

590 AU BANC D'ESSAI

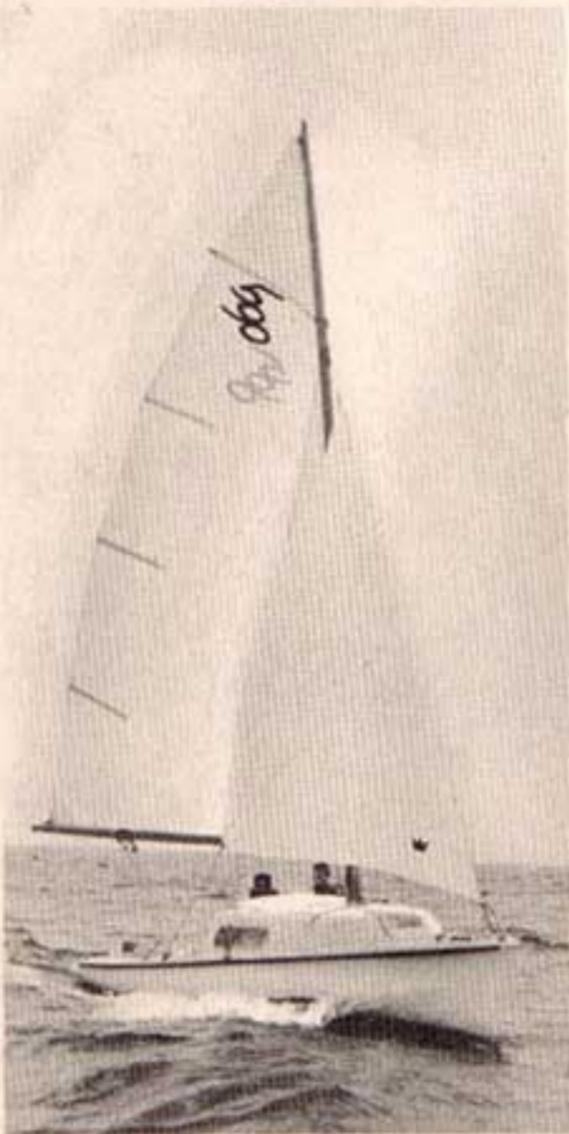
M. DUPONT a acheté un petit bateau de croisière et M. Durand est possesseur d'un petit dériveur; quant à M. Dubois c'est d'un « canot breton » dont il use. Or, tous les trois avec leur petite famille, se retrouvent pour la journée, à la pêche ou en promenade, au large des mêmes plages. M. Dupont trouve que c'est bien dommage d'avoir une si grande cabine et un si petit cockpit alors que jamais il ne passera une nuit en mer. M. Durand trouve son dériveur trop petit, peu sûr et peu confortable pour ses ébats familiaux. Quant à M. Dubois qui a connu d'autres joies de la voile, il est fort déçu par les performances de son embarcation et c'est à contre-cœur qu'il met son moteur en route.

Malgré l'essor des activités nautiques et en dépit du succès de la Caragogne et du Maraudeur, il est étrange que l'on soit chaque fois obligé de définir à nouveau ce qu'est un « day-boat » : bateau confortable, familial, de navigation diurne où un petit roof permet de s'abriter et tout à fait éventuellement de dormir. Ce type de bateau, le plus méconnu chez nous, est pourtant un de ceux qui devrait recevoir le plus d'adeptes. Les établissements Lanaverre s'attaquent à ce marché peu exploité avec un voilier de conception nouvelle et originale, le 590.

CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES

Comme c'est l'habitude dans la maison, 590, le matricule du bateau, correspond à sa longueur. Il a donc 5,90 m. de long pour une largeur importante de 2 m. Gréé en sloop avec son mât placé sur le roof, il est assez voilé puisque sa grand-voile fait 12 m² et son grand foc 6,50 m². Dériveur lesté, il a un tirant d'eau de 0,40 m dérive haute pour 1,25 m dérive basse. Le lest, y compris la dérive en tôle, est de l'ordre de 140 kg. En concevant ce bateau, son architecte, Christian Maury, a sans aucun doute pensé à sa réalisation en plastique; il est étudié pour ce matériau; comme pour l'ensemble des fabrications Lanaverre, il rentre dans le 590 une grosse proportion de laine de verre.

Très élégant de silhouette, le 590 est extrêmement agréable à regarder naviguer.



