

Le Daimio

Source : bateaux n° 205



à bord du...

DAIMIO

Didier Maupas

LES bateaux dont tout le monde parle ne sont pas forcément ceux qui se vendent le plus. En effet, si une victoire bien exploitée dans une épreuve internationale suffit parfois à lancer un modèle, des croiseurs comme le Daimio ne doivent leur succès qu'à de véritables arguments commerciaux. Faites le tour du marché pour trouver un sept mètres habitable en plastique à quatre couchettes comportant une cabine claire et spacieuse offrant sinon la hauteur sous barrots debout, tout du moins la possibilité de se déplacer autrement que courbé en deux, pour un budget dépassant à peine quarante mille francs. Votre choix se rétrécira à vue d'œil pour se limiter au seul Daimio produit par les Constructions nautiques du Sud-Ouest.

Comment un chantier peut-il arriver à maintenir de tels prix? Telle est la question venant à l'esprit immédiatement. Est-ce au détriment de la finition ou de la solidité? Nous étions contents d'embarquer sur un bateau de série prêt à être livré à un client pour nous faire notre opinion sur ce sujet.

Un peu haut sur l'eau avec ses superstructures importantes, le Daimio présente une silhouette sobre qui n'est pas désagréable à regarder. François Sergent, son architecte, a conservé à la coque une tonture classique et une étrave légèrement ronde comme pour la Super-Dorade et le Geisha dessinés pour le même chantier. Le bateau y gagne un côté rassurant pour une clientèle se méfiant des solutions d'avant-garde. Le cockpit profond entouré de hautes hiloires arrondies procède certainement du même souci.

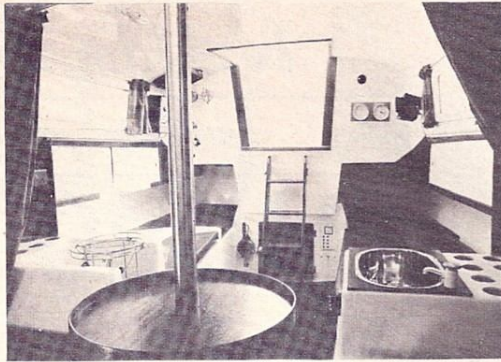
Photo ci-dessus : Sous génois, le Daimio dispose d'une surface de voile assez généreuse qui lui assure de bonnes performances.

Bien que n'étant pas du tout conçu pour la course, le Daimio est doté d'un plan de voilure avec un triangle avant important. Cela permet d'obtenir une surface de voilure relativement grande sans nécessiter un mât très élevé. L'utilisateur peut de cette manière réduire la surface en passant du génois à un foc beaucoup plus petit.

Naturellement, ce système n'est valable que pour une coque facile à équilibrer. On ne sera donc pas étonné du choix de l'architecte qui a préféré une carène assez ronde à tout faire plutôt qu'un dessin dissymétrique selon la tendance actuelle. Nous avons été cependant surpris par la position très reculée du maître bau, inhabituelle sur une coque de croisière non axée sur la performance pure. Il est vrai que

Grâce à son grand triangle avant, le Daimio porte un spi large et facile à manier.

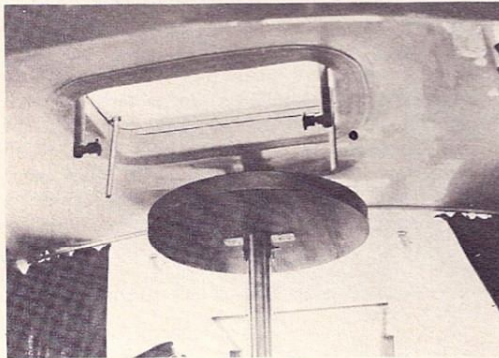




Un carré clair et spacieux dont la finition se révèle plus que convenable pour la vocation d'économie du bateau.

cette disposition procure un volume important au niveau du cockpit, tout à fait appréciable sur un croiseur.

