

## Rosborough RF-246, un petit voyageur pour aller loin



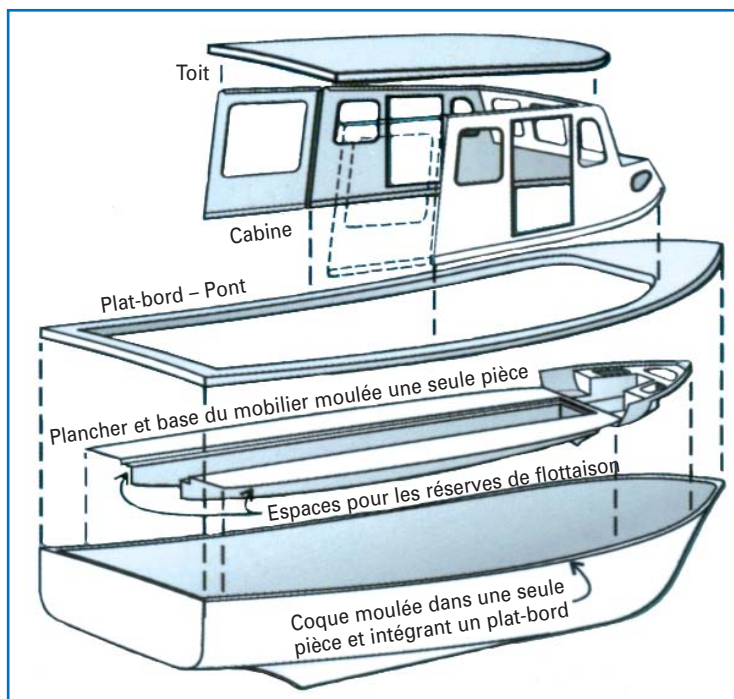
Texte et photos: Michel Sacco

Les anglophones l'ont justement affublé du surnom de *pocket trawler* (trawler de poche). Un surnom qui lui va comme un gant. Sa silhouette de gros bateau miniaturisé fait sourire et attire la sympathie. Pratique et marin avant tout, le Rosborough RF-246 se fout des modes et n'a pas pour vocation d'épater la galerie. Au chapitre de la conception et de la fabrication par contre, ce petit bateau est tout ce qu'il y a de plus sérieux et ne craint certainement pas les comparaisons. La sécurité sur l'eau est effectivement au cœur de la démarche du constructeur et il est bon de savoir que le gouvernement du Canada a été le premier client du constructeur, basé à Halifax en Nouvelle-Écosse. Dans le but de mener des missions de patrouille sur la côte atlantique, le ministère des Pêches et des Océans recherchait vers 1995 un petit bâtiment insubmersible, capable de s'éloigner à 40 milles marins des côtes et de revenir par ses propres moyens en cas de pépin. Ces exigences ont servi de base à la rédaction du cahier des charges de ce mini-trawler, largement inspiré d'ailleurs par

l'architecture traditionnelle des coques des bateaux de pêche de la côte atlantique. Sachez également que les mêmes moules et les mêmes méthodes d'assemblage servent à la construction de toutes les unités, qu'il s'agisse des bateaux de plaisance ou des modèles à vocation commerciale.

La mise en œuvre structurelle et la qualité des composantes utilisées sont sans

aucun doute les deux principaux atouts qui plaident en faveur du RF-246. Au lieu des deux moules de la coque et du pont qui servent généralement à la construction d'une coque de plaisance, on en compte plutôt cinq dans le cas du Rosborough. Le moule de la coque intègre un plat-bord qui sert de joint et de surface de contact pour l'assemblage du pont par collage. Le plancher du cockpit, de la cabine ainsi que la base du mobilier sont réunis dans une seule pièce (faite d'un sandwich mousse/polyester) qui vient s'imbriquer dans la coque, ce qui contribue à accroître considérablement la rigidité de l'ensemble. Dans ce plancher monobloc, on a prévu d'aménager des cavités remplies de mousse qui ont pour fonction d'assurer l'insubmersibilité du bateau, même lorsqu'il est complètement rempli d'eau. Moteur, batteries et réservoirs sont tous installés dans le même axe central afin de bien centrer les poids et optimiser ainsi la stabilité. Les parois de la cabine (recouvertes à l'intérieur d'un enduit retardateur de feu) sont solidement boulonnées aux éléments sous



jacents et construites également dans un sandwich mousse polyester qui procure une bonne isolation thermique et minimise les effets de la condensation. Le toit rapporté est également boulonné sur le rouf. Pour y avoir circulé à maintes reprises à l'occasion de prises de vues, je peux vous garantir qu'il n'est pas du genre à plier facilement sous le pied, détail qui témoigne éloquemment du sérieux apporté par le chantier dans le choix des échantillonnages.