Deux moules donnent naissance aux deux éléments principaux : l'ensemble pont-roof et la coque. Cette dernière est rigidifiée par deux caissons latéraux formant banquettes intérieures, plus un caisson sous cockpit qui a également pour but de supporter ce dernier. Robuste de constitution, il donne d'autant plus confiance que sa finition est très soignée.

PERFORMANCES

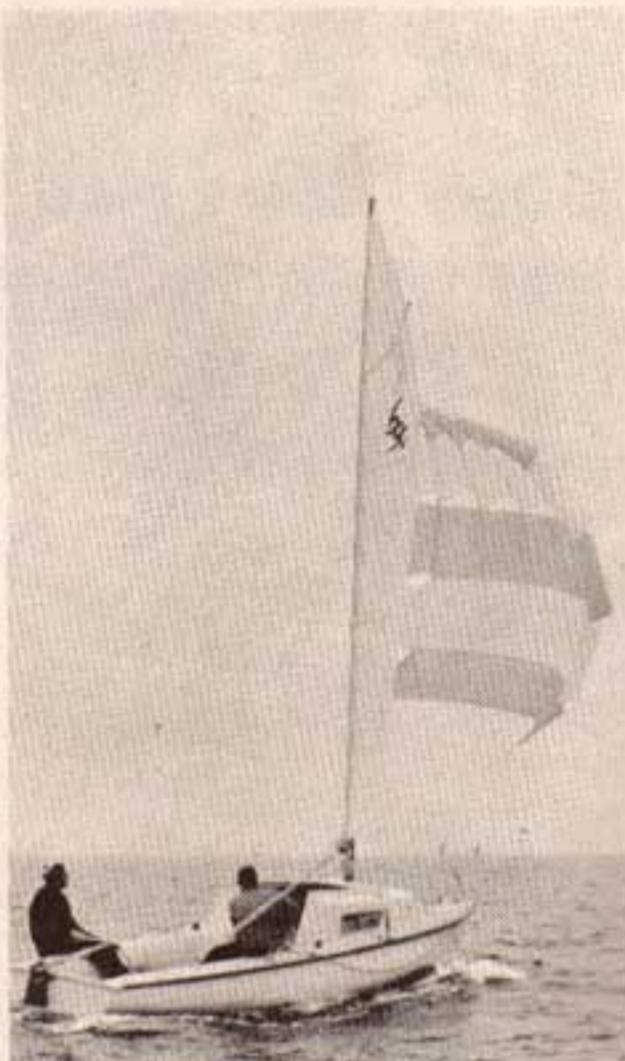
Nous avons essayé le 590 en deux périodes de huit jours : d'abord au Havre, puis à Concarneau pour bien juger de son comportement, quels que soient le vent et la mer. Réalisé il y a seulement une dizaine d'années, le 590 aurait fortement surpris par ses performances et son caractère volontiers sportif, mais il en est du bateau comme, par exemple, de la voiture où de nos jours, même un novice ne s'effraie plus de rouler à 100 km/h. On a beaucoup pensé « performances » en créant le 590. On peut très bien en faire un bateau de compétition et un équipage qui s'en donne la peine peut en tirer les mêmes plaisirs que d'un dériveur spécialement conçu pour la régate. Qualité ou défaut, suivant le tempérament des passagers, il est nécessaire pour obtenir ce maximum de porter au bateau une attention soutenue; son réglage est délicat et, très large pour sa longueur, son équilibre à la gîte est médiocre, d'où l'intérêt de le tenir très plat. Le rappel dans les sangles voire au trapèze, lui est donc profitable. Cette dernière activité ne revêt d'ailleurs absolument pas le caractère acrobatique qu'elle peut avoir sur un petit dériveur, en raison des mouvements doux et de la stabilité initiale du bateau. On peut d'ailleurs obtenir de bons résultats en jouant simplement de la dérive et du gréement souple. Dans ces conditions, un équipage quelque peu évolué sera étonné des performances du 590, ce qui récompense largement des efforts accomplis. Même, si d'ici quelques années, le trapèze ne doit pas paraître plus difficile que le fait de se tenir sur une bicyclette, cette manière de faire marcher le bateau pourra encore effrayer beaucoup de gens. Dans ce

