

Flying Forty en rade de Marseille.

## EDITO

Tout acheteur tient à avoir « le dernier modèle », même s'il est moins perfectionné ou moins au point que le précédent. Or, quoi de plus déprimant que de s'apercevoir, après quelques mois, que l'architecte vient de dessiner un nouveau bateau « bien meilleur » que le précédent, que le constructeur abandonne la série au profit d'une autre (souvent aussi embryonnaire). Nous avions espéré que la sortie des voiliers plastique allait stabiliser la production! Il n'en est rien; non seulement les modèles français abondent, mais architectes et constructeurs déversent sur le malheureux usager des modèles toujours renouvelés. Il y a de quoi déguster les plus mordus!

## OÙ NAVIGUER: LES ÎLES D'HYÈRES



Le port de Port-Cros avec sa végétation tropicale.

Depuis le Moyen Age on les appelle aussi les îles d'Or et la légende qui affirme qu'elles furent détachées d'un archipel grec, séjour des nymphes et des dieux, pour venir orner les rivages provençaux, rejoint celle qui prétend que le créateur, pris de remords après avoir chassé Adam et Ève du paradis terrestre, voulut le reconstituer là [...] **Porquerolles** n'est distante de la presqu'île de Giens que d'un petit mille. Sa baie, cernée de bois où les teintes riches et variées contrastent avec le décor sévère du Langoustier plus à l'est, accueille les voiliers dans son port mais la place y est rare en pleine saison. **Port-Cros**, la plus petite des trois grandes îles d'Or est un site intégralement classé. Port-Cros, c'est Port-Creux. Avec une végétation plus serrée, elle est essentiellement montagnaise et ses collines élevées vont mourir rapidement à la mer, formant de minuscules vallons avec parfois de ravissantes petites plages. Sur l'île, trois écriteaux vous rappellent qu'il est interdit d'y fumer et d'y camper. A un mille, c'est la troisième grande île, **l'île du Levant**, qui s'appelle aussi l'île du Titan, on ne sait trop pourquoi. Si pour le géologue, elle présente le plus grand intérêt, pour le navigateur c'est la moins intéressante et, à vrai dire, il n'y a rien à y faire, depuis que toute excursion y est interdite. Toute l'île appartient à la Marine nationale et il est absolument interdit d'y débarquer.

## A la barre

Après le 505 où il a acquis une sorte d'exclusivité dans notre pays, après le 420 où il a une exclusivité véritable, le constructeur Lanaverré a cherché un trou dans la gamme pour essayer de s'y tailler une place prépondérante et trouver une large diffusion. Il a donc visé le « Day Boat », le bateau de jour, entre le dériveur et le croiseur côtier, et voulu un bateau dont le barreur pourrait retrouver les joies que procure le dériveur, sans perdre toutes celles du croiseur côtier: abri, insubmersibilité, sécurité relative. Pour obtenir cette combinaison de sécurité qui entraînait un certain lest, de logeabilité qui nécessitait un rouf, de plaisir à la barre qui voulait un bon équilibre, bonne répartition du poids de l'équipage aux postes de ma-

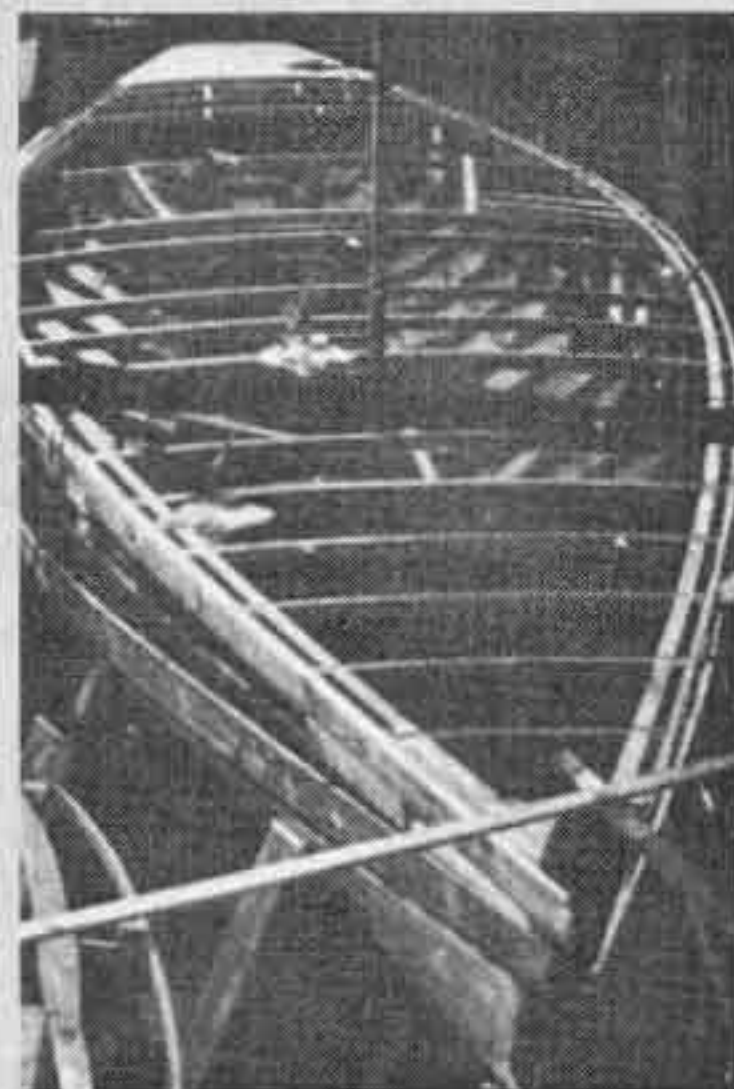
nœuvre, il a été conduit à adopter une longueur assez grande. Cette longueur et une bonne largeur étaient nécessaires pour obtenir les lignes tendues nécessaires aux performances qui, dans le cas du 590, vont parfois jusqu'au planer. Le cockpit disposé comme celui d'un dériveur léger de compétition, avec caissons arrondis, winches, filoirs sur rail, etc., occupe près de la moitié de la longueur de la coque. La cabine est remarquablement spacieuse et claire. Le 590 offre un éventail d'utilisations beaucoup plus large que sa silhouette et son équipement très sportif pourraient le faire craindre. Il nous paraît être très complet et bien adapté à une navigation alternativement sportive et familiale. Bien qu'il ne soit pas difficile à mener, ce n'est pas un bateau d'initiation.

## du 590



## Sillages

C'est chez Constantini, à La Trinité, que l'enseigne de vaisseau Tabarly, qui doit, à la fin mai, prendre le départ de la Course Transatlantique en solitaire, a fait mettre en chantier la coque de son *Pen Duick II*. Le lest et les ferrures seront exécutés à l'arsenal de Lorient, les mâts en Navalinox sont de Marco-Polo. Les derniers réglages sont en cours et le départ aura lieu de Plymouth le 23 mai.



Souhaitons bonne chance au jeune enseigne de vaisseau pour la Transat 64.

comme un poisson dans l'eau...



avec les gilets et vêtements flottants

**MARKSWAY**

brevet S. G. D. G.

conformes au décret n° 62784 du 9.7.62