

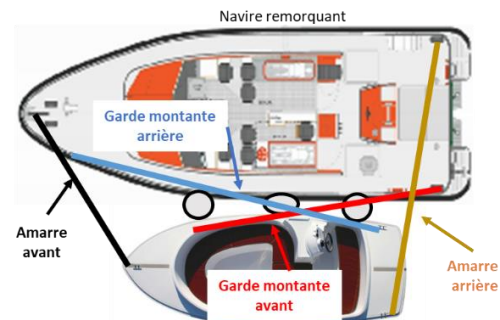
Formation des moniteurs de section Remorquage à couple dans le courant

La meilleure façon d'amarrer une embarcation à couple consiste à utiliser quatre amarres :

1. L'amarre avant relie votre étrave à celle du bateau remorqué. Elle a pour objet de maintenir l'étrave du bateau remorqué dans l'axe de votre étrave. Si elle est trop lâche, les deux bateaux formeront un triangle quand vous avancerez.
2. L'amarre arrière va de l'intérieur de votre poupe à l'extérieur de la poupe du bateau désemparé. Cette amarre sert à tenir ensemble les deux pouples.
3. La garde-montante avant part de votre étrave et va à la poupe du bateau remorqué. Cette amarre supporte l'effort découlant du mouvement avant.
4. La garde-montante arrière part de votre poupe et va à l'étrave du bateau à remorquer. Cette amarre supportera les effets de la tension provoquée par le recul.

Procédure

- a) Fixer la garde-montante arrière pour maîtriser le bateau.
- b) Fixer l'amarre avant, tout en maintenant l'étrave du bateau remorqué légèrement à angle par rapport à votre étrave.
- c) Fixer la garde-montante avant.
- d) Placer votre poupe loin derrière le bateau remorqué pour que vos hélices et gouvernails conservent leur efficacités.
- e) Fixer l'amarre arrière.
- f) Reculez lentement pour enlever le mou de la garde-montante avant. Avancez lentement pour enlever le mou de la garde-montante arrière. Une fois ces amarres serrées, le bateau est prêt à procéder à l'accostage.



Lorsque l'embarcation de sauvetage est plus grosse que celle remorquée le fait de mettre la garde montante en premier a pour effet de faire « serrer » le nez du bateau secourru.



L'opération se fait alors que l'embarcation en panne est amarée. Faute de quoi, au vu du courant, elle pourrait s'écarter et chavirer.

Formation des moniteurs de section Remorquage à couple dans le courant

Le pilote doit prendre en considération les points suivants :

- L'attelage constitué aura une forte tendance à virer vers le remorqué. Afin de contrer au mieux cette rotation, le remorqueur monomoteur à arbre fixe, à pas d'hélice à droite sera amarré sur tribord, et pour le monomoteur à pas d'hélice à gauche, sur bâbord.
- Lorsque le remorqueur à un moteur hors-bord ou Z-Drive, le travail sera ainsi simplifié puisqu'on pourra faire passer la poussée du moteur par le centre de gravité de l'ensemble, ou l'orienter pour créer le couple à virer souhaité.
- Se souvenir que l'inertie de l'ensemble est nettement supérieure à celle à laquelle on est habitué. **Manœuvrer lentement, en attendant le résultat de chaque manœuvre.** Si on le peut, on mettra une personne à la barre du remorqué.

Un remorquage dans le courant ajoute une autre dimension aux forces agissant sur les deux bateaux. Un courant puissant peut être, dans le cadre d'un remorquage, aussi dangereux que tout autre effet de l'état du lac des conditions météorologiques. **Un courant d'un nœud peut produire sur les bateaux un effet égal à celui d'un vent de 15 nœuds.**

Le pilote doit prévoir l'effet du courant sur l'embarcation de sauvetage et sur le bateau remorqué. Il doit se montrer vigilant et connaître l'effet des changements de route à l'intérieur d'un courant.

Il doit s'assurer du courant prévu dans le secteur et prendre en compte les obstacles comme câbles, des pilotis, des piliers et des rochers. Il doit particulièrement éviter de remorquer un bateau à proximité de gros remous ou de gros tourbillons.

Le remorquage dans le courant peut se faire de trois façons :

- À contre-courant ;
- Dans le sens du courant ;
- En travers du courant ou en diagonale par rapport au courant.