cas, le mieux est de couper les ailes à notre racer dès la force 4. Moins fatigant sous voilure réduite, ses qualités nautiques sont à peine altérées. Il continue à bien remonter auprès sans être trop gêné par la vague, il demeure toujours très évolutif et, aux allures portantes, sans être pour cela expert, on peut en renvoyant de la toile goûter en famille aux joies du planing. Dans le vent, ce sont les réactions du gouvernail — très sensible et qui devient vite dur — qui seront les meilleures conseillères, toute pression exagérée prouvant un mauvais réglage. Par petit temps, pas de problème : la forte surface de toile permet de glisser vite sur une eau à peine ridée. L'assiette longitudinale revêt ici moins d'importance que sur beaucoup de bateaux, le 590 étant porteur sur presque toute sa longueur. Malgré tout, comme pour la majorité des voiliers, plus le vent est faible, plus on charge l'avant, excepté dans le clapot auquel il est très sensible. En raison de sa forte surface mouillée, il montre un point faible au plein vent arrière si l'on ne renvoie pas le spi mais la manœuvre de cette voile est aisée, grâce au trou d'homme pratiqué sur l'avant du roof et à la stabilité du bateau.

CONFORT ET AGRÉMENT

Avec un bateau familial, cette rubrique revêt un intérêt particulier. Il se doit d'être agréable et il semble que ses promoteurs s'en soient souciés. Il est prouvé dorénavant que grâce au plastique, on peut concevoir de nouvelles formes qui, bien que fonctionnelles peuvent être plaisantes. Quel que soit l'angle sous lequel on le regarde et même si son allure n'est pas traditionnelle, le 590 est sympathique. Notons en passant que le pontage et les superstructures du bateau que nous avons essayé étaient couleur gris mastic, s'accordant fort bien avec les bois vernis. C'est de meilleur goût que toutes ces couleurs qu'on nous inflige trop souvent et qui devraient être réservées aux seules petites embarcations.

Le cockpit tient, bien sûr, une place importante; on a adopté les deux caissons arrondis, style 5.0.5., formant bancs jusqu'au tableau. Ce dispositif rend le cockpit particulièrement spacieux. Ces grands caissons permettent de ranger moteur hors-bord, cannes à pêche, voiles, etc., grâce à un orifice placé sur le dessus. Les sportifs y trouveront une position de rappel confortable et



**Tiré
par un spi
à tuyères
qui n'était d'ailleurs pas
convaincant,
le 590 prend
le large.**

efficace; en revanche, certaines personnes appréhenderont de s'asseoir ainsi sur le bord, sans la protection d'un pavois, d'autant que le franc-bord étant faible, l'endroit est parfois humide. L'embarquement de très jeunes enfants peut également nécessiter une certaine surveillance; il est vrai que l'on peut les tenir dans la cabine, sans qu'ils aient l'impression d'être cloîtrés. En effet, un des points les plus remarquables de ce bateau réside dans la liaison cockpit-cabine. Une très large ouverture permet de passer sans transition apparente de l'un à l'autre. Pour peu qu'il fasse beau temps, un vaste capot constitué de trois éléments — trop fragiles d'ailleurs — s'escamote à l'aide de glissières jusqu'au niveau du mât et donne vraiment l'impression que le cockpit s'ouvre jusqu'à cet endroit. Cette cabine à ciel ouvert est très plaisante. Très claire, elle le demeure même tous panneaux fermés; les parois blanches réfléchissent en effet la lumière qui pénètre abondamment par deux hublots latéraux et par le capot avant. Au nom de la sécurité, on s'est souvent élevé dans ces colonnes contre les capots sur l'avant des petits voiliers de croisière. En ce qui concerne le trou d'homme situé devant le mât du 590, nous avouons qu'il présente pourtant plus d'avantages que d'inconvénients. Avec le capot très ouvrant du roof, il permet entre autres d'opérer toute manœuvre sur le pied du mât, à partir de la cabine. On peut ainsi gréer, dégréer, envoyer le spi sans avoir à aller sur le pont. L'intérieur de la cabine est fort simple. Les deux grands caissons latéraux forment banquettes ou supports de couchettes. Ils partent de dessous les bancs de cockpit pour se rejoindre vers l'étrave où un puits à chaîne les limite. Ces caissons ont chacun une longueur de 3,70 m pour une largeur allant de 46 à 55 cm. En remontant la partie avant du plancher pour la placer au niveau de ces couchettes latérales, dans une rainure prévue pour la recevoir, on obtient une couchette double, large de 1,55 m aux épaules. Par de petites trappes placées en leur milieu, on accède à des casiers de rangement logés dans les caissons latéraux. Sous la descente à tribord se trouve un tiroir; à la demande, il peut être remplacé par une cuisine sommaire avec réchaud à cardan. On peut également y ranger cirés, bottes, petits paquetages, etc. De l'autre côté du puits de dérive, un tunnel se

(Suite page 70.)



