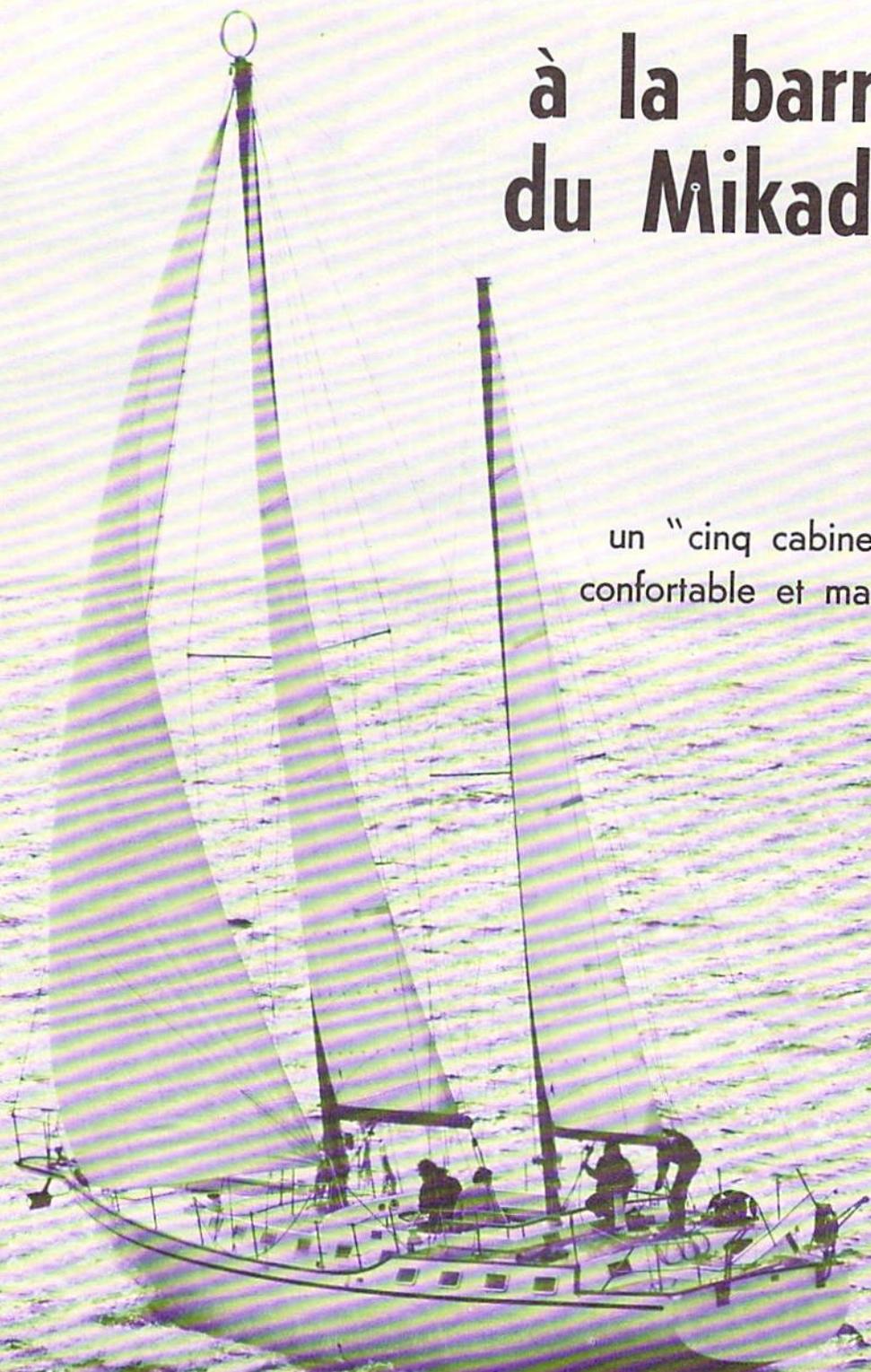
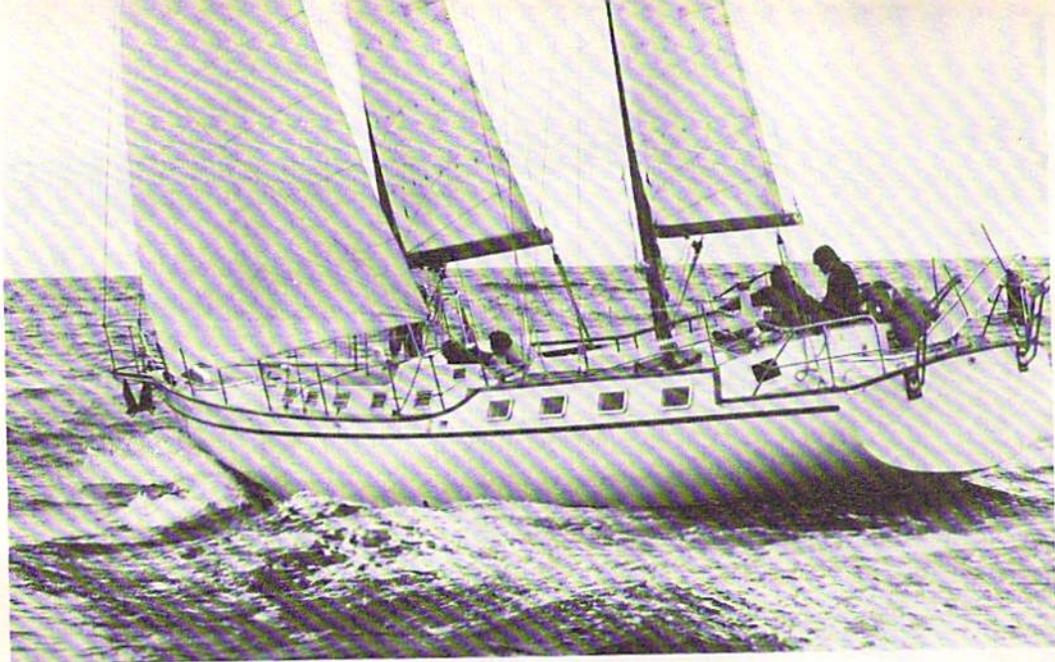


# à la barre du Mikado

un "cinq cabines"  
confortable et marin





## à la barre du Mikado

Jacques MONSAULT

**I**L peut sembler paradoxal qu'un chantier sorte presque en même temps un croiseur côtier de grande diffusion et un ketch de 16 m. En réalité, le Daimio et le Mikado répondent à un objectif commun : offrir pour un budget déterminé le bateau le plus grand et le plus habitable de sa catégorie.

