

Rough Water de Rosborough

Un bateau d'intervention construit pour résister au pire



Photos de Michel Sacco

Le Rough Water en action dans un virage à pleine vitesse. Remarquez la coque au V profond qui défléchit l'eau de manière très efficace.

L'acquisition l'automne dernier par la Sûreté du Québec de trois unités de 30 pieds de la série Rough Water de Rosborough pour sa patrouille nautique nous a donné l'opportunité de tester un bateau de démonstration sur le lac Saint-Louis au mois de septembre. J'aurais certainement préféré des conditions moins clémentes que celles d'un plan d'eau intérieur pour juger du comportement de ce bateau d'intervention, mais la petite heure de navigation devant Dorval s'est néanmoins révélée riche d'enseignements.

Il faut bien comprendre que ce bateau d'intervention et de sauvetage appartient à une catégorie à part, celle des embarcations faites pour résister aux pires conditions que l'on puisse affronter en mer. Si Pêches et Océans et les corps policiers constituent la première clientèle de Rosborough pour le Rough Water, une version pour les plaisanciers exigeants est actuellement sur les planches à dessin du chantier de la Nouvelle-Écosse.

L'appellation de pneumatique à fond rigide est tout à fait impropre à décrire cet hybride qui se révèle plutôt comme une

solide coque de fibre de verre entourée de tubes gonflables de dimension généreuse. L'ajout de cette structure gonflable fait toute la différence au chapitre de la stabilité et du comportement nautique. Un virage serré à 40 nœuds me fait réaliser qu'on peut tout exiger du Rough Water. Il s'incline doucement sur le côté et effectue son virage sans déraper d'un pouce, sans que les hélices ne se mettent à caviter et finalement avec une douceur surprenante compte tenu de la vitesse. Le bateau est d'ailleurs spécifiquement conçu pour être en mesure de couper la route d'un coup sec à une autre embarcation. Voilà bien un tempérament pour mener la chasse aux contrebandiers ou se gagner une place dans un film de James Bond. Bob Rosborough, mon pilote du jour, continue de cercler à toute vitesse, croisant parfois la vague du bateau qui nous accompagne pour la prise de photographies. La coque en V très prononcée (23° d'angle de quille) et l'étrave tulipée défléchissent parfaitement les vagues, les embruns ne parvenant jamais jusque sur les vitres du rouf. Conserver une bonne visibilité par mer

formée est un élément fondamental sur une unité d'intervention, raison pour laquelle d'ailleurs les hublots du rouf sont dotés d'un dispositif de dégivrage.

Bien calés dans des fauteuils rembourrés et montés sur suspension, le pilote et son passager sont en mesure de faire face au mauvais temps dans les meilleures conditions que l'on puisse imaginer sur un si petit bateau. Le plancher en caoutchouc antidérapant amortit lui aussi les secousses et procure une excellente adhérence sous le pied.

Inutile de se cramponner aujourd'hui, j'en profite pour faire le tour du bateau. Partout où l'on se déplace, à l'intérieur comme à l'extérieur, on trouve une main courante placée au bon endroit. Pour circuler vers la plage avant, le chantier a confectionné des passavants de fibre de verre au-dessus des flotteurs qui se révèlent très pratiques à l'usage. Le capot qui recouvre le coffre de mouillage est fait d'une solide plaque d'inox. On ne rigole pas avec les échantillonnages et le Rough Water ne pouvait pas mieux porter son nom.



Les deux moteurs Suzuki de 175 CV poussent le Rough Water jusqu'à 40 nœuds. Remarquez les bittes d'amarrage à l'avant et à l'arrière.

Au chapitre des caractéristiques relatives à la sécurité, la feuille de route du Rough Water est tout à fait impressionnante. Sa capacité de charge lui permet d'embarquer 14 personnes à son bord (1 200 kg), tout en continuant de satisfaire aux normes de stabilité de Transports Canada, c'est-à-dire de continuer de flotter même si les tubes se dégonflent. Le Rough Water peut encore affronter des vagues de 4 m avec un équipage de 8 personnes, ou remorquer un bateau de pêche de 50 pieds. Un petit costaud capable donc de naviguer toute l'année sur l'Atlantique Nord.

De telles exigences réclament une structure et une mise en œuvre particulièrement soignées. La coque et les cloisons porteuses sont faites d'un composite de verre et résine vinylester laminé sur une âme de mousse Core-cell. Comme sur le mini trawler RF 246, les fonds sont remplis de mousse afin d'assurer l'insubmersibilité de l'embarcation. Les cloi-

sons et les portes du rouf sont renforcées pour résister aux impacts des vagues, tout comme les vitres des hublots. Les tubes des flotteurs en Hypalon (fabriqués par une entreprise de Sherbrooke) comportent pas moins de six chambres indépendantes les unes des autres. Ces tubes coulissent dans des gorges, ce qui permet de les démonter pour les entretenir ou les remplacer dans une période de 2 h.

Le Rough Water est naturellement un bateau configurable selon les besoins spécifiques de son propriétaire. Il est possible d'obtenir une motorisation de type inboard/outboard, mais il est plus souvent proposé avec deux moteurs hors-bord de 175 CV ou de 250 CV. Le bateau atteint 40 nœuds dans le premier cas, 50 nœuds dans le second. La vitesse de croisière se situe autour de 28 nœuds pour une autonomie approximative de 10 heures. Rosborough est représenté au Québec par Guité Mécanique Marine à Lachine.



Une porte étanche fait communiquer l'habitacle et la plage avant. Le coffre de mouillage au premier plan est recouvert d'un capot en acier inoxydable.



Les marchepieds en fibre de verre permettent de circuler autour de la cabine. Les mains courantes offrent de bonnes prises pour se cramponner.

Rough Water

Longueur coque: 7,60 m
 Longueur hors tout: 9,14 m
 Largeur hors tout: 2,95 m
 Tirant d'eau: 0,80 m
 Carburant: 780 l
 Puissance maxi: 500 CV
 Vitesse maxi: 50 nœuds
 Autonomie: Environ 300 milles
 Prix: Sur devis
 Distribué au Québec par
 Guité Mécanique Marine

