuis les années quarante en plaisance, crochait parfois mais se décrochait souvent définitivement en traction désaxée, handicapée par son moyeu qui tend à dégager la pointe du sable. La Manson Ray, pour sa part, serait plutôt une ancre de vase, ce qui explique peut-être sa géométrie insolite. Elle nécessiterait une manœuvre de mouillage très douce pour s'enfouir progressivement. Accordons-lui le bénéfice du doute !



▲ En baie de Cavalaire, nous avons mouillé les ancres dans un sable gras et très meuble.

Manson Ray
15 kg
394 €



Lewmar CQR
16,5 kg
1 168 €



ANCRER PLATES

Les inconditionnels de la plate, réputée plus polyvalente, peuvent encore trouver leur bonheur. Mais les best-sellers sont toujours un peu les mêmes !

► BRITANY 16 KG

Le standard Plastimo

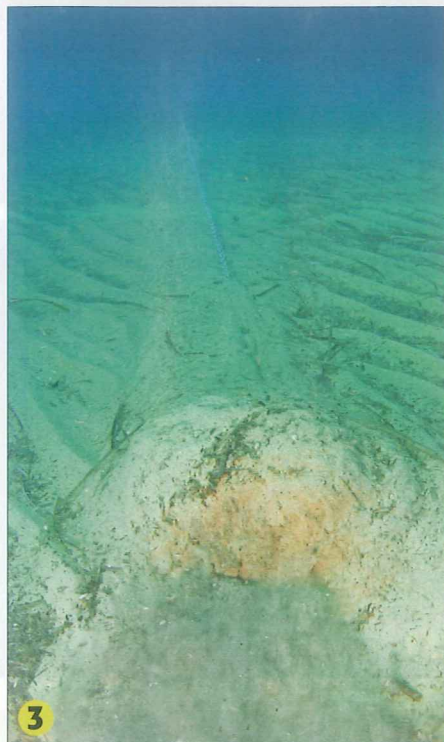
Une ancre honnête, éprouvée depuis des années par des milliers d'utilisateurs. Evidemment il y a mieux aujourd'hui, mais faut-il pour autant la jeter aux orties ? Certainement pas si on se limite au mouillage occasionnel. Mais il est intéressant de voir dans l'eau comment elle dérape. En l'absence de jas, elle finit par se mettre sur la tranche et ne retrouve jamais sa position initiale. Vous n'avez plus qu'à remouiller.

144 €
530 kg*



LES ANCRER PLATES

Modèle	Britany	HP
Fabricant/importateur	Navimo	FOB
Matériau	galva	galva
Poids	16 kg	16 kg
Conception	France	France
Fabrication	Chine	France
Prix public	144 €	206 €
Dans l'axe	530 kg	860 kg
Traction désaxée	394 kg	933 kg
Rapport qualité/prix	★★★	★★★★
Commentaires	Ancre tout-terrain de préférence pour le mouillage occasionnel. On la trouve à 110 € chez Big Ship.	Une tenue sensiblement plus forte, mais elle est plus chère. Chez Uship, on peut cependant la trouver à seulement 173 €.



La traction commence plutôt bien pour la Britany qui s'enfonce correctement (1 et 2) dans le sable. Mais quand elle dérape, on devine à la motte de sable qu'elle déplace (3) qu'elle travaille en surface. Quand la traction se fait trop forte, elle se met sur la tranche et n'utilise plus qu'une de ses deux pointes (4).

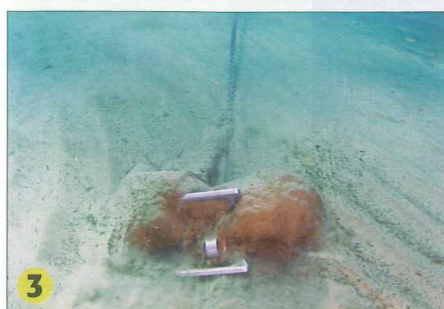
► FOB HP 16 KG

Très forte pour une plate

Elle coûte plus cher que la Plastimo mais a affiché une meilleure tenue lors de nos essais. Elle a même fait aussi bien ou mieux que certaines ancres charrues.