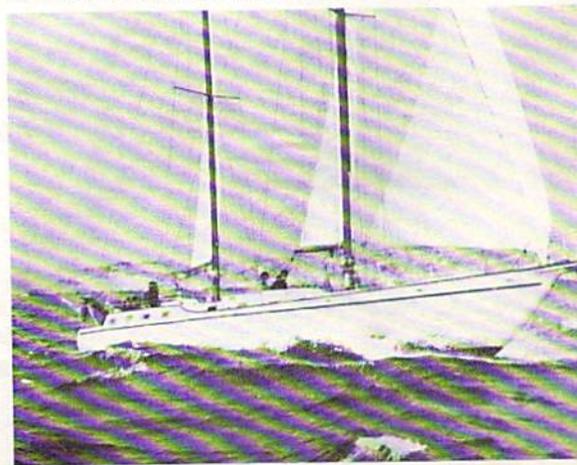
Pour dessiner le Mikado, Otto Tieffenbach, le dynamique P.-D. G. des Constructions navales du Sud-Ouest a encore fait appel à Michel Bigoin, le père du redoutable Samourai. Connaissant le coup de crayon de cet architecte marseillais, l'esthétique très réussie du Mikado ne surprend pas.

Un bateau de 16 mètres en impose toujours, quelle que soit sa ligne. Mais il faut avouer que le Mikado est vraiment original et parfaitement bien venu. Un peu courtaud sur la maquette que nous avons vue au Salon, avec son château arrière à quelques centimètres d'un tableau très large, le dessin initial donnait au Mikado une allure de fifty. L'allongement de l'élanement arrière en cours de construction a beaucoup contribué à affiner la silhouette, et sa largeur qui atteint presque cinq mètres n'est absolument pas choquante. Il faut dire que notre œil se fait à des bateaux de plus en plus larges et que, sur le Mikado, la plate-forme avant de 90 cm allonge la ligne de pont en avant de l'étrave. Une telle disposition est encore une

preuve d'originalité à une époque où refléussent les étraves à guibre.

Les mâts de forte section paraissent courts, malgré la finesse des voiles de misaine et d'artimon. En regardant les chiffres, on voit en effet que le Mikado se situe dans les normes des bateaux de croisière beaucoup plus que dans celles de course.

La silhouette du Mikado est une heureuse alliance de classicisme et d'originalité. Au niveau de l'étrave le franc-bord atteint 1,90 m avec le pavois. L'eau monte rarement sur le pont. (Photos La Nouë - Bateaux.)



Deux mètres de tirant d'eau permettent d'aller un peu partout, malgré la taille de cette unité, qui cependant dispose de bons éléments de stabilité. En effet, le rapport lest/déplacement approche de 40 %, tandis que la stabilité de formes est évidente. Dans l'ensemble, le Mikado ressemble à un gros Samouraï, particulièrement du côté des sections médianes avec son fort frégatage, les bouchains ronds et des fonds relativement plats. Mais ici, l'aileron de lest est moulé avec la coque se raccordant au fond par un retour de galbord assez doux.

Le lest intérieur est constitué par un mélange de grenaille de fonte et de plomb noyé dans la résine, soit un poids total de six tonnes. Il est rare de rencontrer cette technique sur un bateau de cette catégorie, mais évidemment une économie de fabrication sensible a pu être jugée plus importante que le relèvement du centre de gravité inévitable dans ce cas.

Le retour de galbord se prolonge vers l'arrière pour se raccorder au grand aileron fixe moulé devant le safran. Ceci contribue à assurer une stabilité de route satisfaisante, bien que l'aileron de lest soit relativement court. Nous n'avons pas eu l'occasion de poser le bateau sur sa quille, mais la semelle horizontale très large et le tirant d'eau modéré laissent augurer un échouage sans problème.

## CONSTRUCTION

Le procédé général de construction est, quant à lui, tout à fait classique pour la taille du bateau, puisqu'il s'agit d'un sandwich de balsa et de polyester. Les échantillonnages sont généreux au niveau de l'aileron de quille, l'architecte a prévu quatorze couches de mat de verre et huit rovings. Cette solution a été retenue pour éviter l'adjonction de nombreux raidisseurs. Pont et coque sont boulonnés ensemble, puis scellés et reliés par une cloison oblique, qui non seulement joue le rôle de poutre, mais sert aussi de gaine de ventilation et de passage pour les divers fils et câbles. Quatre cloisons complètes tiennent la coque transversalement, dont la cloison obligatoire étanche située entre le poste avant et la soute à voiles dans l'étrave.

Le grand mât repose sur un solide caisson en acajou, les cadènes de haubans étant de grosses lattes d'inoc boulonnées de chaque côté de goussets en contre-plaqué marine recouverts de quatre mats de verre.

On peut dire que le gros œuvre inspire confiance et donne l'impression d'une construction robuste, sinon raffinée. En effet, il n'y a pratiquement pas de contremoulages en dehors de certains blocs d'ameublement et les raccords de plastique ne sont pas toujours impeccables. Certains montages de menuiserie comme les portes de descente sont également à revoir. Il

ne fait aucun doute que les premiers bateaux livrés cette année fourniront au constructeur des éléments pour la mise au point de la série.

## EMMENAGEMENTS

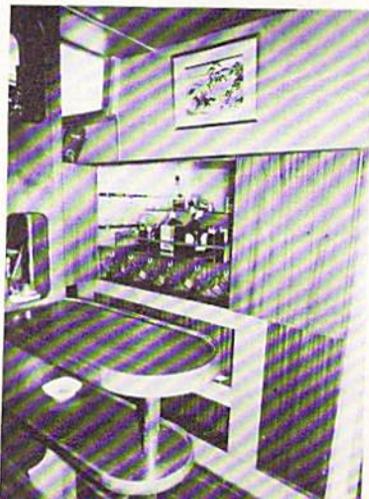
En termes de logement, le Mikado est un cinq pièces, l'architecte ayant pris le parti de l'intimité. Mais les occupants des diverses cabines peuvent se retrouver dans le magnifique carré arrière construit autour d'une grande banquette en U faisant face à l'avant du bateau. Avec les deux extensions de la table fixe centrale, on peut prendre un repas à dix ou douze. Le sol est en parquet de chêne verni à petits carreaux.



