

SEA-DOO :

UN PETIT BOLIDE A RÉACTION QUI CRÉE DE NOUVELLES SENSATIONS DANS LA NAVIGATION DE PLAISANCE

par D. FALES.

VOICI le premier article sur le nouveau « bateau » que vous verrez bientôt et qui fera sensation, c'est certain. Il s'appelle « Sea Doo » et il est sur l'eau ce que le snowmobile est sur la neige. D'ailleurs, ce scooter aquatique à réaction est construit par Bombardier Ltd, le constructeur des snowmobiles « Ski Doo » bien connus.

Au cours d'un voyage spécial en Floride, j'ai barré un « Sea Doo ». Je l'ai emballé, je l'ai fait sauter, tourner en rond, j'ai essayé de le chavirer, de le submerger, de le cabosser sur une plage. Verdict : très amusant, aura certainement du succès. Mais le succès de « Sea Doo » ne sera pas dû uniquement à l'amusement. Il y a deux autres raisons importantes. D'abord, pas d'hélice. Ensuite, il ne chavire pas (à moins qu'on y mette vraiment un bon coup). Jusqu'à présent, les scooters aquatiques ont été de petits bateaux pleins d'allure, équipés de moteurs

hors bord. Ils sont rapides, mais la plupart ont une hélice qui plonge dans l'eau plus bas que la coque. Généralement, les hélices sont sous carter de protection, mais elles peuvent quand même créer des problèmes. Certains disent qu'elles sont dangereuses, d'autres estiment qu'elles ont trop de tirant d'eau.

Mais « Sea Doo » n'a pas d'hélice.

Il est propulsé par un jet d'eau. Quand il est immobile, il n'est enfoncé que de 8 cm, il lui en faut moins quand il plane.

Le nouveau scooter de Bombardier sera mis en essais cet été dans plusieurs régions de l'Amérique du Nord. La firme compte lancer la production normale l'année prochaine.

Le « Sea Doo » est équipé d'un moteur Rotax à 2 temps de 320 cm³ qui développe 18 cv. Par un système de quatre courroies, ce moteur entraîne directement une pompe à jet Berkeley. Une fois que le bateau plane, il peut se déplacer à 40 kmh environ, suivant la charge qu'il porte.

Selon Bombardier, le nouveau scooter peut porter une charge de 120 kg. Mais il vaut mieux ne pas dépasser 100 kg.