Les trois croissants fixés sur la bôme sont parfaitement superflus car le système de bôme à rouleau n'est pas digne du bateau.

prolonge sous le cockpit. On y place gaffes, avirons, tangons, etc. Le puits de dérive prend une place importante dans la cabine mais l'accès des hauts fonds, un échouage aisé, des manœuvres de mise à l'eau, de remorquage sans problèmes excessifs, des performances enviables, sont autant de compensations à cet inconvénient. Il faudrait supprimer le jeu de la dérive dans son puits car elle devient vite bruyante par temps calme et mer agitée. La cabine étant malgré tout suffisamment spacieuse, ce puits de dérive laisse une place honnête pour que les personnes assises de part et d'autre, puissent ranger leurs jambes. Six personnes peuvent ainsi s'entasser à l'intérieur mais on y devisera assez confortablement, à trois ou quatre personnes, la distance séparant les banquettes du roof étant de l'ordre de 90 cm. Sur le dessus de ce puits vient se fixer une petite table assez commode, mais dont on ne sait que faire une fois démontée. Il serait possible de prévoir pour elle ainsi que pour les panneaux d'entrée un réceptacle sous le pontage avant. Les deux grandes poches de toile fourre-tout suspendues aux parois avant sont réellement très pratiques et devraient se généraliser sur bien des bateaux. Pour un confort accru, il serait bon toutefois de mieux soigner l'étanchéité du toit de roof ainsi que du trou d'homme et ceci nous amène à parler de la sécurité.

SÉCURITÉ

Le 590 est un voilier très ouvert, au franc-bord faible. De plus, comme beaucoup de bateaux légers, il peut chavirer, dans un rouleau pris en travers par exemple. Nous l'avons d'ailleurs chaviré de force, opération difficile. Une fois le mât à l'horizontale, le bateau se met volontiers quille en l'air, au même titre qu'un dériveur non lesté mais, nous l'avons dit, il semble difficile d'en arriver là. Le mât sur l'eau, cette dernière arrive tout près de l'ouverture du roof qui pourrait être rétrécie très légèrement et les caissons de cockpit se remplissent. Malgré ses allures de bateau de croisière, il ne faut donc pas prendre le 590 comme tel. Cependant, il est très possible de passer confortablement une ou plusieurs nuits à bord.

Et pourtant, on a sacrifié beaucoup à la sécurité sur ce bateau. Il bénéficie d'abord d'une stabilité de formes indéniable. Étant donné sa grande largeur, son petit lest rappelle très efficacement et il en est de même du lest mobile. Malgré un franc-bord réduit, le grand cockpit est autovideur et la cloison qui le sépare de la cabine est importante. Deux grands caissons sous les couchettes et les caissons sous cockpit et dans l'étrave forment réserves de flottabilité. Il serait cependant indispensable de rendre étanche les caissons de cockpit.

Le bateau étant chaviré avec deux personnes à bord, l'eau arrive bien près de la descente qui pourrait être légèrement rétrécie.



Les panneaux ouvrant sur les parties accessibles des caissons sont, pour l'instant, d'une étanchéité toute symbolique.

ACCASTILLAGE

Le 590 est richement paré d'un accastillage surabondant. Il serait souhaitable, dans l'intérêt de l'usager comme dans celui du constructeur, d'obtenir une plus grande simplicité. Il est rare que l'on fasse un tel reproche mais beaucoup de possesseurs de 590 n'utiliseront jamais de la totalité de ces accessoires qui, par ailleurs, alourdissent de façon notoire le prix du bateau. En outre, certaines pièces semblent inadaptées pour un bateau qui ne se veut pas spécifiquement de compétition. Nous pensons notamment au système complexe et peu pratique pour prendre des tours de rouleur, alors qu'une bande de ris rendrait les mêmes services.

