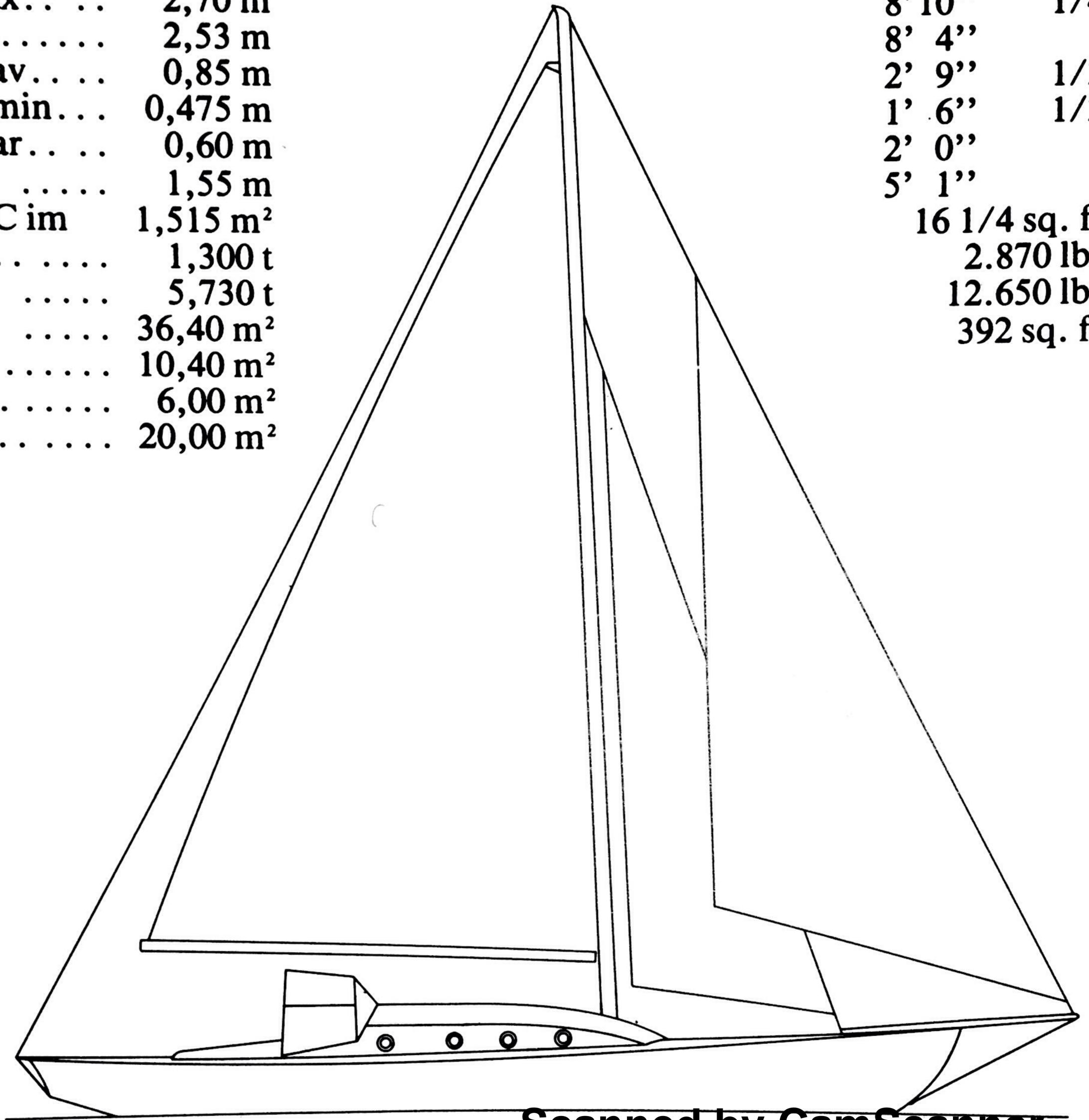


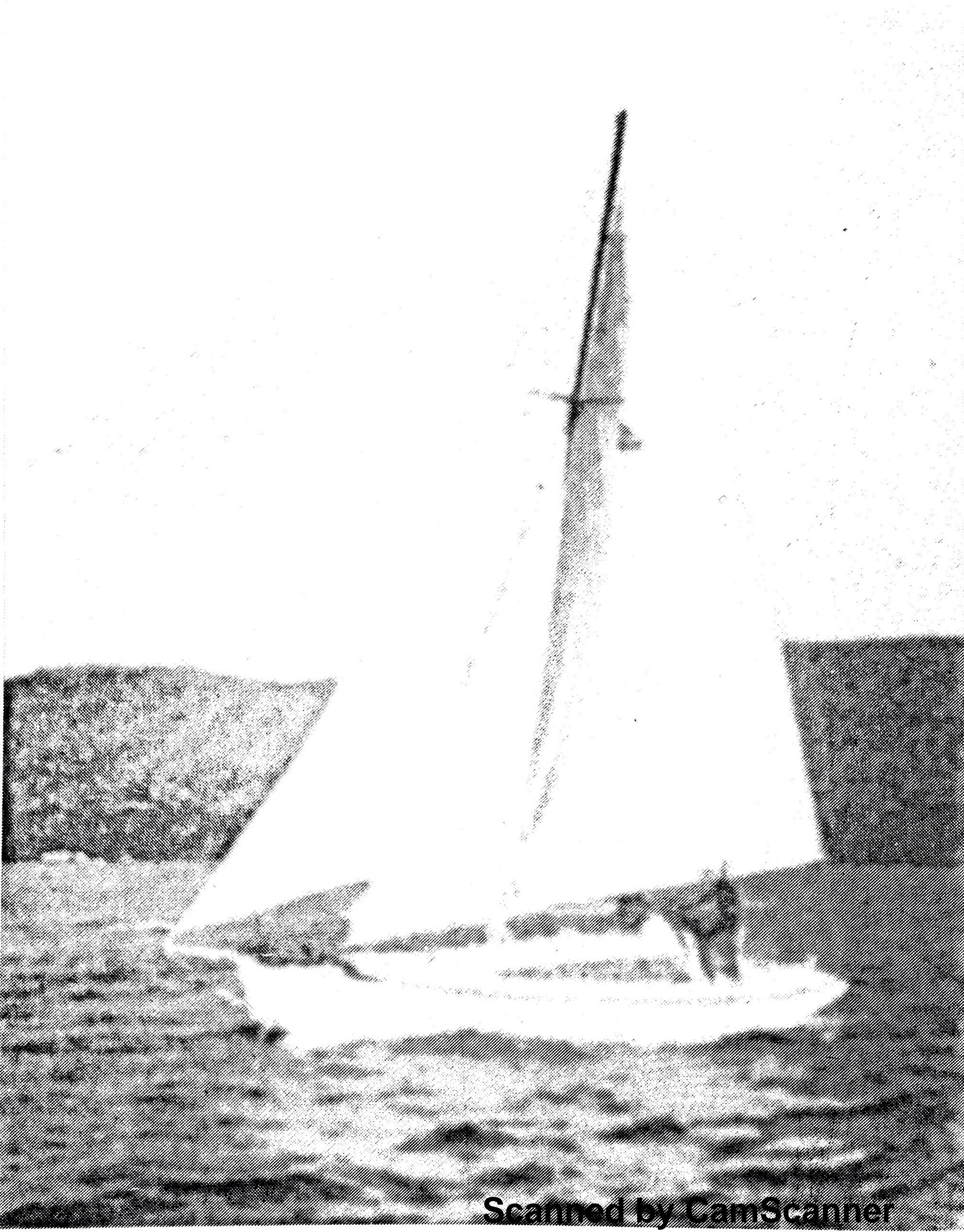
Les 4 Vents

Architecte naval: **Henri Dervin**

Lt.	9,00 m
Lf.	7,40 m
l max. . . .	2,70 m
lf.	2,53 m
FB av. . . .	0,85 m
FB min. . . .	0,475 m
FB ar. . . .	0,60 m
te.	1,55 m
SMC im	1,515 m ²
QP.	1,300 t
D.	5,730 t
SV.	36,40 m ²
F.	10,40 m ²
Tr.	6,00 m ²
GV.	20,00 m ²

29' 6"	3/8°
24' 3"	3/8°
8' 10"	1/4
8' 4"	
2' 9"	1/2
1' 6"	1/2
2' 0"	
5' 1"	
16 1/4 sq. ft	
2.870 lbs	
12.650 lbs	
392 sq. ft	





Au cours de cette traversée, d'Afrique en Amérique du Sud, les moyennes journalières sont fréquemment de l'ordre de 130 milles et atteignent parfois 150 milles. Le 24 septembre, *Les 4 vents* coupe sa route de l'aller, bouclant ainsi son tour du monde. Le 26, il entre dans le port de Pernambouc (Recife), puis fait escale à Natal, reprend la mer le 10 décembre, séjourne à Port of Spain (Trinidad) du 12 décembre 1956 au 29 janvier 1957. Puis: Grenade, Pointe-à-Pitre, Fort-de-France, les îles Saintes, l'île Saint-Barthélemy et enfin Saint-Martin. Environ un an de séjour, en musardant à travers les Antilles.

