

Absolument indispensable... La ligne de remorquage

De tout le matériel dit de sécurité, il en est un particulièrement indispensable, c'est la ligne de remorquage...mais pas n'importe laquelle...le texte officiel pour l'homologation en 6eme catégorie dit « 1 bout d'amarrage muni d'un mousqueton et d'une longueur égale à la longueur de l'embarcation »...mais encore ? quel bout ? de quel diamètre ? 3 mm, 40 mm ? quel mousqueton ? où doit se trouver la remorque ? au fond d'un caisson étanche ? (je m'en fous, je suis en règle !) et si je l'amarre au kayak, où dois je faire ? à l'avant, à l'arrière ? au milieu ? avec une épissure sur la ligne de vie pour être sûr que ça ne se défasse pas ?

Soyons sérieux, si vous pratiquez réellement le kayak de randonnée (ou si vous avez l'intention de le faire), il faut impérativement posséder une véritable ligne de remorque opérationnelle au même titre qu'un gilet et s'entraîner à s'en servir !

1. Le principe :

Dans un groupe de kayakistes, chaque participant a une ligne de remorquage opérationnelle à poste, prête à être utilisée pour assister quelqu'un...la différence est de taille au niveau de la conception intellectuelle de l'activité par rapport à des groupes que l'on rencontre parfois où chaque bateau est équipé d'un bout frappé à l'avant afin qu'en cas de difficulté on n'ait plus à attendre, dans son bateau plein de mousse à la dérive, la prise en charge par le moniteur, le bateau d'assistance, ou peut-être la vedette de la SNSM !

Non, en randonnée on se prépare d'entrée à assister quelqu'un, et si on a besoin d'assistance, ça sera bien mieux que ça soit « l'assistant » qui s'occupe de sa ligne de remorquage, l'« assisté » ayant déjà suffisamment de soucis pour ne pas avoir à s'occuper en plus de mettre au clair son bout de remorquage et ne pas être obligé de quitter, même quelques secondes sa pagaie stabilisatrice...

Donc, si la ligne de remorque doit être frappée à poste sur le bateau de « l'assistant », elle doit l'être de telle manière qu'elle génère un minimum de gêne dans la manœuvrabilité du kayak. Pour cela, 2 places possibles :

A l'avant immédiat de l'hiloire, sur la ligne de vie, qui doivent, bien entendu, être solide

A l'arrière immédiat de l'hiloire.

La première solution présente l'avantage de permettre un largage plus commode, la seconde, fait que le bout est moins gênant lorsque on doit virer serré du côté opposé où est frappée la remorque

A noter que l'on peut aussi frapper la remorque sur une ceinture portée le plus bas possible par le kayakiste, mais ce n'est pas ce qu'on préfère...

2. Point numéro 1 : le largage

En cas de problème (ligne ou kayak coincé, incapacité à faire face au courant ou à manœuvrer pour éviter un péril imminent, une seule solution, il faut larguer !

Pour cela, on peut utiliser :

- un nœud largable pour lequel on se sera bien entraîné à le réaliser...un avantage : ça coûte rien...deux inconvénients : ça se défait facilement surtout si le bout est un peu raide et surtout, plus gênant, ça peut se serrer si ça tire fort...
- une ceinture de plongée à pince si on remorque à la taille
- un mousqueton largable sous charge « Wichard » (le plus petit en taille de la gamme (70 mm) suffit : c'est la « rolls »...un inconvénient, c'est son prix (env. 31 €)



- En cas d'amarrage à l'arrière de l'hiloire, on peut utiliser un taquet coinçant de voile positionné latéralement pour être accessible avec un œil de renvoi central...l'inconvénient est, là aussi, le prix de l'ensemble et en plus, le fait de faire des trous dans le kayak pour installer le système, avec en plus, l'obligation de mettre des plaques de renfort si le pont est un « peu light » !

3. Le bout : type et longueur :

Pour la longueur, on peut partir sur une ligne de remorque finie autour de 3 fois la longueur du bateau, soit autour de 15 m.

Pour le type de bout, il faudra choisir entre du bout flottant et non flottant, le premier ayant pour inconvénient que l'on peut plus facilement se prendre si on nage dans une remorque en vrac... le second favorise l'accroche au fond de la remorque quand elle n'est pas sous tension... à vous de choisir !

Si vous optez pour du bout flottant, choisissez-en un le plus souple possible, en 6 ou de diamètre

Si vous optez pour du bout non flottant, choisissez de la cordelette de montagne (plus élastique que les drisses « marine » de même diamètre) en 5-6 mm de diamètre. L'avantage du petit diamètre est que la ligne de remorque prend un minimum de place et que l'élasticité, notamment du diamètre 5 mm, permet d'envisager de se passer d'amortisseur. L'inconvénient est sa grande vulnérabilité aux cisaillements et autres frottements et sa propension à faire des sacs de noeuds...