CONCLUSION

Rapide, amusant, élégant, confortable, relativement sûr, placé à la rencontre de diverses activités nautiques (petite croisière, promenade, pêche, camping, compétition), bénéficiant du renom de la maison Lanavere, le 590 devrait, malgré son prix dû à un matériau encore trop cher, intéresser une clientèle importante, clientèle augmentant au fur et à mesure de l'évolution actuelle du yachting, activité de plein air et de détente.

DENIS BERTRAND
(photos E. Quéméré)

QUALITÉS

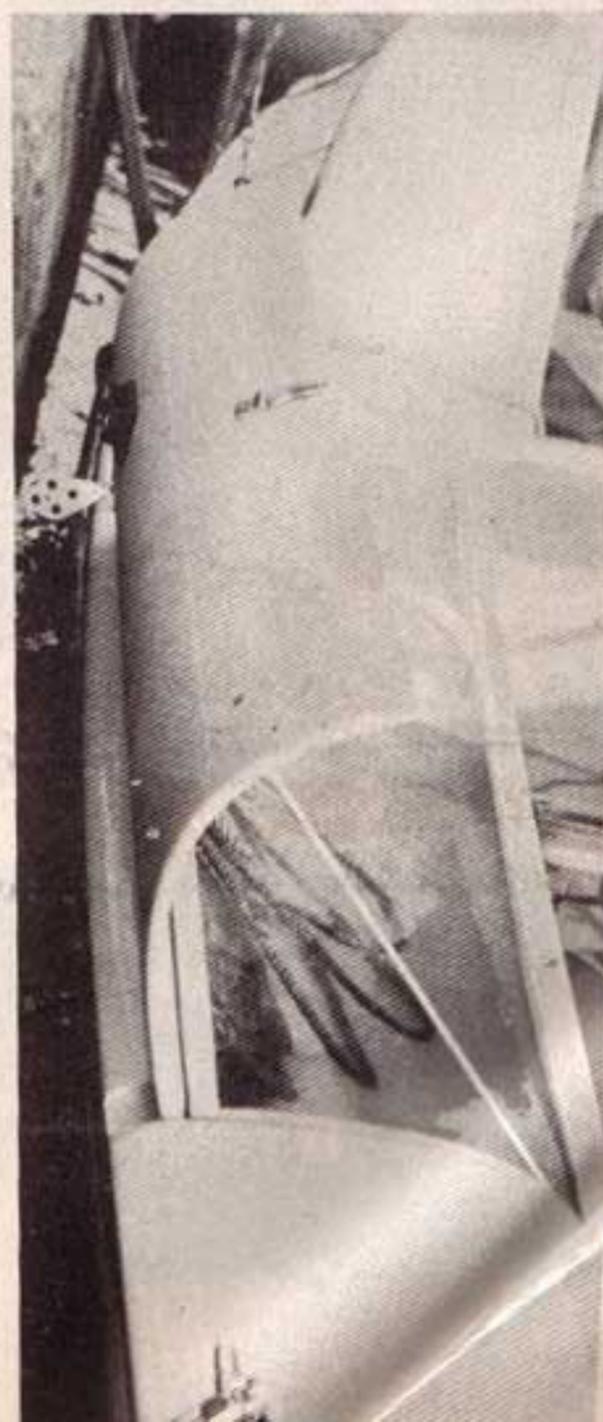
- Bon marcheur par tous les temps et très rapide aux allures portantes.
- Bateau sensible et vivant.
- Voilier à dominante sportive mais permettant le rappel et le trapèze « tout confort. »
- Très bonne stabilité initiale.
- Vaste cockpit.
- Cabine très utilisable.
- Insubmersibilité bien étudiée.

