

Particulièrement léger
et bien toile, le 590
démarre au moindre
souffle d'air.



590

POUR RÉGATER ET SE PROMENER

Dessiné par Christian Maury, le 590 est un dériveur lesté aussi rustique que performant. A deux ou trois équipiers, il se révèle un support de régates techniques, amusantes et bon marché.

Un voilier à (re) découvrir ! TEXTE ET PHOTOS EMMANUEL VAN DETH

Et traverse pincée à la flottaison, formes bien pleines au pont, flancs toujours évasés, œuvres vives en « coupe de champagne » quand on observe les couples, mais oui, c'est lui, le 420 ! Le 590, dessiné par Christian Maury et François Sergent, est bien le grand frère du célèbre dériveur. Sa version dayboat rapide. Rendez-vous à été pris avec Jean-Paul Andreea, président de l'AS 590. Gaël Vuillefroy, « conscience technique de la série », nous embarque à bord de *Jujube*. Le secrétaire de l'association, Claude Corbières, nous accompagne en solitaire avec son fidèle *Artaban*. La journée est si belle que deux autres 590 nous rejoignent à l'improviste, le temps de cette marée d'après-midi. Preuve que ce dériveur est bien un bateau facile, adapté à la balade comme à la régates ! Par petit temps, le bateau glisse à la moindre risée, la barre est particulièrement douce, un régal. Attention tout de même : le plan Maury, bien toilé et peu lesté, peut se révéler sportif dès que la brise est de la partie. La paire de trapèzes nous rappelle que nous sommes bien à bord d'un dériveur... toujours léger ! A partir de 20 nœuds de vent, une manœuvre hasardeuse peut se solder par un chavirage. Bref, ce voilier plutôt robuste et sans souci, qu'on oublie l'hiver dans son jardin, sur son ber ou sa remorque, est plus adapté aux plans d'eau protégés qu'à la mer ouverte.

800 exemplaires construits

Lancé en 1963, il se glisse entre le puissant et régatier 505 et le père peinard 630. L'objectif est clairement de concilier la balade en famille – dans sa présentation du bateau dans l'essai de *Bateaux* en 1963, Christian Maury estime qu'on peut embarquer jusqu'à huit ! – et régates, une activité immédiatement mise en pratique par les premiers acheteurs. A Arcachon, le 590 remplace rapidement le Pacific, dont la flotte était en net déclin. L'AS 590 est créée dès 1965 sous l'impulsion de Lucien Lanaverre. En 1972, le chantier modifie les caissons du cockpit, qui deviennent carrés. Un dessin plus « croiseur » qui ne modifie en rien les performances. Mais les accros de la série préfèrent les anciens caissons ronds, plus confortables. Pendant quinze ans, l'activité de la série est principalement concentrée dans le Sud-Ouest, sur le bassin d'Arcachon, bien sûr, et sur les grands lacs – Hourtin, Lacanau, Cazaux et Biscarosse.

A la fin des années 1970, les ventes de 590 faiblissent, le chantier est repris sous la bannière Yachting France. La commercialisation d'un modèle très dépouillé est tentée,

Caissons ronds ou carrés ? Peu importe, les régatiers optimisent l'accastillage et adoptent l'aveleur de spi et le tangon automatique.



Jean-Paul Andreea.

UNE ASSOCIATION TRÈS SPORTIVE

Ancien cadre d'IBM, Jean-Paul Andreea connaît le 590 depuis 1985, année où il en achète un d'occasion. A l'époque, l'objectif de ses sorties sur le bassin est la promenade. C'est avec l'équipe de mordus d'Arès que Jean-Paul découvre la régates, l'adrénaline des phases de départ, le contrôle des adversaires... Il y a dix ans, suite au départ de Jean Decoudras, véritable pilier de la série jusqu'au début des années 2000, il décide de s'impliquer dans l'association, laquelle rejoint rapidement la FFV et impose désormais une jauge stricte pour éviter les débordements – voiles trop grandes, coques allégées, appendices préparés – rencontrés à la fin des années 1990. Il en est depuis le président.

sans grand succès. C'est le plein boom de la planche à voile : difficile pour les dériveurs légers et les petits croiseurs de résister à la déferlante du windsurf. Le chantier Brunet tente malgré tout l'aventure. Son 590 est assagi : Christian Maury retouche la carène, légèrement plus pleine à l'avant, le saumon est plus profond de 10 cm, 50 kg de lest sont rajoutés. Au final, un voilier qui marche beaucoup moins bien que l'original... et un flop commercial. La série ne décline pas tout à fait. Sous l'impulsion de Jean Decoudras, un ancien du chantier Lanaverre, un bastion de mordus se forme à Arès et Claouey, deux villages au nord du bassin d'Arcachon. Là-bas, l'eau ne vient que la moitié de la journée. Les 590 sont mouillés sur ancre au-dessus des zones sableuses. Les équipages rejoignent le bord à pied, dans 10 cm d'eau, à marée montante. Le temps de gréer, le bateau flotte, la régates peut être lancée. Même chose au retour : on range le bateau, la mer descend, et on rejoint le yacht-club à pied.