Pour 30 euros de plus, ça peut quand même valoir le coup ! Notez par ailleurs que les ancres FOB sont les seules de ce comparatif à être approuvées par le bureau Veritas.

173 €
933 kg*



La FOB nous a semblé moins encline à se mettre sur le côté et a approché une tonne de Traction. Notez qu'en théorie, les ancres plates supportent un angle de traction plus élevé (comme sur l'image 4).

* Meilleure traction enregistrée

ANCRES LEGERES

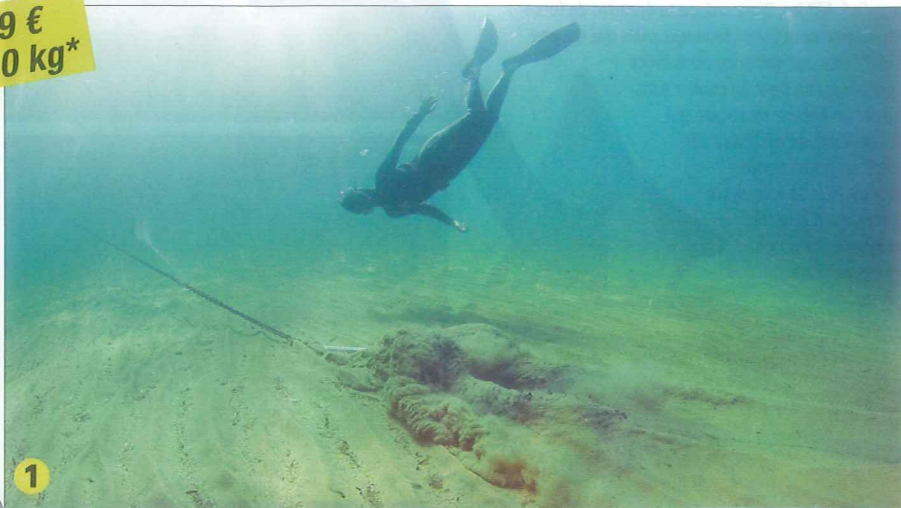
Légères mais étonnantes, ces ancres en alu nous réservent de belles surprises. Leur vraie limite n'est pas tant dans la tenue que dans la résistance mécanique.

► **FORTRESS 7,10 KG**

Une championne toutes catégories

419 €
2 510 kg*

Cette ancre autoproclamée « meilleure du monde » assume son slogan et signe une performance assez bluffante, 2,5 tonnes de traction, c'est-à-dire mieux que la plupart des ancres galva testées dans les mêmes conditions. Elle n'est pas sortie indemne de l'épreuve, et a vu ses pelles ployées et rendues concaves par la pression du sable. Nous avons néanmoins pu la réutiliser, mais on peut supposer qu'elle aura désormais plus de mal à crocher dans un sens que dans l'autre. Testée avec un simple bout plombé, elle a tenu jusqu'à 1 200 kg et c'est le bout qui a cédé. D'une certaine façon, il sert alors de fusible et protège l'ancre. Mais quid du bateau lui-même si le mouillage lâche dans des conditions extrêmes ? C'est la raison pour laquelle ces ancres en alu, même très performantes, sont toujours vendues comme mouillage secondaire. Notez également sur cette Fortress l'importance du réglage du débattement des pelles (voir encadré). Testée en position « vase », la Fortress n'a jamais croché. En position « sable », elle est tout simplement la meilleure.



Quand on cule trop vite en mouillant, ces ancres légères ont du mal à crocher et traînent au fond sur une pointe et l'extrémité du jas (1) sous l'œil du journaliste médusé. Il suffit alors de ralentir pour que les pointes crochent et enfouissent la Fortress qui tient ensuite plus de 2,5 tonnes.

Le réglage qui change tout

La Fortress a la particularité de proposer deux réglages possibles pour la pelle, correspondant à deux trous dans la verge (2). Il suffit de démonter le jas (3 et 4) et de le passer du trou avancé, qui limite le débattement de la pelle à 45° (1), au trou le plus reculé sur la verge (5) qui ferme l'angle à 32° (6). Les tests réalisés dans les deux configurations sont éloquentes, puisque la Fortress n'a pas croché dans le sable avec ses pelles à 45° (réglage « vase »). Passée en réglage « sable », elle a donné les résultats bluffants évoqués ci-dessus.