La stabilité de formes n'est pas considérable; il suffit d'embarquer sur le bord du pont pour lui donner une dizaine de degrés de gîte. En revanche, le Daímio est muni d'un lest en fonte atteignant le poids respectable de 635 kg pour un déplacement total de 1 400 kg. Le tirant d'eau se situant autour d'un mètre dix, laisse la possibilité d'échouer grâce à une base d'aileron rectiligne. A terre, la coque révèle des lignes sobres, mais bien venues, et le spécialiste note avec satisfaction la surface raisonnable du plan

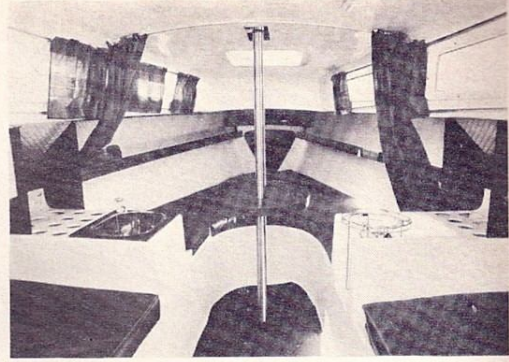


La tablette ronde se range contre le roof en position haute. Le hublot ouvrant supplée par beau temps à l'absence de manches à air.

de dérive ainsi que la nervure se terminant par un petit aileron devant le safran accroché au tableau.

Le plan de pont de Daímio est caractérisé par un cockpit large et spacieux, un roof arrondi assez proéminent se prolongeant devant le mât et une plage avant bien dégagée avec un coffre à mouillage dans l'étrave.

Les passavants sont réduits à la largeur d'un pied, les haubans tombant au milieu du passage. On s'aperçoit à l'usage qu'il est plus facile de marcher sur le roof, d'autant plus que l'efficacité du dessin antidérapant s'avère très satisfaisante.



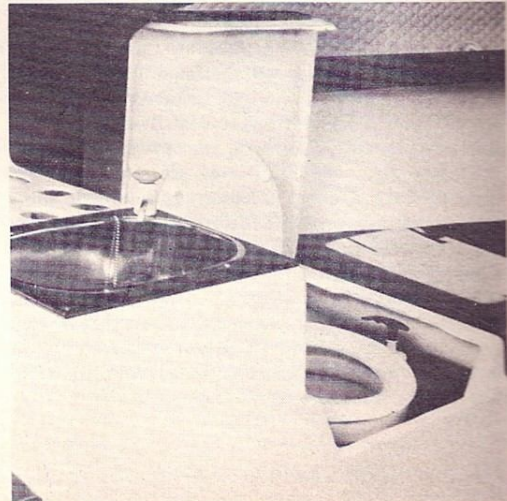
Les blocs-cuisine séparent le poste avant du carré. En dehors des emplacements pour les bouteilles et les gobelets, la cuisine proprement dite comporte peu de volumes de rangements.

Sorti depuis trois ans, le Daímio a joué les précurseurs en matière de suppression de la barre d'écoute. Alors que nous constatons le fait dans le chenal de La Rochelle, nous avons doublé un croiseur sportif réputé rapide dont le barreur visiblement peu averti avait débordé son curseur d'écoute au vent, pensant probablement obtenir de la sorte un meilleur cap. Le cockpit totalement dégagé jusqu'au tableau arrière peut recevoir tout l'équipage. Les banquettes vont en s'élargissant vers l'avant, laissant beaucoup de place pour les manœuvres des équipiers. De ce fait, le barreur doit rester à l'arrière sous peine de tendre le bras pour tenir la barre courte. Il s'assied pratiquement à hauteur des couvercles des deux coffres volumineux dont les ouvertures nous ont paru un peu réduites par rapport à leur volume.

On peut cependant y passer facilement la tête ce qui nous a permis de vérifier le montage de la vidange unique à l'arrière du cockpit, mais aussi la qualité de la fabrication.

On apprend beaucoup en regardant les dessous

A la tête de la couchette avant bâbord, le wc marin est monté en série. L'évier inox et son réservoir d'eau sont optionnels.

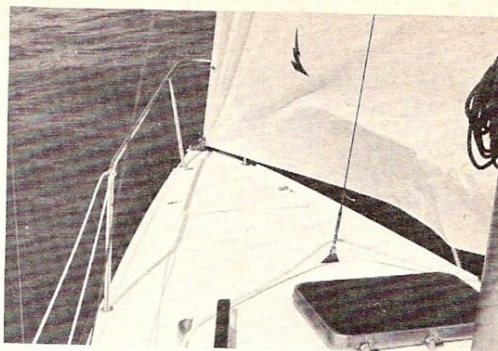


des bateaux et leurs recoins. Dans le Daïmio, il est évident que le constructeur pratique la chasse au superflu. On ne voit pas comment il pourrait en être autrement pour obtenir de semblables tarifs. S'il ne faut pas regarder de trop près la finition des scelllements de cloison, et de certains ajustages, ou la rigidité du capot de roof, la solidité du bateau ne semble pas critiquable au niveau de la construction et des pièces essentielles comme les cadènes, la ferrure d'étrave ou même les balcons. L'épontille de mât est un tube d'acier inox largement dimensionné et l'épaisseur visible au raccordement du pont et de la coque permet d'assurer une liaison convenable.