4. Le mousqueton côté « assisté »

Il faut que ce mousqueton:

Soit facile à manipuler d'une main

Soit insensible à l'oxydation

Présente un minimum d'aspérités et d'usinage s'accrochant dans les bouts

Trois choix possibles :

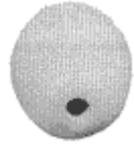
- Le mousqueton d'escalade en alliage avec doigt fil inox : conçu à l'origine pour les « dégaines » de nos amis grimpeurs, ils conviennent assez bien à nos besoins : léger, pas trop cher, assez grande ouverture... un inconvénient : l'encoche recevant le doigt fil favorise l'accrochage dans les bouts fins...
- Le mousqueton à œil en inox de taille « suffisante » : très commode à utiliser (il n'accroche rien et de se met jamais en travers, il présente l'inconvénient d'être passablement lourd si on prend de taille suffisante (75 mm au moins) ce qui impliquera d'avoir des flotteurs de taille suffisante... Là encore, ceux produits chez le « Cartier » de l'accastillage, Wichard, sont d'excellente facture...
- Le S en inox avec doigt fil : disponible au Royaume Uni, il est quasiment parfait si on l'associe avec un système de blocage genre « string » pour le tenir en ligne



5. La flottabilité :

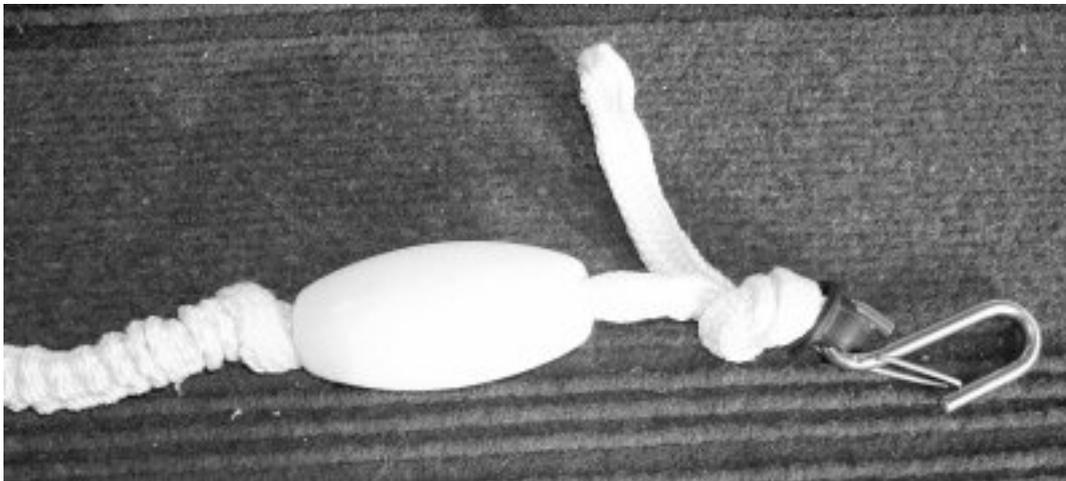
Au niveau du mousqueton de bout de ligne, elle est obligatoire car si pour une raison X, le mousqueton se décroche, la ligne pendra à la verticale sous le kayak...peut-être efficace pour pêcher à la palangrotte, mais pas terrible pour remorquer son copain que les vagues poussent dans les rochers...

La flottabilité est assurée par un flotteur (et un peu par le bout si on utilise un bout flottant). Le volume du ou des flotteurs devra compenser à minima, le poids apparent de la ligne de remorque. Choisir de préférence un flotteur de forme ovoïde allongé percé sur son axe, en plastique ou en mousse semi souple à cellule fermée, ou éventuellement en klégécel (flotteur de filet de pêche) mais leur durabilité est passable...on peut aussi se le fabriquer en tournant sur une perceuse un bloc de mousse américaine ou de liège avec du papier abrasif...



Règle : il vaut mieux multiplier le nombre des flotteurs que d'en augmenter de trop la taille si l'on a besoin de plus de flottabilité...

Enfin, il vaut mieux faire en sorte que l'ensemble de la ligne de remorquage flotte, en cas de largage intempestif des deux cotés et le tester avant...j'interdis à ceux qui étaient là quand j'ai immergé par inadvertance (et par 100 m de fond) une belle ligne toute neuve, avec mousquetons Wichard SVP, de rigoler !



6. l'amortisseur :

Accessoire d'un grand confort, il est très recommandé surtout si l'on utilise des bouts à faible élasticité intrinsèque.