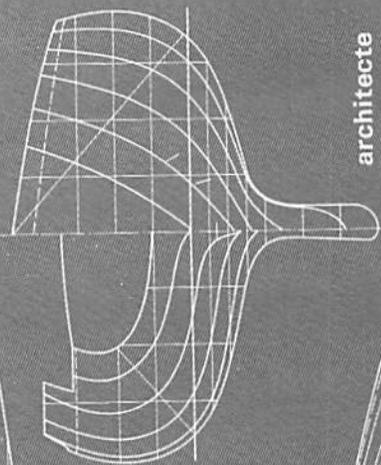
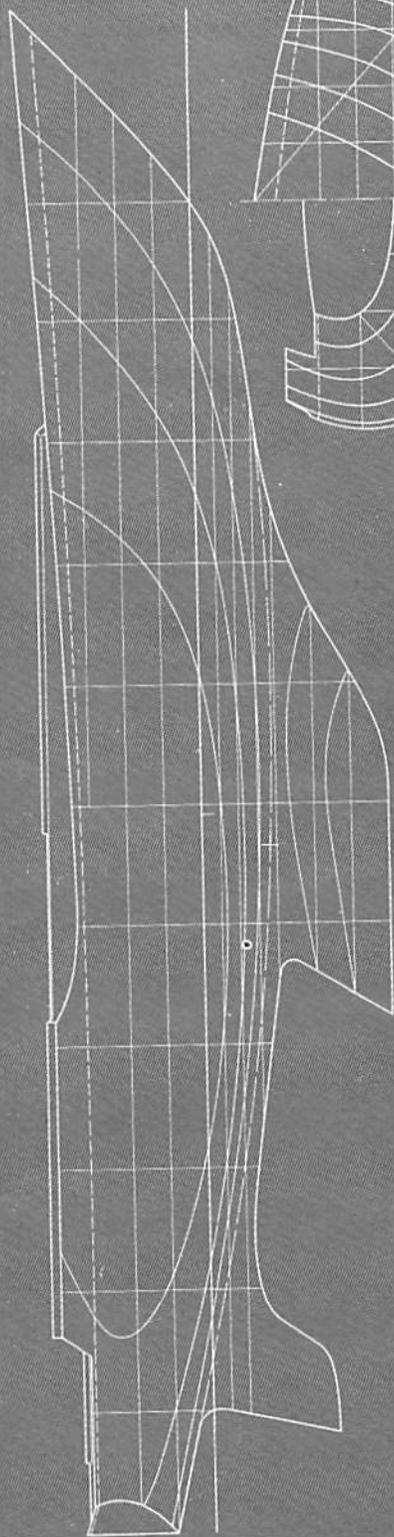
Un maître bau très reculé a permis à l'architecte de faire profiter le carré arrière de presque la plus grande largeur du bateau.

bien sûr un peu glissant, mais facile à entretenir et très agréable à l'œil par sa chaleur. En dehors d'un bar et d'une penderie, ainsi que de plusieurs bibliothèques, les coffres de banquettes recèlent aussi des volumes de rangement importants.

Un coin sympathique pour recevoir les amateurs d'estampes japonaises.

