

Ne voulant pas m'écarter des formules classiques de dériveur de haute compétition, j'ai dessiné le 4 M qui, par ses dimensions, se place dans la catégorie des bateaux d'initiation et d'école de voile.

Doté d'une barre d'écoute réglable, d'une dérive pivotante, d'un foc facile à border, le 4 M est un bateau jeune, agréable à barer et sûr.

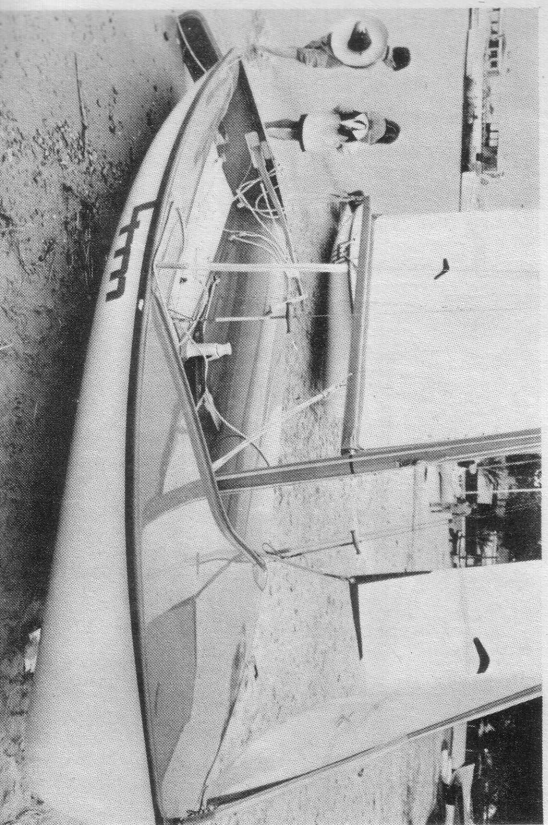
Malgré ses volumineux caissons étanches nécessaires à la sécurité, il présente une habitabilité qui permet à un équipage adulte de manœuvrer facilement.

Construit en polyester, voiles Tergal, l'entretien du 4 M est pratiquement nul. Par son poids, 85 kg, vous le déplacerez facilement.

Comme le 470, le 4 M a été conçu en pensant à vos besoins, à vos désirs et à votre budget. Bref, à votre satisfaction dans tous les domaines.

Du premier coup d'œil, vous verrez que ce bateau est plein de bon sens. L'avenir vous le prouvera...

A. CORNU



à la barre du 4 Mètres

par Jacques Monsault

DES sa naissance, nous avons été les premiers à sentir l'intérêt que présentait le 470, dessiné par André Cornu et construit par Morin et, en juin 1964, nous lui avons consacré une étude complète dans notre numéro 73. Le succès immédiat de ce dériveur, qui obtint en deux ans le titre de « Série Nationale », lui valut maintenant d'avoir un successeur destiné, cette fois, à l'initiation et à la régate, le 4 Mètres que nous vous présentons aujourd'hui.

Dessiné et construit par la même équipe, on y retrouve, comme on pouvait s'y attendre, bon nombre des caractéristiques de son aîné et, notamment, une certaine similitude dans la silhouette : foc réduit et grand-voile qui représente une part importante de la surface des voiles, avec un rond important, soutenu par une latte forcée.

CONCEPTION GÉNÉRALE

Le système de gréement est le même avec un mât sans étambrai posé sur la quille, en avant du puits de dérive, et tenu par un étau et deux haubans. Les barres de flèche sont remplacées par de petits câbles titants. On trouve les mêmes filloirs, la même nouvelle porte-winch en alliage léger, enjambant le puits où la dérive est protégée, enbutée, par un tampon de mousse de néoprène.

Le gouvernail est le même : jous en tôle d'alliage léger entretôisé de rivets, sarran profilé en bois, contrôlé par deux brins aboutissant à des taquets coincés sur les deux faces latérales de la barre en frêne chantourné, munie d'un stick articulé.

Le palan d'écoute de grand-voile revient aussi au tableau sur un rail, contrôlé par deux brins et des taquets tubulaires. Un dispositif plus simple est monté sur la version économique.

Le pontage avant est court et assez plat. Comme sur le 470, il s'arrête un peu en avant d'un mât en bois, de section circulaire, emplanté assez en avant pour laisser subsister un bon cockpit sur cette coque de 4 mètres. Ce pontage se termine par un petit brise-lames qui, par économie, n'est plus garni de bois verni ; il enjambe l'avant des caissons. Entre ceux-ci, et un peu protégées par l'arrière du pontage, trois petites poches de toiles recevront, sur la version luxe, le matériel habituel : spi, drisses, affaires personnelles, etc.

L'emplanture du mât est constituée par un U en acier inox plié, posé sur l'allonge du puits et traversé par un boulon que vient chevaucher le pied du mât. Quatre trous apportent une certaine latitude de réglage.

L'arrondi des caissons est d'un rayon un peu plus fort qu'à bord du 470, ce qui