Marcel Bardiaux lève l'ancre pour New York le 8 juillet 1957, via Porto Rico. Après un séjour décevant dans la plus grande ville du monde, il remonte sur le Canada, mais le froid et l'humidité ravivent les douleurs de sa jambe. Aussi remet-il le cap vers le Sud, en direction des Bermudes où il rencontre un cyclone qui l'oblige, pour la première fois, à tenir la cape pendant 28 heures d'affilée. Brève escale aux Bermudes. Traverse la mer des Sargasses et ses immenses algues. Arrive à Horta (Açores) le 23 juin 1958 après 20 jours de mer, alors qu'un volcan de ces îles est en éruption. Départ le 5 juillet. Escale à Arcachon le 22 juillet. Enfin, arrivée à Paris en septembre 1958, 8 ans et demi après son départ !

Un plan Dervin légèrement modifié

C'est pendant la guerre que Marcel Bardiaux, champion de canoë-kayak, fait l'acquisition de l'étude n° 301 des plans standard du réputé architecte naval Henri Dervin, et qu'il construit *Les 4 vents*, en dépit de mille et une difficultés, aggravées par les restrictions de tous ordres. Spécialiste de la haute rivière, il conçoit le bateau de grande croisière comme devant passer des rapides et même faire de «l'esquimautage». C'est pourquoi le pont de *Les 4 vents* est aussi dépouillé que possible, et nanti d'un rouf profilé, pour qu'un paquet de mer embarqué reste à bord le moins longtemps possible.

D'aucuns ont prétendu que, si Henri Dervin avait vu *Les 4 vents*, il n'aurait pu reconnaître sa création originale! C'est aller vite en besogne, car finalement *Les 4 vents* est bel et bien un bateau typiquement Dervin; plus enfoncé certes, trop enfoncé même, mais c'est la seule différence, avec la modification du rouf. Je crois volontiers que ce bateau a gagné à être plus chargé, donc plus enfoncé: sinon, pour la grande croisière il aurait trop bouchonné. En revanche, étant trop enfoncé, il mouillait beaucoup, ce à quoi son très faible franc-bord et ses formes le prédisposaient déjà.

Concourant à cette surcharge, on trouvait à bord les principaux éléments suivants: un petit moteur à essence de 5-7 CV, avec 2 réservoirs totalisant 210 litres de carburant. Il y avait aussi 8 réservoirs d'eau, dont la capacité totale n'a pas été indiquée;

— un mouillage dont le poids total était de 300 kg, comprenant plusieurs maillons de chaîne et trois ancres, dont la plus grosse pesait 40 kg;

— une carène doublée en cuivre, alors que toute la coque était bordée plus que généreusement en 30 millimètres d'épaisseur;

— une garde-robe abondante. En dehors de la voûte

de cape, il y avait plusieurs jeux de focs jumeaux ou de trinquettes jumelles de tailles différentes. Les petites trinquettes ne représentaient à elles deux que 12 m². Mais les intermédiaires avaient chacune une surface de 14 m², et les grands focs jumeaux totalisaient 44 m², ce qui est très important pour un tel bateau;

— enfin, plusieurs annexes: un canot pneumatique, un youyou pliant de conception Marcel Bardiaux (bien connu des yachtsmen) et un kayak également pliant, logé dans la voûte.

Sans parler des vivres et autres réserves de toutes sortes.

La grande théorie de Marcel Bardiaux à partir de son expérience du kayak, était qu'il fallait avoir un bateau aussi léger que possible, capable de bouchonner quelle que soit la masse d'eau qui le submerge; un bateau s'ébrouant et refaisant immédiatement surface.

Comme toujours, entre la théorie et la pratique il y a un monde, qui n'apparaît guère qu'à l'homme de l'art. *Les 4 vents* a gagné exactement un mètre de longueur à la flottaison par son enfoncement excessif, pour devenir un bateau de grande croisière alors qu'il n'était modestement prévu que pour la croisière côtière et la promenade. Sa longueur à la flottaison était de 7,40 m, au lieu des 6,39 m prévus par le plan et son déplacement de plus de 5,7 t, au lieu de moins de 3,4 t.

On constate donc que par le rapport déplacement/longueur de flottaison, *Les 4 vents* se situe entre le *Mordicus* et le *Joan* (et même plus près de ce dernier), bateaux qui sont considérés tous les deux comme des bateaux lourds pour ne pas dire très lourds. Sur le papier il est extrêmement facile de faire un bateau léger. Dans la réalité, il en va tout autrement, avec la prise en compte des matériaux nécessaires en fonction des dimensions, et de tout ce qu'il est indispensable d'embarquer pour entreprendre une grande croisière.