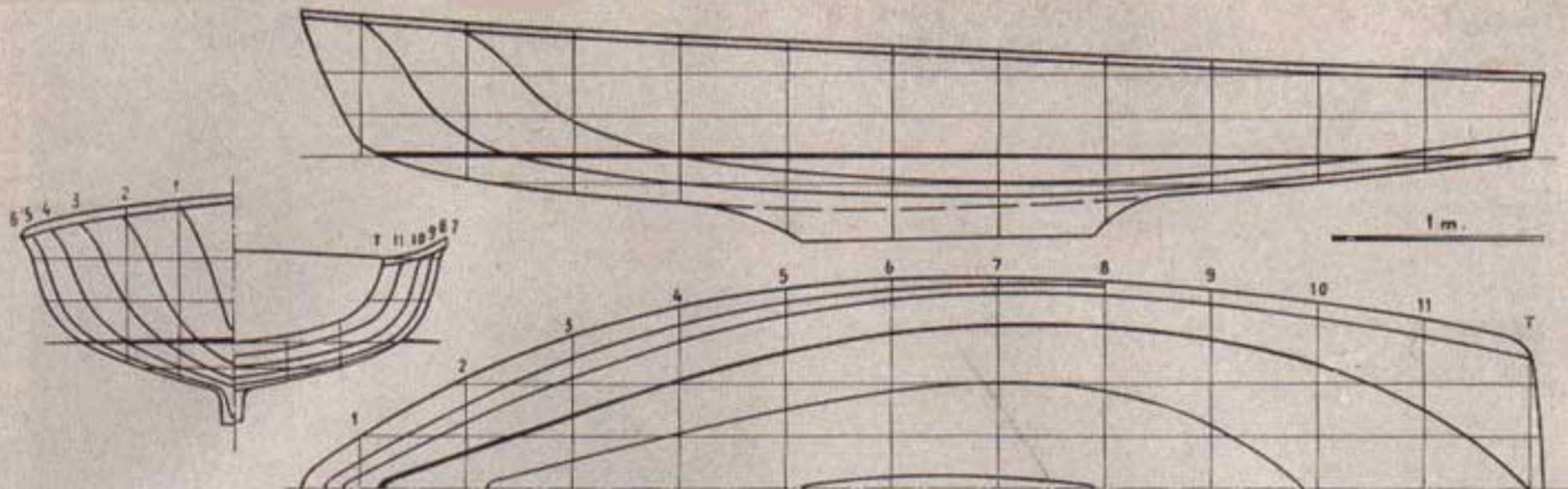
DÉFAUTS

- Bateau peu fait pour les débutants intégraux : doit être tenu plat comme un dériveur de compétition.
- Capots peu étanches et panneaux à coulisse de descente fragiles.
- Descente légèrement trop large.
- Médiocre étanchéité des panneaux ouvrants des caissons.
- Accastillage trop compliqué.

DÉFINITION EXPRESS

Un très agréable voilier de promenade et de camping-croisière rapide, spécialement destiné aux équipages ayant déjà plus ou moins pratiqué la régate en dériveur.





COURBES ÉTABLIES PAR DOMINIQUE PRESLES

La courbe des rayons métacentriques montre que le 590 doit avoir une bonne stabilité initiale, et ce jusqu'aux environs de 30° de gîte, angle auquel d'ailleurs nous trouvons la valeur maximum du bras de levier, équipage en rappel. Cela semble bien correspondre à la forme de la carène : plate et large.

D'autre part la courbe des bras de levier, équipage dans l'axe, très progressive jusqu'au maximum obtenu à 50° de gîte, montre que le lest (qui intervient surtout aux grands angles de gîte — stabilité de poids) a une réelle efficacité qui fait du 590 un bateau raide et sûr.

Par contre la superposition des courbes des aires — flottaison droite et à 30° de gîte — montre, à la gîte, un assez grand déséquilibre des formes : très nette diminution des volumes avant, augmentation moins sensible des volumes arrière. Le bateau aura donc tendance à s'enfoncer de l'avant et à se mettre sur la hanche, situation qui certainement, freinera assez considérablement sa marche. On aura donc avantage à naviguer avec une gîte modérée (par exemple, pas plus de 10 ou 15°), comme c'est d'ailleurs le cas sur la presque totalité des dériveurs.

POINT DE VUE DE L'ARCHITECTE

Le bateau a été réalisé pour ceux qui ont aimé dans le dériveur la sensibilité de barre et sa vivacité, mais qui apprécient moins son humeur versatile.

Ceux qui aiment la régates mais qui sont dotés d'une famille... Qui aiment naviguer en profitant de l'air et du soleil apprécieront aussi l'abri en cas de nécessité.

En camping, jusqu'à 4 personnes, les banquettes du roof pourront assurer le couchage.