En 1994, c'est le frémissement : le 590 séduit de nombreux régatiers qui n'ont plus envie d'entretenir des unités coûteuses et de réunir des équipages de six ou huit personnes. Les compétitions deviennent plus acharnées, les anciens bateaux – sur les 800 construits, 279 ont été recensés en état de naviguer, la plupart basés sur le bassin d'Arcachon – ressortent des garages et sont optimisés. Accastillage au top, voiles Mylar, gréement modifié, emménagements réduits à leur plus simple expression, le bateau marche de plus en plus fort. Lors de confrontations en intersérie, il se révèle intouchable en HN avec son rating de 6 (relevé récemment à 6,5), des entraînements ont même eu lieu avec les Sprinto, pourtant bien plus rapides sur le papier. Lors des Nationaux, on compte 35 unités et le grand rassemblement annuel – un ●●●

Des appendices pivotants et seulement 40 cm de tirant d'eau : le 590 peut s'approcher des plages et se passer d'annexe.



Le plan de voilure associe une grand-voile de belle surface et un génois recouvrant capèle assez bas sur le mât.



... gigantesque pique-nique en plein été sur un banc de sable – réunit 60 bateaux. Mais on assiste aux premiers dérapages: les génois s'allongent au guindant, les spis gagnent de la surface et surtout certaines grands-voiles adoptent des ronds de chute très prononcés... L'esprit de camaraderie qui prévalait jusqu'ici est mis à mal, il faut structurer l'association et adopter des règles strictes.

Intouchable en HN

En 2002, le chantier Arc-Eyre de Sanguinet tente de relancer la construction du bateau. Présenté au Grand Pavois, le 590 est proposé avec voiles et remorque à 18 000 euros. Trois exemplaires seulement seront vendus. Cette même année, l'AS 590 rejoint les rangs de la FFV et édicte une jauge, parfaitement conforme au bateau d'origine. Quelques évolutions sont tout de même tolérées: les bas-haubans sont rentrés pour mieux border le génois, les barres de flèche sont rallongées pour améliorer la tenue du mât, durement sollicité par le trapèze et l'absence de pataaras. Du côté de l'accastillage, resté libre, les 590 adoptent l'emmagasineur de génois, le tangon automatique, l'avaléur de spi et une cargue dans la bulle en Nylon. Le but de ces aménagements est d'éviter d'envoyer un équipier à l'avant, manœuvre qui peut provoquer, par temps frais, une perte de contrôle du barreur soldé d'un redouté chavirage...

Désormais monotype, le 590 attire les fines barres comme Franck Munier, ancien figariste et spécialiste du match-racing, ou Patrice Granger-Waguez, qui a fait une préparation olympique. Mais la série peine aujourd'hui à renouveler ses membres, puisque le National cette année a réuni 20 bateaux. Lassitude passagère? Peut-être... les accros de la série ont encore du mal à utiliser la remorque pour régater sur d'autre plan d'eau et tenter d'implanter l'activité ailleurs qu'au nord du bassin d'Archachon. Pourtant, le bateau est si léger et facile à gréer que l'exercice est particulièrement facile. Et le support toujours aussi attrayant: un 590 se revend 3 500 à 6 000 euros suivant l'état et l'équipement. Vous en connaissez beaucoup, des coursiers aussi bon marché? ■

Le safran peut être en alu.



LES POINTS À VÉRIFIER

La structure en polyester est robuste, on part généralement sur une base saine. La dérive en galva est généralement à changer. Pensez à vérifier l'ensemble du mécanisme de relevage, de même que l'état de la pelle de safran. Si le point d'ancrage des bas-haubans a été modifié, assurez-vous

de sa solidité: une paire de tirants ou un renfort sous le rouf est indispensable pour reprendre les efforts. Les emménagements de certains modèles sont franchement dans leur jus. Les purs régatiers s'en moquent, mais les amateurs de balade appliqueront une nouvelle peinture, après un bon nettoyage.



Le volume intérieur est suffisant pour passer la nuit à trois ou quatre personnes. Mais rares sont les 590 équipés pour la croisière côtière.

LE BATEAU EN CHIFFRES

Longueur de coque	5,90 m
Longueur flottaison	5,40 m
Largeur	2,05 m
Tirant d'eau	0,40/1,25 m
Poids lège	400 kg
Lest	140 kg
Surface de voile	18,75 m ²
Grand-voile	12,25 m ²
Génois	6,50 m ²

Production 800 exemplaires de 1963 à 1980, 3 exemplaires en 2002

Architecte Christian Maury

Constructeurs Lanaverre, Yachting France, Brunet

Prix 3 000 à 6 000 €

Essai dans Bateau 72