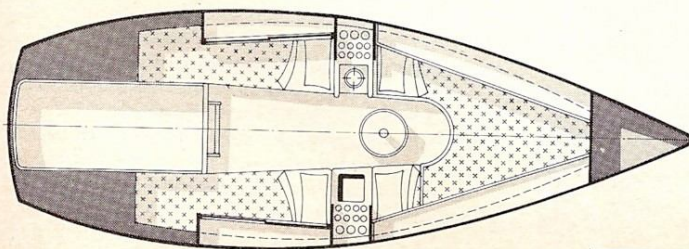
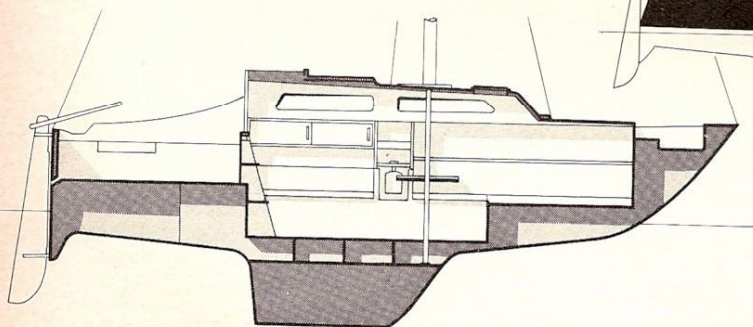
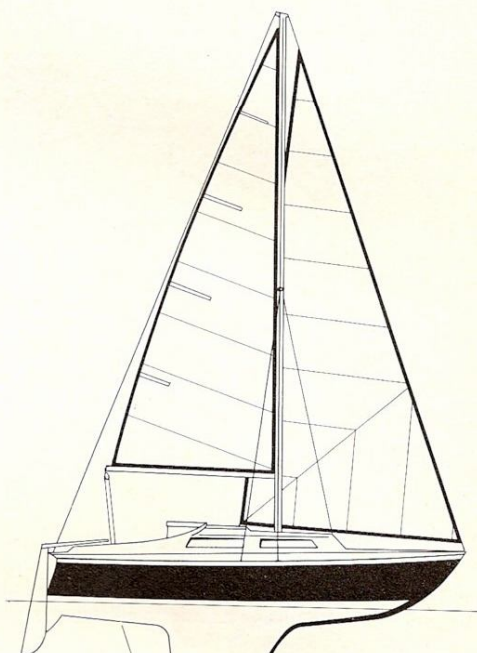
La comparaison de l'accastillage avec celui d'autres unités nettement plus chères n'est pas défavorable au Daïmio et nous avons remarqué le montage de la patte d'oie du pataras avec des articulations de ridoirs généralement réservées à des unités luxueuses. On peut ainsi utiliser la méthode économique de cintrage du mât avec un bout qui, tenant le pataras, raidit aussi l'étai et ouvre la chute de la grand'voile. Nous avons fait remarquer à un plaisancier débutant qui nous accompagnait la grande efficacité de ce réglage sur l'agrément de la barre. Le Daïmio s'y est avéré très sensible. Déplacement léger, ce bateau non spécialisé fait preuve d'une bonne finesse et nous avons également été heureusement frappés de son comportement par petit temps.

Une journée trop belle ne nous a pas permis de le souquer, mais nous sommes certains qu'avec une bonne réduction de voilure, il doit faire preuve d'un comportement sain en toutes circonstances.