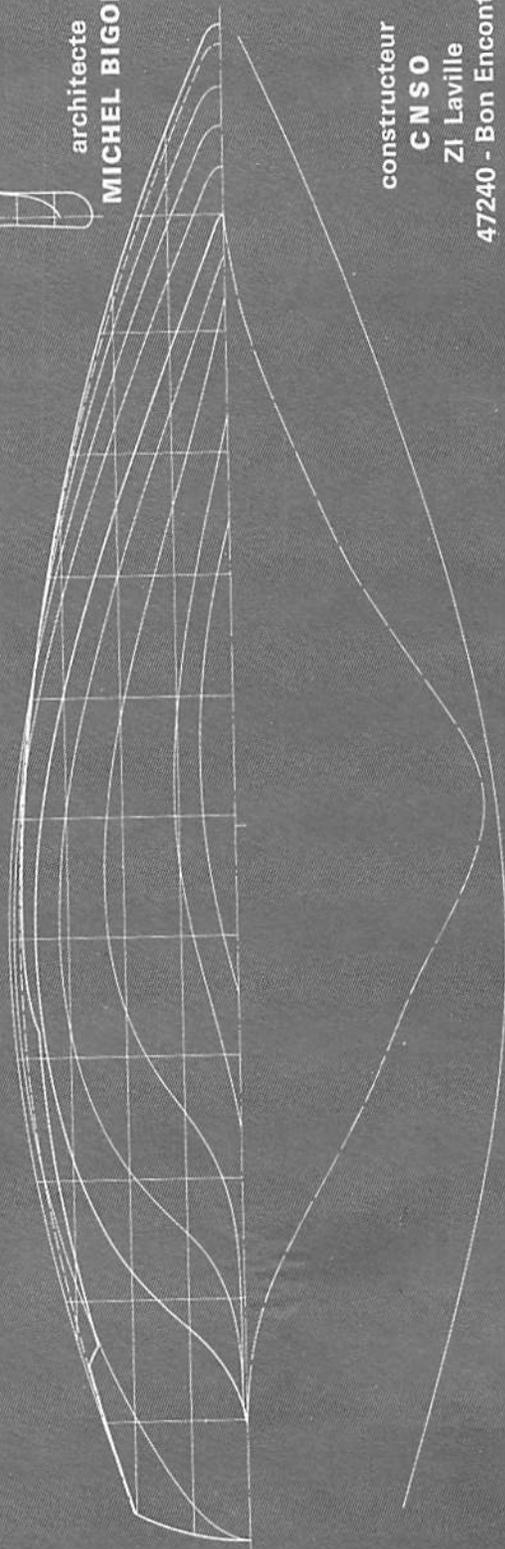


MIKADO



architecte

**MICHEL BIGOIN**

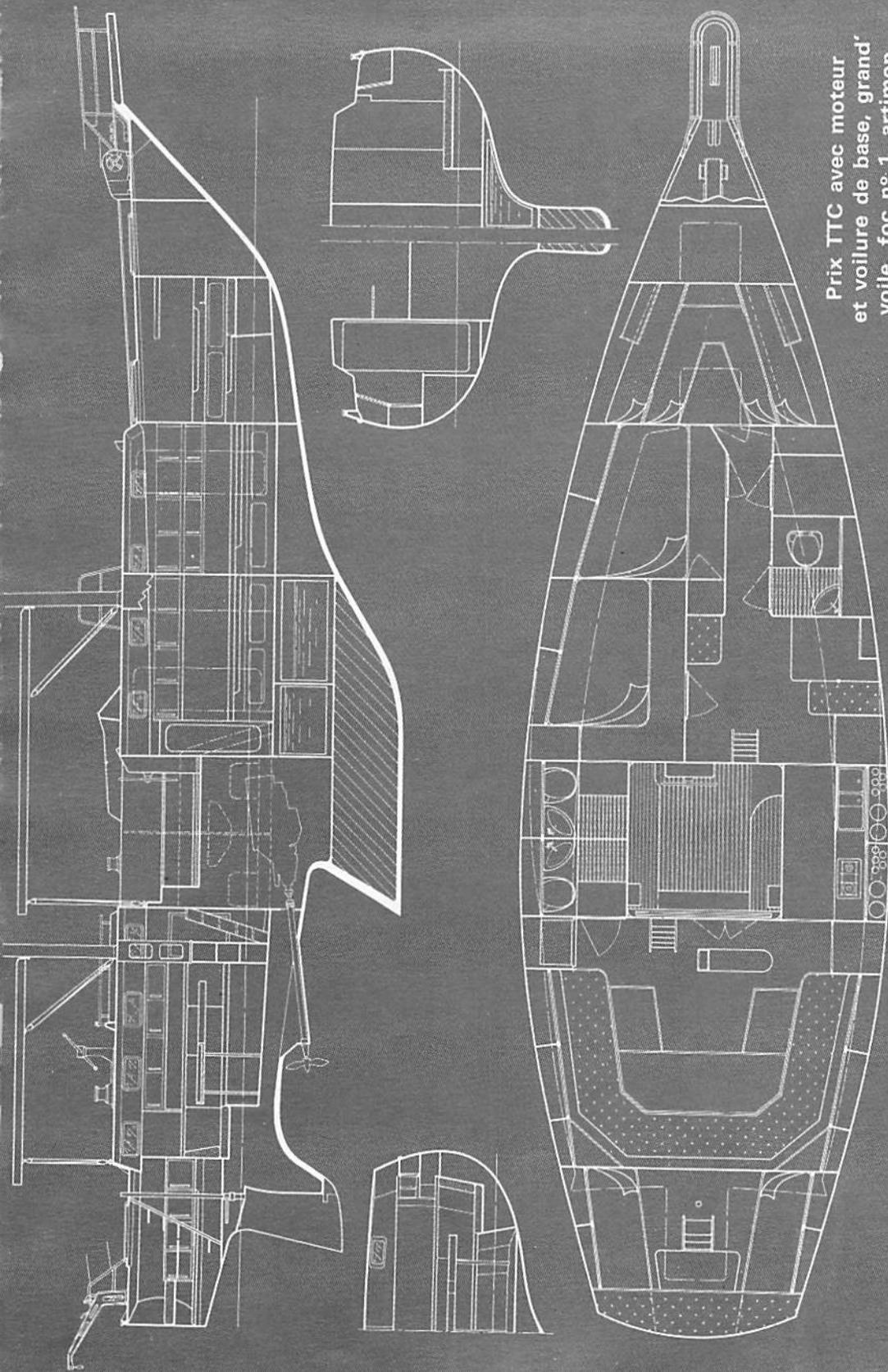


constructeur

**CNSO**

ZI Laville

47240 - Bon Encontre



Prix TTC avec moteur  
et voilure de base, grand  
voile, foc n° 1, artimon. 372 000 F



Au port ou en mer, le Mikado a une belle allure. L'isolation du sandwich-balsa et les nombreux hublots permettent de garder une certaine fraîcheur dans les cabines lorsque le soleil tape.

En soulevant un des dossiers de la grande banquette du carré, on découvre une trappe donnant sur la cabine arrière. En fait, celle-ci est surtout accessible par un panneau sur le pont et une échelle en inox. Seules les deux couchettes longitudinales sont vraiment confortables, la troisième, transversale, servant plutôt de fourre-tout.

Sur le bateau que nous avons essayé et qui appartient au constructeur lui-même, le compar-



Une cuisine très « arts ménagers » qui, malgré l'absence de réchaud à cardan, reste utilisable longtemps grâce à la stabilité du bateau.

timent toilettes à bâbord du coffre moteur a été transformé en un atelier très pratique, car il y a toujours quelque bricolage à faire sur un bateau de cette taille.

De l'autre côté du compartiment moteur, le carré s'ouvre sur une cuisine en couloir parfaitement installée avec four mural, évier inox à deux bacs et de nombreux équipets. L'eau chaude est fournie par un chauffe-eau à gaz dans l'atelier. Deux bouteilles de gaz butane de

Sol antidérapant et bonne main courante dans la coursive montrent que le Mikado est vraiment conçu pour la haute mer.



11 kg, rangées dans les logements spéciaux du cockpit l'alimentent, ainsi que le réchaud à quatre feux. Le sol de la cuisine, comme celui de la coursive sur laquelle elle débouche, est en caoutchouc noir avec de grosses rondelles moulées très antidérapantes. Confortable et sûr pour le pied, ce revêtement a pour seul inconvénient d'être un peu difficile à nettoyer.

En regardant par terre, nous avons remarqué que les panneaux d'accès aux fonds du bateau sont rares en dehors de la trappe du presse-étoupe, près du bar. Certains skippers, dont nous sommes, tiennent à savoir ce qui se passe sous les planchers, aussi bien construit que puisse être leur bateau.