* Meilleure traction enregistrée

► SPADE ALUMINIUM 4,5 KG

Petite mais costaude

Même géométrie que la Spade en galva, et mêmes performances étonnantes pour la petite sœur en aluminium. Du haut de ses 4,5 kg, elle a tenu jusqu'à 1 477 kg. D'accord, cette épreuve de force a complètement tordu sa verge, mais elle n'a pas cédé! Cette performance nous incite à penser qu'on peut lui confier sans crainte un bateau de régate qui ne mouillera qu'occasionnellement, ou pour raisons de sécurité. Elle a en outre l'avantage d'être très compacte, sans pelle agressive ni jas démesuré.

382 €
1 477 kg*



Fonctionnant comme sa grande sœur en acier, la Spade aluminium montre les mêmes qualités étonnantes. Si elle n'est pas montée aussi haut que la Fortress en traction, il faut aussi noter qu'elle est plus légère (seulement 4,5 kg) et surtout nettement plus compacte. Avec le grand jas stabilisateur, les plates en alu de type Fortress ou Guardian ont l'inconvénient d'être un peu encombrantes, voire agressives sur l'étrave.

► FOB LIGHT 7,8 KG

Un cran en dessous

Cette ancre légère faite d'un alliage d'aluminium, magnésium et titane s'est révélée moins accrocheuse que les autres FOB. Il semble que ses pelles assez épaisses aient eu du mal à bien pénétrer dans le sable de la baie de Cavalaire.

Ou peut-être est-ce le jas très court qui ne permet pas de positionner l'ancre bien à plat comme sur la Guardian ou la Fortress. Quoiqu'il en soit, cette FOB poids plume n'a pas convaincu.

367 €
560 kg*



La pelle assez épaisse de la FOB Light pénètre difficilement dans le sable de la baie de Cavalaire (1). Il faut reculer très progressivement pour l'ensabler (3) sous peine de la voir simplement griffer le fond, dressée sur ses deux pointes (2).

► GUARDIAN 8,20 KG

Moins forte, mais suffisante

Présentée comme « moins sophistiquée mais plus économique » que la Fortress, la Guardian est en fait sensiblement au même prix. C'est un problème, car elle est effectivement moins sophistiquée et surtout moins performante selon nos tests. En même temps, avec la Guardian l'ancre cédera du terrain avant de se tordre ou de provoquer la rupture du bout plombé, ce qui est peut-être préférable. Et la traction qu'elle a soutenue correspond quand même à environ 50 nœuds de vent sur un voilier de 9 mètres. C'est peut-être la sagesse de ne pas avoir une tenue supérieure à la résistance mécanique, surtout pour un petit bateau ou un mouillage secondaire.

450 €
819 kg*



La Guardian a croché sans se faire prier (1) et a démontré une tenue tout à fait honnête (2) et cohérente avec sa résistance mécanique. En revanche, elle semble un peu chère si on la compare à la Fortress.

LES ANCRES LEGERES

Modèle	Spade	Fortress	Light	Guardian
Fabricant/import.	STF	Navimo	FOB	Navimo
Type	charrue	plate	plate	plate
Matériau	alu	alu	alu	alu
Poids	4,5 kg	6,40 kg	7,8 kg	8,20 kg
Conception	France	USA	France	USA
Fabrication	Tunisie	USA	France	USA
Prix	382 €	419 €	438 €/375 € (Uship)	450 €
Dans l'axe	1 477 kg	2 510 kg	560 kg	819 kg
Traction désaxée	Tordue	Tordue	345 kg	674 kg
Rapport qualité/prix	★★★★	★★★★	★	★★★
Commentaires	Impressionnante pour une ancre de seulement 4,5 kg ! Verge tordue à l'issue de la traction.	Une tenue incroyable, supérieure à la résistance mécanique de l'ancre et du mouillage si on utilise un bout plombé.	Globalement décevante, recroche difficilement en traction désaxée.	Performance sensiblement identique (714 kg) avec un bout plombé.

* Meilleure traction enregistrée