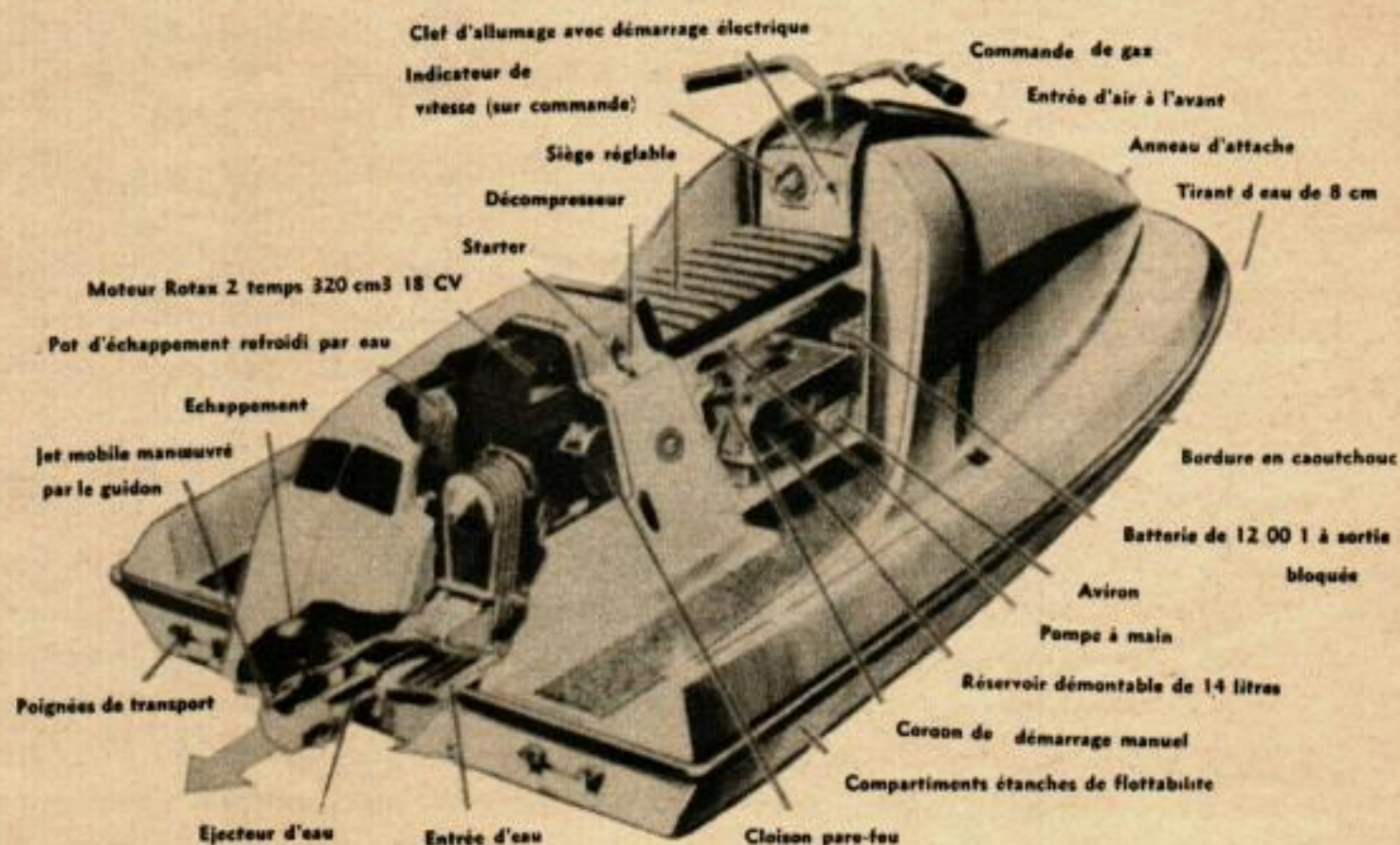
Moins il est chargé et plus vite il plane. Avec mon poids qui fait arriver le poids total

aux environs de 100 kg, je m'aperçus que je devais vraiment me pencher en avant pour arriver à déjauger « Sea Doo ». En fin de compte, il me fallut peser sur l'avant avec ma main gauche tout en ouvrant les gaz à fond avec ma main droite qui tenait la poignée de gaz du guidon.

Mais une fois déjaugé, je volais littéralement. Je me mis à manœuvrer le « Sea Doo » comme un snowmobile. Je me mis debout et me balançais en avant et en arrière, déplaçant mon poids à chaque virage. Je fus quand même surpris par la stabilité de l'engin. Le « Sea Doo » a une forme presque elliptique. Il a 2,30 m de long et 1,50 m de large. Quelle que soit la manœuvre que j'étais en train d'exécuter, je me sentais parfaitement maître de la situation et je n'ai jamais eu l'impression que j'allais être démonté.

J'ai même essayé de me tenir debout avec les deux pieds du même côté, tout en fonçant à 40 kmh. Même dans un virage, « Sea Doo » reste stable.

Ce fut ensuite l'épreuve du carrousel. Je me lançais d'abord à 40 kmh sur une longue ligne droite. Lorsque je jugeai que la vitesse était au plus haut, je braquais le guidon. L'engin se mettait alors à décrire un cercle





IL EST BIEN AMUSANT DE SAUTER un tremplin avec cet engin. La propulsion par jet d'eau élimine l'hélice qui risque d'accrocher les obstacles. A part quelques nervures de stabilisation, le dessous est lisse. La coque en fibreglass supporte bien les chocs.



QUAND LA SURFACE DE L'EAU EST RELATIVEMENT CALME, on peut se permettre de faire des fantaisies, par exemple lâcher le guidon. Selon le constructeur, l'engin manœuvre bien dans le clapot qui ne dépasse pas 60 cm de creux. Pour la navigation en mer, toutes les surfaces du moteur sont traitées pour résister à la corrosion.