Par contre, nous avons beaucoup apprécié la disposition de la descente principale avec son siège de quart, la penderie à cirés et à bottes, de même que le coin navigateur avec une table format grand aigle (à un tout petit coin près). En navigation, tout ceci est parfaitement adapté. On peut même passer le café au barreur par les hublots de la cuisine qui débouchent dans le cockpit.

Cette descente distribue également les trois cabines avant. La première porte à bâbord ouvre sur la plus belle. Lit double, toilette avec douche, lavabo, wc, de nombreux tiroirs et équipets, rien ne manque pour passer des vacances confortables. Une seule fausse note, la légèreté des portillons d'équipets découpés directement dans une plaque de lamifié. La deuxième cabine vers l'avant a un lit double également, mais pas de toilettes. Les occupants doivent, comme ceux du poste avant, utiliser celles installées à tribord de la coursive entre le coin de navigation et une très vaste penderie. Notons que le Mikado est équipé de wc chimiques afin d'éviter la pollution.

Le poste avant ne comprend pas moins de quatre couchettes superposées par paires. Le



Il ne manque au navigateur qu'une sangle pour la gîte afin de travailler à cette table à cartes de rêve.



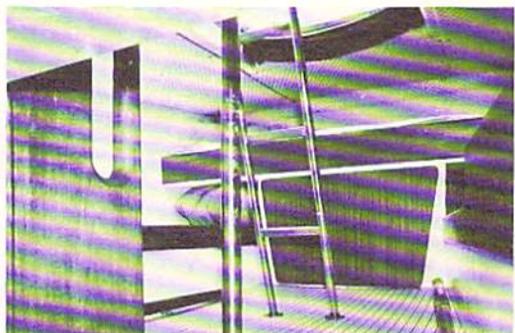
Le poste avant, à quatre couchettes, est entièrement vaigré de molleton plastique.



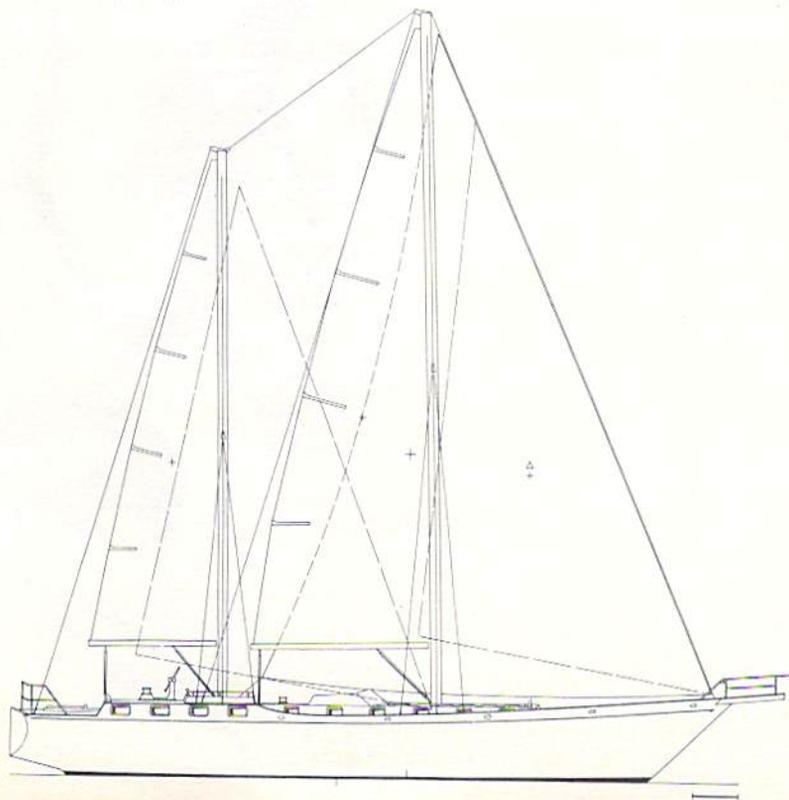
La cabine du propriétaire est très claire et d'une finition plus soignée que les autres.

