



Zodiac SRMN 730

Le 730 SRMN en action. Notez le V prononcé de la carène. Sur la banquette arrière, le passager peut prendre appui sur l'accoudoir en inox. Les sièges avant offrent la même configuration.

Ce n'est pas un bateau comme les autres qu'Éric Poitras de Sport Nordest Yachting et Daniel Tremblay, le propriétaire de ce pneumatique à fond rigide, ont mis à notre disposition pour un galop d'essai à Chicoutimi par une belle matinée d'août l'été dernier. La rivière Saguenay ne présente pas une ride, dommage pour le test de comportement dans le clapot, mais ce Zodiac SRMN 730 possède néanmoins une série d'arguments particulièrement convaincants qui ne peuvent mettre en doute son solide comportement marin. Et pour cause, l'acronyme SRMN signifie *Sea Rib for Marine and Navy*, comprenons-là qu'il s'agit d'une unité destinée aux usages professionnels davantage qu'à la promenade. La gamme SRMN a été initialement développée pour des applications militaires. Les bateaux ont été conçus pour transporter de lourdes charges à des vitesses élevées sans que la carène ne se déforme sous la pression. Outre les forces armées, les entreprises d'excursion en mer et les équipes de missions scientifiques constituent les principaux clients de cette gamme professionnelle.

Daniel Tremblay est un plaisancier, mais il a néanmoins choisi d'acquérir une unité parmi ce qu'il existe de plus sérieux et de plus solide sur le marché du pneumatique d'expédition. À partir de Chicoutimi, il n'hésite pas à mettre le cap sur le Bas-du-Fleuve et la Gaspésie, dont il a récemment effectué le tour à l'occasion d'un rassemblement de pneumatiques.

La coque de fibre de verre renforcée – fabriquée en Espagne – présente un V très prononcé. Des cylindres de mousse à haute densité sont insérés dans la structure de la coque afin d'assurer son insubmersibilité. Le boudin est fait d'un composite de néoprène et d'Hypalon dont le grade d'épaisseur est de 1880 décitex, le plus fort échantillonnage disponible sur le marché. Ce boudin est solidaire de la coque par un collage.

Sport Nordest Yachting a apporté plusieurs modifications au modèle livré par le manufacturier pour répondre aux besoins spécifiques du propriétaire. On a notamment rapporté un caisson d'aluminium sur le tableau arrière afin de reculer le moteur de 60 cm. La flottabilité supplémentaire

obtenue par le rajout de ce caisson a amélioré l'équilibre longitudinal, la répartition du poids se faisant sur un volume de flottabilité accru. Cette modification a également réduit la tendance du bateau à lever l'étrave lors des phases d'accélération. En repoussant le moteur vers l'arrière, on a aussi gagné un espace non négligeable dans le cockpit, autorisant ainsi des aménagements supplémentaires: sièges et coffres de rangement.

Sur cette plate-forme métallique, boulonnée sur la coque en polyester, prend appui une arche contre laquelle se trouve une banquette et son dossier, tandis que les antennes des appareils électroniques sont fixés au sommet.

Le barreur est assis à califourchon derrière la console sur un siège cylindrique, le bas du dos calé sur un arceau en inox. Cette configuration permet d'absorber les chocs dans la mer en prenant fermement appui sur les cuisses. Ce même siège se rabat pour permettre de barrer debout.

Outre la grande banquette arrière, le propriétaire a fait installer 3 sièges rembour-

Renseignez-vous sur
le Volvo Penta Inboard
Performance System
et sa toute nouvelle
Joystick Technology.

Obtenez un DVD
gratuit en visitant
volvopenta.com



UNE IDÉE AVANT-GARDISTE.

VOLVO PENTA

©2007 Volvo Penta of the Americas, Inc. Volvo et Volvo Penta sont des marques brevetées de AB Volvo.