Entre les performances au près sous génois et la tenue du mât, l'architecte a choisi en faveur de barres

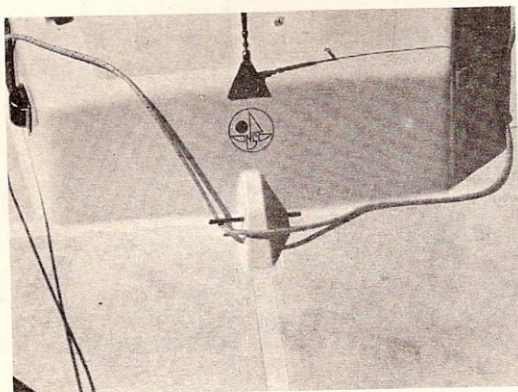


La plage avant est bien dégagée et munie de cale-pieds.



de flèche assez longues. Il faut donc éviter de pointer trop haut, mais nous sommes d'accord avec le constructeur pour situer ailleurs l'ambition des acheteurs de Daímio.

Leur principale préoccupation est généralement l'habitabilité qui décide de leur choix. Mètre en main, on dispose de 1,63 m à l'entrée de la cabine, la pente du roof ne diminuant que très lentement et sur une grande longueur. La disposition est classique avec deux couchettes arrière et deux couchettes avant symétriques séparées par deux petits blocs moulés pour la cuisine. Mais là aussi la mesure indique des résultats surprenants : les matelas arrière font 2,03 m de long sur 70 cm de large et les couchettes avant frisent les 2,30 m. Cela a permis au constructeur de placer un wc marin en série à la



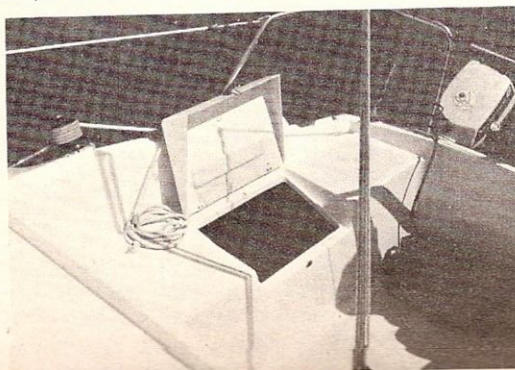
Original et robuste, ce taquet d'amarrage avant constitue également un piège à écoutes efficace pour les virements de bord.

tête de la couchette avant bâbord.

En dehors de coffres dont un petit défaut est parfois un ébarbage hâtif, l'équipage a le droit à des équipets qui entourent toute la cabine. Ceux du carré sont même équipés de portes coulissantes, mais on les préférerait un peu cloisonnés.

Malgré le souci d'économie, la coque et le pont sont doublés par des contremoulages lisses très propres qui contribuent à donner une bonne impres-

Malgré la longueur des couchettes, il reste encore de la place à l'arrière de la coque pour deux coffres spacieux pouvant contenir par exemple le moteur hors-bord. (Photos D. Maupas.)



Ce Daímio super-accastillé doit permettre à son propriétaire de se comporter honorablement en courses côtières.

sion de netteté et de clarté. Il ne faut chercher ni la penderie, ni la table à cartes. Étant donné le programme du bateau seule l'absence de la première semble gênante. La petite table ronde autour de l'époutille ressemble à une piste de jeu de 421. Peut-être aurait-il été préférable de lui donner la forme de l'arrondi des couchettes avant pour les transformer en couchette double. Une vraie table de repas prévue en option elle aussi s'installe dans le carré.

En lisant le tarif du constructeur, nous avons été surpris par quelques suppléments comme le couvercle de puits à chaîne ou même les matelas alors que le wc est de série. Mais en faisant le compte des postes nécessaires pour arriver à un bateau bien équipé, nous n'avons pas dépassé 42 000 francs y compris le moteur hors-bord de 6 ch arbre long qui convient pour cette taille de bateau.

N'allez pas chercher plus loin la raison de la réussite du Daímio qui a déjà séduit plus de cinq cents plaisanciers.

DAIMIO

Longueur hors tout	7 m
Longueur flottaison	6,20 m
Largeur	2,40 m
Tirant d'eau	1,10 m
Poids	1,400 kg
Lest	635 kg
Catégorie de navigation	3 ^e
Grand'voile	11,50 m ²
Foc n° 1	11,25 m ²
Génois	20 m ²

Architecte : François Sergent.

Constructeur : Constructions Nautiques du Sud-Ouest, zone industrielle de Laville, 47240 Bon-Encontre.

Prix : départ chantier, sans matelas, avec grand'voile et foc n° 1, wc marin, balcons avant et arrière, deux winches de foc : 29 688 Ttc.