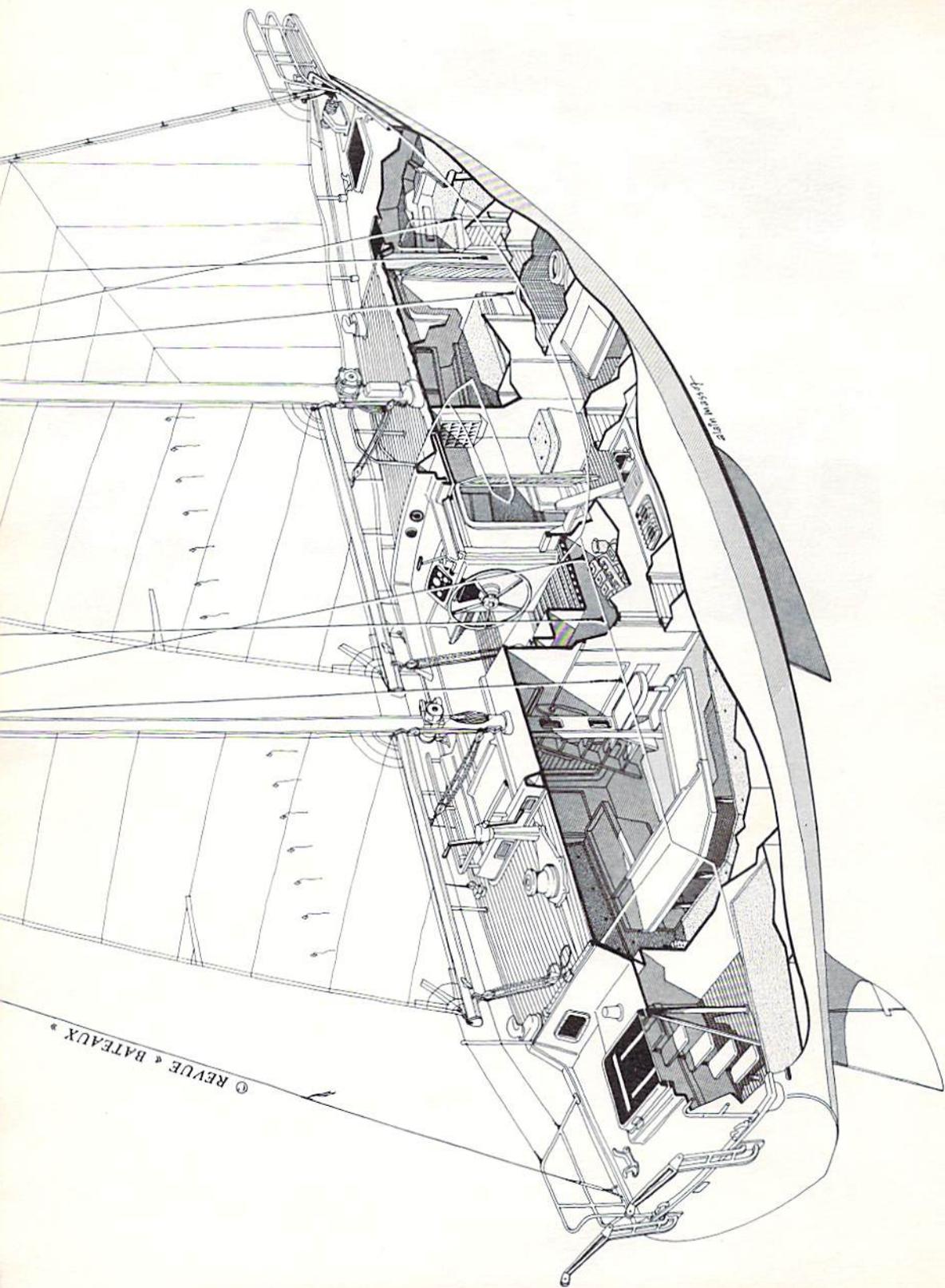


La deuxième cabine double, vers l'avant, est presque aussi confortable que celle du propriétaire. La penderie est aménagée dans le caisson qui supporte le grand mât.



Le photographe a glissé son appareil par la trappe qui fait communiquer le carré et la cabine arrière. La grosse épontille en inox correspond à la mèche de gouvernail.





confort des couchettes supérieures est détruit par des équipets mal placés, qui gagneraient à être remplacés par des filets, par exemple. Quant à celles du bas, assez étroites, elles sont confortables et leurs occupants disposent de casiers pour leurs affaires.

En fait, il n'est pas certain que ce poste soit souvent utilisé en entier, un bateau comme le Mikado étant rarement occupé par dix personnes. Tout l'intérieur est bien aéré et éclairé par de nombreux hublots ouvrants. On apprécie aussi les mains courantes tubulaires en inox placées à propos.

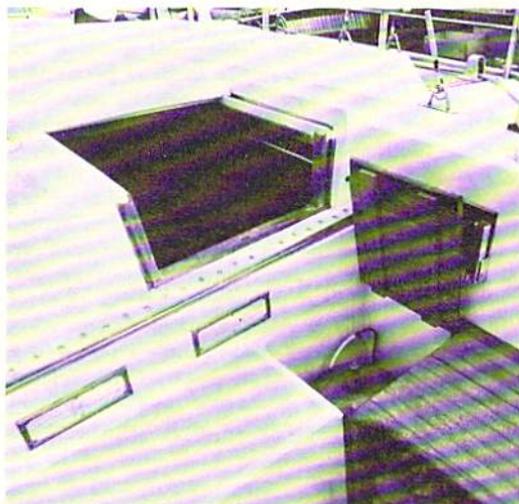
Du point de vue de la décoration, les grands panneaux peints sont agréablement réchauffés par les menuiseries vernies. A notre goût, il faudrait cependant réduire un peu le nombre d'espèces de bois visibles, compte tenu évidemment des revêtements en lamifié.

Malgré, ou peut-être grâce à son compartimentage, le Mikado est agréable à vivre et la hauteur sous barrots généreuse aidant, on n'a jamais l'impression de manquer d'espace vital. A quatre ou six personnes, ce qui correspond au programme du bateau, on peut vivre plusieurs semaines sans avoir l'impression d'être les uns sur les autres. C'est un luxe bien agréable que n'offrent pas tous les bateaux de cette taille.

#### PONT - COCKPIT - ACCASTILLAGE

Seize mètres de pont, sans compter la plate-forme de harponnage ainsi désignée par la nomenclature du chantier, représentent une belle surface de manœuvre, surtout pour un bateau aux superstructures discrètes. En réalité, le pont est à plusieurs niveaux : à l'arrière, à hauteur

Un plan de pont net et original, qui laisse une grande place pour manœuvrer.

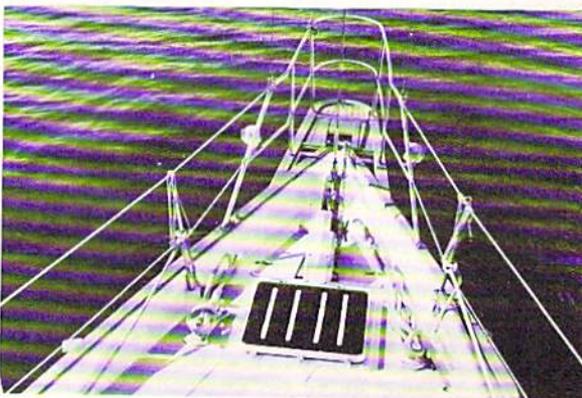


On peut accéder directement au carré par cette descente à l'arrière du cockpit.

normale, il y a une sorte de plage comportant essentiellement le panneau de descente de la cabine arrière et deux gros taquets d'amarrage. Ensuite, le pont est surélevé sur toute la largeur du bateau au-dessus du carré. Sur cette « dunette » trône le winch moulin à café pour le génois, juste en arrière du mât d'artimon. Le revêtement très décoratif en lames de teck jointées au PRC qui recouvre cette plate-forme de manœuvre sera apprécié des équipiers. Le roof avant est, lui aussi, recouvert de cette manière; seules les plages avant et arrière sont en plastique granité antidérapant.

Le grand cockpit central muni de deux banquettes en bois est assez profond. Le constructeur a prévu des marches escamotables pour y descendre. Le barreur dispose d'une timonerie avec le tableau de bord du moteur et une barre à roue qu'il peut manœuvrer soit debout soit assis sur la banquette bâbord. Il jouit d'une

Sur la plage avant, les équipiers ont sous la main la soute à voiles avec son panneau juste en arrière du quindeau.