— BATEAUX — ROSBOROUGH

*Des coques traditionnelles confortables et sécuritaires par tous les temps et
des carènes à semi-déplacement qui se révèlent très économiques en carburant.*

RF-246 Sedan remorquable



EXCELLENTE VALEUR DE REVENTE

Longueur:
7,60 m (25')
Largeur:
2,60 m (8'6")
Tirant d'eau:
0,45 m (18")
Déplacement:
2 700 kg (6 000 Lb)
Motorisation
hors-bord
ou in-board

*« Au chapitre de la
conception et de la
fabrication, ce petit
bateau est tout ce qu'il
y a de plus sérieux et
ne craint certainement
pas les comparaisons. »*
L'Escale Nautique
hiver 2006

Disponibles dans un choix d'options selon votre type de navigation
Choix de motorisation: • Simple ou double hors-bord • Intérieur essence ou diesel avec pied relevable (I/O)

Distribué au Québec par

Guité Mécanique Marine inc.
630, 1^{re} avenue
Lachine (Québec)

(514) 637-0902
guitemarine@qc.aira.com
www.rosboroughboats.com

rés avec accoudoirs sur la partie antérieure du cockpit, ainsi qu'une série de coussins derrière l'étrave pour constituer une plateforme où l'on peut s'allonger confortablement. Sous ces multiples sièges, autant de coffres permettant de stocker un bon volume de vivres et d'équipements.

Lorsqu'on lance l'animal à pleine vitesse, ou encore que l'on effectue des virages serrés à plus de 25 nœuds, la première impression est celle de l'extrême rigidité de l'ensemble de la structure. Le solide plancher du cockpit – composite de bois et fibre de plus de 30 mm d'épaisseur – n'est pas étranger à cette raideur structurelle.



En phase d'accélération, l'étrave ne se soulève pas outre mesure et le bateau conserve une excellente assiette longitudinale.

Le SRMN 730 se montre très à l'aise sur les trajectoires serrées et fait preuve d'une remarquable stabilité de route. Il est de toute évidence en mesure de faire face à des mers difficiles, il est même résolument conçu pour

Voilà donc un bateau d'expédition susceptible d'ouvrir un vaste choix de destinations, de Chicoutimi à Blanc-Sablon. Ou tout simplement de rallier Tadoussac au départ de Chicoutimi en 2 heures seulement.

ça. Le volume sonore du moteur Honda 225 CV s'est révélé confortable, une bonne surprise; l'équipage peut échanger sans élever la voix.

Le choix d'un bateau aussi spécialisé pour un programme de plaisance peut surprendre au premier abord. Mais la possibilité de naviguer en sécurité et l'esprit tranquille sur de longues distances en eaux ouvertes est à ce prix.

L'Escale Nautique remercie Daniel Tremblay et Éric Poitras pour leur collaboration à ce reportage.



La série de 3 sièges en avant de la console; ils offrent un confort appréciable et l'on peut s'y cramponner quand la mer est agitée.



Le cockpit aménagé sur mesure. Le siège du barreur est proposé en série sur ce type d'unité professionnelle.



On aperçoit ici très bien la plate-forme d'aluminium rapportée sur l'arrière de la carène. Elle repousse le moteur de 0,60 m vers l'arrière et sert de base de fixation à l'arche qui supporte les antennes et la banquette arrière.

Zodiac 730 SRMN

Longueur: 7,30 m
Largeur maxi: 2,70 m
Longueur intérieure: 5,90 m
Largeur intérieure: 1,55 m
Poids de la coque à vide: 680 kg

Matériau: Hypalon et fibre de verre
Capacité de charge totale: 2 100 kg
Nombre de compartiments gonflables: 5
Réservoir de carburant: 200 l
Motorisation maxi: 225 CV
Poids maxi du moteur: 270 kg

Vitesse de croisière à 4 500 tr/min: 26 nœuds
Vitesse maxi: 35 à 38 nœuds
Prix de base: 45 000 \$
Prix du bateau essayé: 100 000 \$
www.zodiacmilpro.com