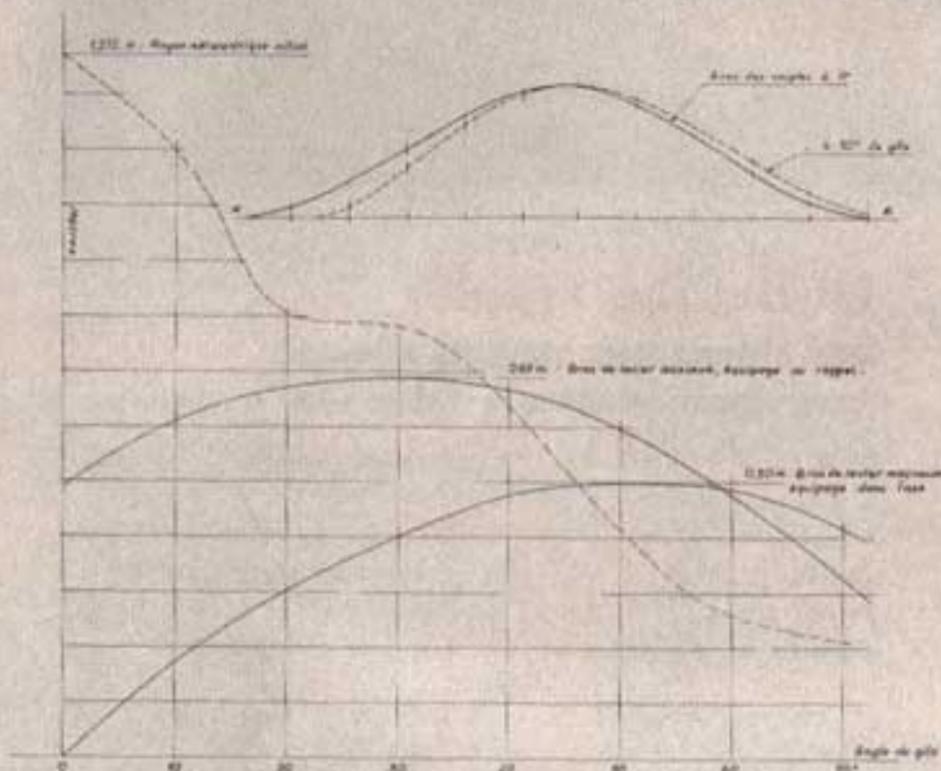
A ceux recherchant la croisière côtière de l'aménager dans ce but. Sa stabilité est assurée par un lest en plomb incorporé dans la fausse quille. Son tirant d'eau (40 cm) permet d'accéder au bateau sans que l'eau dépasse les moilets. Cette fausse quille a permis de réduire l'encombrement du puits à dérive.

Pour augmenter l'habitabilité nous avons supprimé hiloire et passant de cockpit ce qui a permis d'élargir la baignoire d'autant.

Le roof est très largement ouvert par le capot à 3 éléments superposables et par le trou d'homme à l'avant.

Toutes les manœuvres de voiles sont effectuées de plain-pied de l'intérieur du roof, sans risquer de prendre un bain.

La flottabilité est largement assurée par les banquettes-caisson et le polystyrène placé sous le cockpit.