Deux semaines de vie et de navigation à bord m'ont permis d'examiner le RF-246 sous toutes ses coutures et de me faire une bonne idée de ce qu'il a à offrir. J'ai particulièrement apprécié son grand cockpit ouvert, similaire d'ailleurs à ceux que l'on retrouve sur les bateaux de travail. On y travaille debout et on y est très à l'aise pour la manœuvre des amarres. Un équipage de pêcheurs sportifs l'auraient adoré, tant sa conception se prête à ce type d'activité. Pour l'apéro à l'extérieur, il faut prévoir des chaises pliantes, mais la place ne manque pas pour cela. Un toit recouvrant l'ensemble du cockpit est disponible en option. Des petits coffres en polyester, boulonnés sur le plancher (et livrés en option également), sont très pratiques pour ranger les équipements courants. Les passavants

pour circuler le long de la cabine sont très étroits, mais permettent tout de même de se déplacer grâce aux mains courantes fixées sur le rouf. On trouve d'ailleurs toujours une main courante au bon endroit lorsqu'on circule à l'extérieur, du cockpit à l'étrave. La plage avant offre tout l'espace nécessaire à la manipulation du mouillage et n'est pas du tout le genre de territoire casse-gueule typique des bateaux à moteur de cette taille. On peut s'asseoir sur la casquette du rouf et se cramponner au besoin sur le solide balcon avant. Un bon point pour les amateurs de mouillage forain. Les portes coulissantes de la cabine, situées à la hauteur du poste de pilotage, facilitent manœuvres et déplacements lors des accostages et évitent d'avoir à

se rendre sur la plage avant. Une troisième grande porte coulissante à l'arrière du carré ouvre l'accès de plein pied vers le cockpit. Il est judicieux de la garder fermée lorsqu'on navigue, ce qui contribue à réduire notablement le niveau sonore.

Les aménagements intérieurs sont prévus pour les besoins d'un équipage de deux personnes. On trouve dans la cabine avant un lit double, ce qu'il faut d'équipets, une penderie (une autre option) et un coin toilette. Le poste de pilotage offre l'espace nécessaire aux instruments de navigation ainsi qu'un bon plan de travail derrière le pare-brise pour consulter cartes et documents nautiques. À bâbord, une banquette accueille le passager qui bénéficie d'une excellente visibilité. Par beau temps, la porte latérale



ouverte, on profite du paysage et de la balade au grand air. Derrière le siège du passager se trouve le bloc cuisine, bien pourvu en rangement et offrant une surface de travail commode. Il y a bien un petit réfrigérateur, mais pas assez de place pour un four. Le coin dînette est situé juste en face. Il est parfait pour deux personnes qui profitent d'une vision panoramique tout autour grâce aux hublots de grande dimension qui ceignent la cabine. La nuit venue, la table et les dossiers s'escamotent pour faire une couchette d'appoint. L'espace est suffisant, mais la fermeté des coussins vous rappellera peut-être les soirées sous la tente. Avec plus de 1,90 m de hauteur sous barrots, on est cependant loin des critères du camping.

Lorsque que j'ai visité un RF-246 pour la première fois à l'occasion d'un salon nautique, j'ai été rebuté par le côté brut de la finition, ou plutôt de la décoration intérieure. Malgré les boiseries en teck, la simple couche de peinture directement appliquée sur la fibre de verre présente au premier abord un aspect un peu rugueux. À l'usage, et dans un bateau coquettement aménagé par son propriétaire, j'ai vite oublié cette première impression pour goûter au contraire la fonctionnalité, la convivialité et l'esprit très pratique de ce petit croiseur qui offre tout le confort nécessaire à deux personnes pour une croisière de longue durée. Ajoutons que l'absence de vaigrage et autre cuirette de recouvrement facilite l'entretien, ne retient pas l'humidité et que l'aspect des cloisons ne se détériore pas en vieillissant.