LA STABILITE est l'une des grandes qualités de cet engin. On pourrait croire qu'il va chavirer, mais il n'en fait rien, même lorsque le barreur sort complètement sur le côté. Il aurait pu le faire chavirer dans cette position s'il avait voulu, en tirant brusquement sur le guidon. Mais cela demande vraiment un effort délibéré.



IL EST FACILE DE MONTER sur la plage. Comme il n'y a pas d'hélice en dessous, aucun risque d'endommager quoi que ce soit. Deux enfants peuvent facilement naviguer avec un engin de ce genre.

à toute vitesse. A la fin de la boucle, j'étais presque immergé. J'étais dans mon propre sillage et l'eau passait par-dessus la plateforme. Un coup de gaz et je me dégageais. Il est bien entré un peu d'eau dans le compartiment du moteur, mais ce fut rapidement évacué par un petit siphon conçu exprès pour ça. S'il y a trop d'eau dans le compartiment, les courroies de transmission seraient mouillées et glisseraient sur les poulies. Quelquefois, mais pas trop souvent, il faut s'arrêter et donner un coup de main au siphon à l'aide d'une pompe à main. Si les courroies glissent, la vitesse n'est pas suffisante pour faire fonctionner le siphon.

Mais lorsque le compartiment est asséché, on repart aussitôt.

Il est évident que si le moteur est dans l'eau pendant un certain temps, on a les mêmes ennuis qu'avec un moteur hors bord. Mais je vis un « Sea Doo » chavirer plusieurs fois. Chaque fois, le barreur l'a redressé, est monté à bord et il est reparti sans un raté du moteur. Il avait d'ailleurs chaviré exprès. Il avait tiré sur le guidon dans un virage serré. Autrement, même dans un virage serré, cet engin ne chavire pas.

Ensuite, le saut. Sans hélice en saillie, c'était facile de sauter un tremplin qui sort de l'eau de 15 cm.

Le saut des vagues est presque aussi amusant. En suivant un bateau rapide, vous pouvez monter dans son sillage comme un skieur,

faire un bond et retomber sur l'eau quelques secondes plus tard.

Ces manœuvres brutales sont bien supportées par l'engin. Sa coque est entièrement en fibreglass, constituée de trois couches de mat et de deux couches de roving. Le dessus est constitué de trois couches de mat et d'une couche de roving. Avec la coque en fibre de verre et le moteur, le poids total est 125 kg.

Dans le test final, j'ai lancé le « Sea Doo » sur la plage. A la vitesse maximale, j'ai coupé le moteur (avec la clef d'allumage) au moment où j'allais toucher terre. L'élan fit monter le scooter sur la plage, hors de l'eau. Je n'avais plus qu'à descendre à pied sec. Ni la coque ni le système de propulsion n'ont subi de dommage.

Ce n'est pas encore tout ce que vous pouvez faire avec un « Sea Doo ». Vous pouvez aller à la pêche, faire des plongées, un pique-nique, un slalom, une course, etc.

Quand ces engins seront courants, la puissance va certainement augmenter. Il y aura certainement des courses de scooters aquatiques. Mais si la course ne vous intéresse pas, vous pouvez toujours faire des promenades ou vous amuser en famille.

Le réservoir de 14 litres vous permet de naviguer pendant trois heures environ. Comme pour les snowmobiles, on mélange l'huile et l'essence.

Bombardier a fait des essais de « Sea Doo » pendant des centaines d'heures en eau douce. Il reste à faire cet été les épreuves d'eau salée. Toutes les surfaces du moteur sont, paraît-il, traitées pour résister à l'eau de mer. Mais il vaut mieux laver le « Sea Doo » à l'eau douce après chaque sortie en mer.

Le « Sea Doo » est surtout fringant en eau relativement calme, mais il se débrouille bien dans le clapot qui ne dépasse pas 60 cm de creux.

Si, pour une raison quelconque, le démarrage électrique du « Sea Doo » ne fonctionne pas, il y a un dispositif de démarrage manuel. Le cordon de démarrage dépasse sur le côté droit de l'engin. Il y a aussi un bouton de décompression. Cela facilite beaucoup le démarrage du moteur qui peut être fait par un enfant.

Le prix de détail envisagé avec le démarrage électrique est de 5.000 F. C'est acceptable.