D. Lanaverre

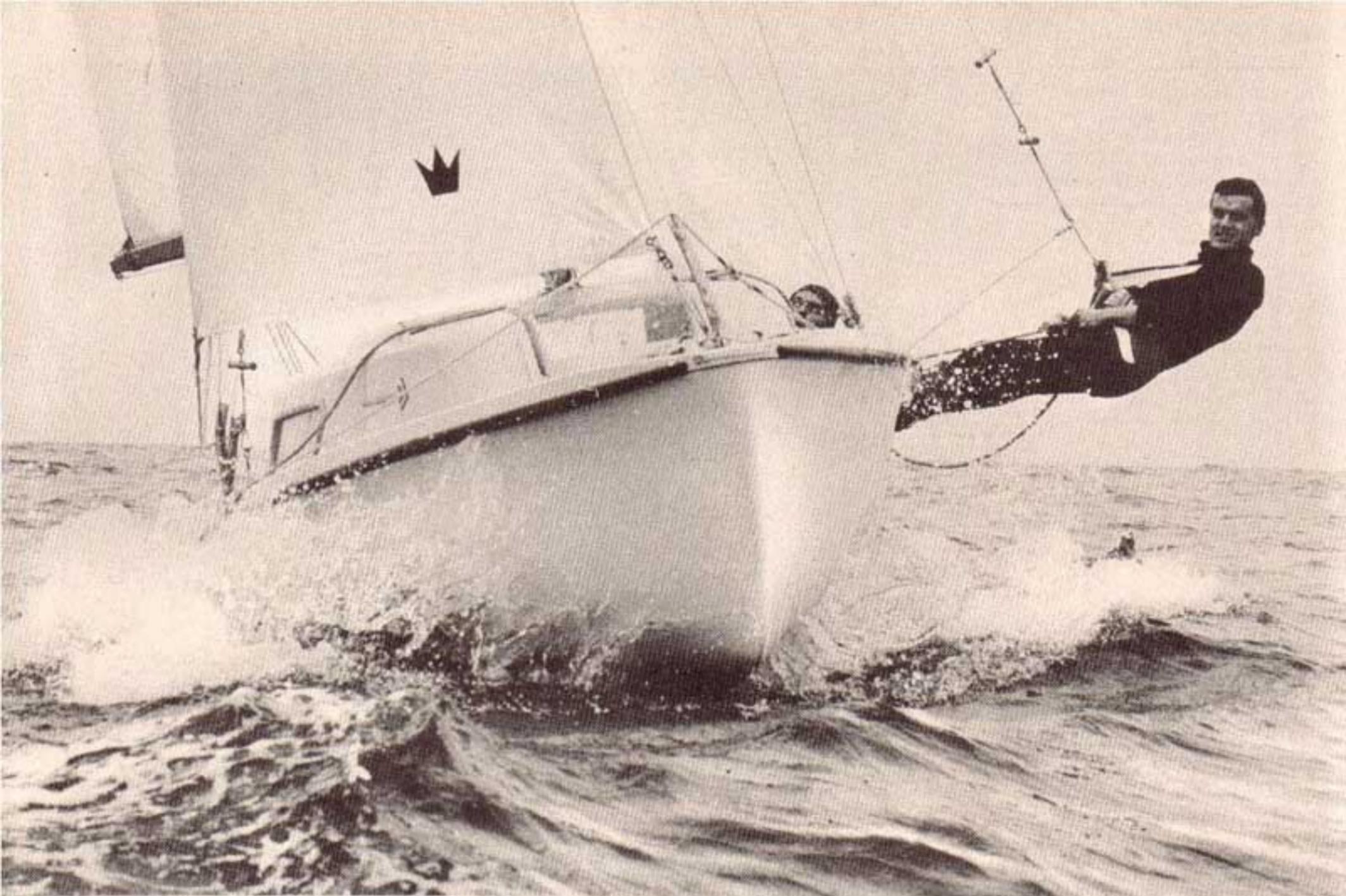
FICHE PRATIQUE

- Longueur hors-tout : 5,90 m.
- Longueur flottaison (en charge) : 5,50 m.
- Bau maximum : 2 m.
- Franc-bord : 0,70 m.
- Franc-bord AR : 0,45 m.
- Tirant d'eau dérive haute (en charge) : 0,40 m.
- Tirant d'eau dérive basse : 1,25 m.
- Déplacement en charge (avec 3 hommes) env. : 690 dm³.
- Poids à vide : 480 kg.
- Lest : 140 kg.
- Surface du maître-couple immergé B³ : 23,10 dm³.
- Hauteur du mât au-dessus de la flottaison : 8,24 m.
- Longueur du mât : 7,25 m.
- Surface grand-voile (compris rond de chute) : 12 m².
- Surface foc n° 1 : 5,50 m².
- Surface foc n° 2 : 4,50 m².
- Surface de voilure (avec foc n° 1) EV : 18,50 m².
- Surface mouillée :
 - coque seule : 6,34 m².
 - dérive : 0,92 m².
 - safran : 0,36 m².
 - total EM : 7,62 m².
- Surface de dérive :
 - coque seule : 1,14 m².
 - dérive : 0,46 m².
 - safran : 0,18 m².
 - total : 1,78 m².
- Coefficient : $\frac{EV}{EM} = 2,42$.

Prix avec grand-voile et foc n° 2 tergal et matelas : 10 000 francs.

Constructeur : Chantiers Lanaverre, 54 à 68, quai de la Souys, Bordeaux-Bastide (Gironde).





Lancé au large, le 590 fonce comme un pur dériveur.

Installé au trapèze, l'équipier du 590 occupe une position extrêmement confortable et l'écoute de gènois lui sert surtout à se maintenir en place. A noter que le diamètre des winches pourrait être plus grand.