Une des techniques les plus simples et efficaces pour en réaliser un consiste à prendre 2,50 m de corde creuse tressée, dénommée « flat line » de Cousin dans un shipchandler bien achalandé et 1 m de sandow de 6 mm. On enfile le sandow dans la corde en la fronçant et on solidarise le sandow et la corde à chaque extrémité par un simple nœud, en laissant suffisamment long de corde sans sandow après le nœud d'arrêt pour pouvoir mettre d'un coté le flotteur et le mousqueton, et de l'autre, relier le bout à l'amortisseur..

7. les nœuds :

Pour relier le mousqueton à l'amortisseur, on peu utiliser un nœud de « plein poing » (une queue de vache pour les montagnards, reconstitué en cas de mousqueton à œil (photo ci-dessus).

A noter que pour éviter que le mousqueton se mette en travers (si ce n'est pas un à œil), on peu judicieusement utilisé une bague de caoutchouc appelé « string » chez les grimpeurs, ou un joint torique en U.

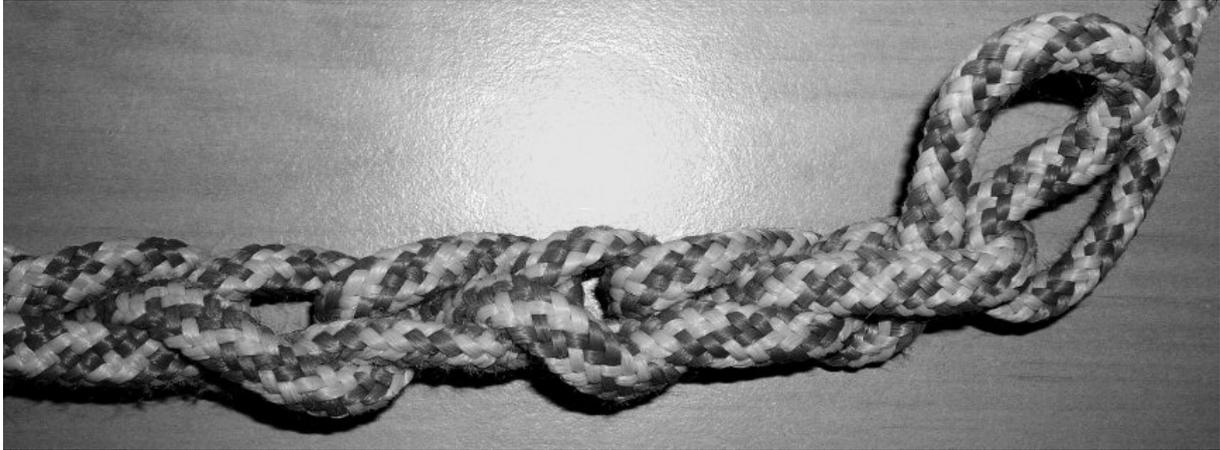
On peut aussi utiliser un nœud coulant fait par un demi nœud de pêcheur double comme sur la photo du mousqueton largable au début...

8. le rangement :

Il ne faut pas perdre de vue que la ligne de remorque doit être « armée » en permanence...ce qui veut dire reliée à son point d'amarrage sur le kayak par un système largable, le bout lové de telle manière qu'il se dévide sans faire de nœud et le mousqueton d'accrochage du bateau à sauver à portée de main...Pour lover le bout, deux solutions sont intéressantes :

On rentre le bout « en vrac » dans une pochette fermée par un lacet avec un bloqueur « tanka », un cordon élastique ou un velcro avec le mousqueton d'accroche à l'extérieur...on fixe la pochette à un sandow de pont et la remorque et proprement rangée et opérationnelle...

On fait une chaînette sur toute la longueur...la remorque ne fait plus alors que 2 ou 3 m...on la glisse sous les sandows de pont et le tour est joué ! comment, vous ne savez pas faire un nœud de chaînette ? demander à une mémé qui fait du crochet...elle ne l'appelle peut-être pas comme ça mais c'est bien la même chose...



9. Les coûts :

En gros :

- 8 m de cordelette montagne de 6 mm 8 €
- 1 m de sandow de 6 ou 8 mm 1 €
- 2,5 m de corde creuse Flat-line de diamètre suffisant pour y glisser le sandow 3 €
- mousqueton coté « remorqué » :
 - soit un mousqueton d'escalade avec doigt fil 9€
 - soit un mousqueton à œil Wichard de 75 mm 9€
 - soit un S anglais avec doigt fil 15 €
- un « string » si on utilise un mousqueton sans œil 0.75 €
- un flotteur 2 €
- Et pour finir, la ruine absolue mais optionnelle (quoique conseillé) : un mousqueton largable sous charge de 70 mm Wichard, dit « mousqueton d'écoute de spi » 31 €

Soit un budget de 55 € environ avec le beau mousquif largable...car même !

14 mars 2004
Jean-françois Dao
Nausikayak
jfdao@cdg04.fr