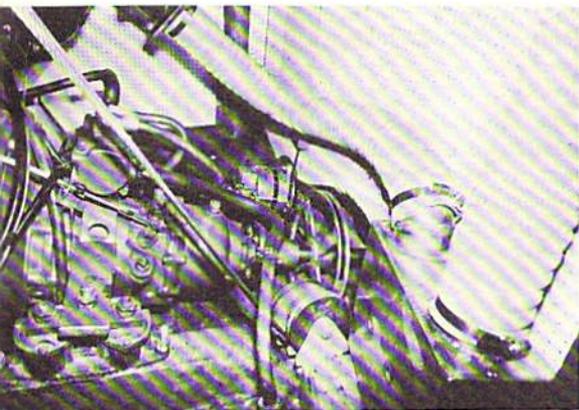


vue parfaitement dégagée puisque presque toutes les manœuvres s'effectuent derrière lui. Au pied du grand mât, deux balcons permettent aux équipiers de se retenir, mais ils sont parfois un peu encombrants lorsqu'on veut souquer à deux sur une drisse. Le tangon trouve sa place sur les passavants très larges. Jusqu'à l'étrave un cale-pied continu d'une dizaine de centimètres donne une bonne impression de sécurité. L'accastillage de pont en majorité en alliage léger est simple, robuste, et bien disposé. Un puits situé dans l'étrave permet de ranger les appareils de mouillage mais l'ancre peut rester prête à mouiller sous la plate-forme avant.

Le gréement de bonne qualité n'appelle aucun commentaire. Il respire d'autant plus la solidité que les cadènes de haubans ont beaucoup de pied.

#### PERFORMANCES - QUALITES MARINES

Pour sortir du port de Marseille, nous avons bien sûr utilisé le moteur, un 106 ch diesel six cylindres. Une commande unique de gaz et d'inverseur hydraulique permet des manœuvres de port rapides facilitées par une hélice tripale de grand diamètre. Mais naturellement le couple est important et il faut en tenir compte. La taille de l'hélice est suffisante pour entraîner à la voile un alternateur attelé sur la ligne d'arbre



A l'arrière de l'inverseur, on remarque la poulie qui entraîne un alternateur supplémentaire. (Ph. D. Maupas.)

débrayée, chargeant ainsi silencieusement les batteries.

Au régime maximum le moteur propulse le Mikado à dix nœuds pour une consommation d'une dizaine de litres de fuel à l'heure. On dispose donc d'une autonomie de cinq à six cent milles avec le réservoir de 500 litres.

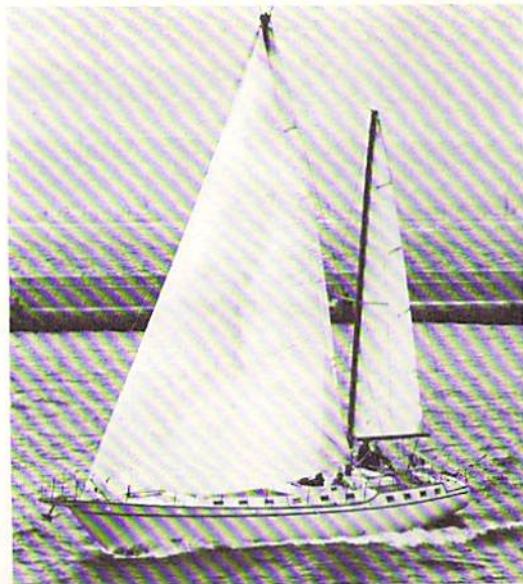
Hisser les voiles n'est pas une affaire grâce à la division du plan de voilure et à l'enrouleur de drisses de grand'voile. La soute à voiles avant permet de ne pas transporter loin un sac



Les voiles en ciseaux, au ras des cailloux, le Mikado passe partout avec son tirant d'eau de deux mètres. Les deux bômes sont munies de hale-bas facilitant l'empannage.

de génois de 70 m<sup>2</sup> déjà assez lourd. Avec la grand'voile et l'artimon, la surface au près avoisine 115 m<sup>2</sup> ce qui est modéré. Aussi par petit temps, le Mikado est lent à s'animer, avec une barre efficace mais peu parlante. Par faible brise, avec un restant de houle, il faut beaucoup d'attention pour ne pas stopper le bateau sur une vague au près. Le spi fait plus que doubler

Le génois du Mikado a une surface plus que double de celle de la grand'voile. Son point de tire assez haut laisse au barreur une certaine visibilité sous le vent.

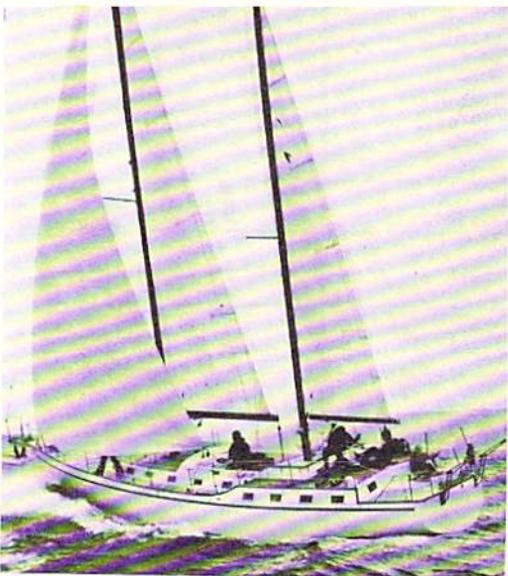




Dans un clapot court, le Mikado bourre un peu au près serré. Cette vue illustre l'importance du frégatage qui se prolonge jusqu'au pont du roof arrière.

la surface de voilure et, comme la voile d'étai, nous le conseillons aux amateurs de voile pure. En fait, comme beaucoup de croiseurs méditerranéens, le Mikado est étudié en fonction d'une alternance de calmes plats et de grosse brise. Dès que le vent fraîchit le Mikado devient très agréable. Stable de route, il ne demande que peu de travail au barreur. On sent qu'il peut