Sur l'eau, l'étrave haute et tulipée, les entrées rondes et porteuses facilitent le passage dans la vague. Le RF-246 est certes un petit musclé capable d'en prendre et de vous ramener au port par forte mer, mais gardez à l'esprit cependant qu'il mesure moins de 8 m et que la plus belle fille du monde ne peut vous donner plus qu'elle ne possède. Sur l'unité essayée, le turbo diesel Perkins de 105 CV consommait 10 à 11 litres à l'heure à 3 500 tr/min et nous propulsait à l'hono-

nable vitesse de 10 nœuds, ce qui nous conférait environ 30 heures d'autonomie. En réduisant la révolution à 2 500 tr/min, la vitesse tombe à 7 nœuds, la consommation réduit de plus de 50 % tandis que le niveau sonore faiblit de manière notable. À cette vitesse-là, la croisière ne coûte pas cher en carburant et l'autonomie passe à 80 heures. Toutes ces données sont cependant à prendre avec des pincettes dans la mesure où le RF-246 est très sensible au poids qu'il transporte. Lorsque tous les réservoirs sont pleins, la vitesse de croisière chute d'environ un nœud. Un moteur plus puissant aurait permis de faire baisser la révolution et d'atténuer le bruit, bien que la motorisation du bateau essayé convienne parfaitement. Notez que le

manufacturier suggère plus six choix de motorisation différente, hors-bord et inboard/outboard, de 115 CV à 225 CV.

Le Rosborough RF-246 est proposé en deux versions, toutes les deux transportables sur la route sans permis spécial, puisqu'elles ne mesurent que 2,60 m de large. Le bateau présenté ici est de type Sedan Cruiser. La version Custom Wheelhouse est construite avec une cabine de plus petites dimensions ne comportant pas de section cuisine et dînette, mais offrant en revanche une plage arrière beaucoup plus spacieuse.

J'avoue avoir beaucoup aimé mon séjour sur ce petit bateau à la silhouette attachante et formidablement bien adapté à la vie en mer. Sa petite allure rustique n'a cessé d'attirer la curiosité sur notre chemin et plusieurs propriétaires de voiliers dans la soixantaine sont venus nous rencontrer pour en apprendre un peu plus sur son compte. Pensé et conçu d'abord comme un bateau et non comme un accessoire de réussite sociale, le RF-246 est l'archétype du petit bateau conçu pour aller loin, en toute sécurité et sans avoir à trop s'inquiéter des soucis d'entretien. Son indéniable succès commercial aux États-Unis, et dans une moindre mesure en Ontario, n'est pas à créditer au bénéfice d'une agence de communication, mais à la bonne vieille méthode du bouche-à-oreille.

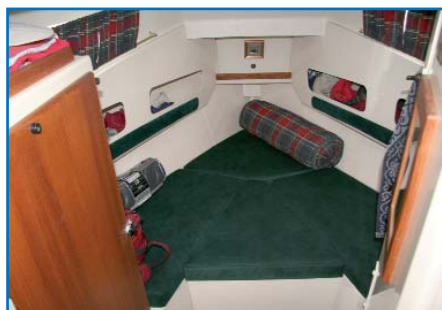
*Small is beautiful*, mais il faut malgré tout s'attendre à déboursier autour de 125 000 \$ pour se payer un modèle doté d'un moteur diesel. Et il y a encore quelques dollars à déboursier pour les options. Vous aurez

en retour entre les mains un bateau qui ne craint pas l'outrage du temps, ne coûte pas une fortune à entretenir, conserve une excellente valeur de revente et affiche un air distinctif qui ne ressemble à aucun autre dans les ports de plaisance.



#### Poste de pilotage

Deux banquettes pour le barreur et le passager. Notez les portes coulissantes sur les côtés.



#### Cabine avant

La couchette double à l'avant, la penderie est à tribord.



#### Bloc cuisine

Une belle surface dans le coin cuisine et un bon volume de rangement pour les provisions du bord.



#### Dînette

Le carré du RF-246 et la série de hublots qui donne une belle vision sur l'extérieur.

### RF-246 Sedan Cruiser

Longueur de la coque: 7,60 m

Largeur: 2,60 m

Hauteur sous barrots: 1,92 m

Tirant d'eau: 0,45 m à 0,66 m selon la motorisation

Déplacement: 2 250 kg

Carburant: 320 litres

Eau: 100 litres

Prix du bateau sans motorisation: 79 000 \$

Prix des moteurs installés avec les équipements requis:

Volvo I/O 160 CV D3 et duo prop 29 000 \$

Suzuki HB 140 CV 4 temps 21 625 \$

Twin Yamaha 4 temps 115 CV 33 000 \$

Construit et distribué par Rosborough Boats