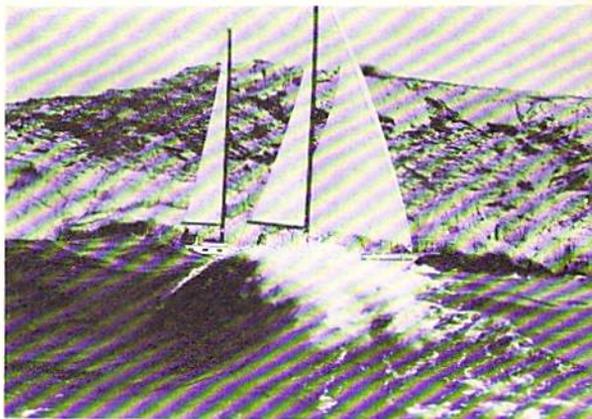
Dès que l'on choque un peu, le bateau allonge sa flottaison presque jusqu'au tableau arrière. L'équipier au winch de génois s'est assis pour ne pas être gêné par la bôme d'artimon.



porter sa toile longtemps. Bien appuyé sur sa coque large, il gîte peu. Au près il ne faut pas le brider, la perte en vitesse étant beaucoup plus importante que le gain en cap. Comme sur la plupart des ketches, la voile d'artimon ne travaille bien que lorsqu'on choque un peu les écoutes. Par contre, elle permet de naviguer confortablement par forte brise en amenant la grand'voile et en gardant un génois lourd ou un inter.

Nous redoutons la position avancée du barreur qui l'expose aux embruns venus de l'étrave. En fait, ceux-ci sont assez rares et ne mouillent le cockpit que dans certaines conditions de clapot.

Aux allures portantes, le Mikado est facile à contrôler: le barreur doit s'habituer seulement à ne pas tenir compte du roulis important lorsque le bateau est soulevé par une vague. Comme tous les bateaux très larges, il donne l'impression de « lever la patte arrière ». Le large sous spi sera abordé avec une certaine précaution à partir de force 4, le tirant d'eau et le lest n'étant pas ceux d'un racer. Sans planer, le Mikado, grâce à ses fonds assez plats, est capable de belles accélérations, en dévalant les vagues. Le barreur situé très au-dessus de l'eau



Grosse houle au Frioul, ou un croiseur de haute mer bien près de la côte. (Photos La Nouë - Bateaux.)

sous-estime la vitesse et le loch dépasse très souvent huit nœuds, plaçant cette unité dans la catégorie des bateaux capables d'abattre leurs deux cents milles quotidiens par belle brise.

Le Mikado est donc un bateau très sain, possédant toutes les qualités marines pour faire de la croisière hauturière. Mais c'est aussi un bateau confortable, que ce soit en mer ou au port. Robuste, il manque un peu de finition dans les détails, mais son prix de vente comprenant un inventaire assez complet fait passer certains points qui ne sont peut-être que des défauts de jeunesse.

## Caractéristiques - éléments de comparaison - coefficients

Caractéristiques	MIKADO	BEAUFORT 16
Longueur de la coque .....	16 m 06	15 m 70
Longueur de flottaison (L) .....	12 m 74	12 m 90
Bau maximum .....	4 m 86	4 m 36
Bau flottaison .....	4 m 30	3 m 85
Franc-bord avant .....	1 m 66	1 m 54
Franc-bord milieu .....	1 m 30	1 m 20
Tirant d'eau maximum .....	2 m	2 m 40
Tirant d'air .....	15 m 60	16 m 40
Déplacement en charge (D) .....	15 400 kg	15 400 kg
Poids en ordre de marche .....	14 000 kg	13 000 kg
Poids du lest .....	6 000 kg	5 000 kg
Nature du lest .....	Grenaille	Fonte
Hauteur sous barrots .....	1 m 95 - 1 m 85	1 m 85 - 1 m 80
Jauge en douanes (tonneaux) .....	28,08 tx	23,81 tx
Surface du triangle AV (1) .....	46 m <sup>2</sup> 20	41 m <sup>2</sup> 60
Surface maximum du génois (2) ....	66 m <sup>2</sup> 50	74 m <sup>2</sup> 10
Surface du foc n° 1 .....	37 m <sup>2</sup> 19	35 m <sup>2</sup> 90
Surface de la grand-voile (3) .....	30 m <sup>2</sup> 50	29 m <sup>2</sup> 00
Surface de l'artimon (4) .....	17 m <sup>2</sup>	16 m <sup>2</sup> 80
Surface de la voile d'étai .....	34 m <sup>2</sup> 88	16 m <sup>2</sup> 65
Surface maximum (2 + 3 + 4) (V) .	114 m <sup>2</sup>	119 m <sup>2</sup> 90
Surface pour la jauge (1 + 3 + 4) (v)	93 m <sup>2</sup> 70	87 m <sup>2</sup> 40
Surface du maître couple immergé en charge (B) .....	2 m <sup>2</sup> 66	2 m <sup>2</sup> 35
Surface de dérive : coque seule ....	6 m <sup>2</sup> 67	8 m <sup>2</sup> 14
aileron .....	4 m <sup>2</sup> 76	5 m <sup>2</sup> 05
aileron AR .....	1 m <sup>2</sup> 25	0 m <sup>2</sup> 82
safran .....	0 m <sup>2</sup> 74	0 m <sup>2</sup> 75
totale .....	13 m <sup>2</sup> 42	14 m <sup>2</sup> 76
Surface mouillée totale (M) .....	49 m <sup>2</sup> 37	51 m <sup>2</sup> 20
Position du centre de dérive   CD	3,53	5,08
et du centre de carène par rapport au milieu de la flottaison (en % de L)   CC	0,82	2,98
Écart entre CV et CD en % de L ....	12,25	17,5
<b>Coefficients</b>	<b>MIKADO</b>	<b>BEAUFORT</b>
Aptitude à naviguer par petit temps } $\frac{V}{M}$	2,31	2,34
Vitesse moyenne } $\frac{v}{B}$	35,23	37,2
Vitesse limite (coefficient prismatique) } $\frac{D}{B \times L}$	0,45	0,51
Raideur à la toile } $15^\circ$	11,26	7,69
} $30^\circ$	20,56	15,09

(Pour toutes explications sur ces chiffres, se reporter au numéro 185, page 91.)