

# Le nouveau 590

Il existe dans le domaine de la plaisance des phénomènes que je qualifierai d'originaux. Le cas que nous allons observer reste typique du caractère passionné des amateurs de voile.

« 590 » demeurait jusque là un dériveur lesté à cabine de qualité satisfaisante, mais, certains usagers commençaient à penser qu'il fallait envisager une nouvelle unité plus moderne. Ne trouvant dans aucune autre série les qualités requises de légèreté, de faible prix et de transport aisé, l'association des propriétaires s'est mise en quête d'un plan remanié du bateau puis d'un constructeur pour réaliser cette coque dans les meilleures conditions techniques.

Ainsi vient de naître le nouveau « 590 » revu, critiqué et conçu par une table ronde où se sont assis utilisateurs, propriétaires, architecte et constructeur. Un seul objectif : faire revivre de longues années encore, une série qui correspond à une conception démocratique de la voile.

Il demeure possible d'affirmer, en effet, que « 590 » correspond bien à un besoin : celui d'une unité vivante par ses réactions de dériveur, habitable en été pour un week-end, transportable sur un lac ou sur le littoral, enfin aborda-

ble aujourd'hui d'autant plus qu'il est commercialisé en « kit ».

Dernier point à mentionner, il s'agit là d'un exemple flagrant de l'évolution de l'architecture navale où les désirs du plaisancier deviennent prépondérants devant l'aspect commercial ou encore les goûts plus ou moins imposés des architectes. Ces derniers se présentent désormais comme des professionnels compétents au service des acheteurs, d'abord pour tracer un plan adapté au programme de navigation du plaisancier et ensuite pour contrôler la bonne marche de la construction face aux problèmes techniques de sécurité de l'unité.

## LE POINT DE VUE DU CONSTRUCTEUR

Le constructeur du nouveau « 590 » est venu à la construction navale par hasard. En fait, M. Brunet se veut seulement un constructeur de pièces mécaniques en plastique.

A ses yeux, la coque, le pont, le cockpit, etc... de « 590 » ne sont que des pièces parmi tant d'autres qu'il réalise chaque jour pour l'aviation, l'industrie légère ou le mobilier. Ce constructeur fanatique du « plastique » depuis la guerre connaît particulièrement ce domaine et confectionne à la demande de l'association des propriétaires, un plan issu de la planche à dessin de Maury Christian, créateur du « 420 ». Voilà comment a été abordée la construction du bateau.

L'originalité de l'abord avec lequel on a envisagé la survivance du « 590 » démontre un dynamisme peu banal.

Deuxième point sur lequel j'insisterai : la technique de construction. Cela mérite quelques lignes qui laissent à réfléchir sur la construction en général.

Le procédé utilisé demeure un passage au pistolet puis, sans attente, un passage au pinceau de façon à ce que la fibre de verre

polymérise en une trame unique et solidaire pour l'ensemble de la coque.

Pour la coque elle-même, nous trouvons des « mats » de 450 g en 3 épaisseurs dans les bordés, en 4 épaisseurs dans les fonds, et en 5 épaisseurs dans le lest. Il faut rajouter à chaque endroit, un roving, un mat 450, et un mat 200 de finition avec évidemment projection de gel-coat pour achever le travail.

En ce qui concerne la qualité des matériaux, le constructeur insiste lourdement sur l'origine des produits industriels acquis. En effet, il convient de préférer les résines ortho-phtaliques aux iso-phtaliques, car les premières restent plus imperméables. (Ferro, Nervyllemorgan, Creyvalley).

Les « mats » ont un encimage à sec malgré la plus grande difficulté du travail dans ces conditions. De plus cela évite la formation d'une sorte de cocon huileux qui produit un effet de gaine et empêche la liaison totale de la fibre. Ainsi, les poudres se dissolvent dans la résine et atteignent le contact immédiatement. Ces précautions permettent deux avantages : une imperméabilité finale accrue et une liaison meilleure pour obtenir une rigidité plus forte.

Pour le choix des résines, M. Brunet précise encore que ses propres essais ont montré la grande qualité de trois marques : Hoetsch, Bayer et Rhône-Poulenc. Son choix se porte sur la dernière marque.

La coque, construite avec soin, ne doit donc jamais laisser la moindre trace de migration d'eau qui engendre de la pourriture autour de la fibre de verre. Si ce cas arrivait parfois il deviendrait alors très délicat d'y remédier. Il peut être en fait le constat lors d'un ponçage de carène qui démontre l'apparition d'une poudre très fine, révélatrice d'une telle sorte d'oxydation.

## LE POINT DE VUE DE L'ARCHITECTE

L'architecte, Christian Maury, s'est vu demandé la reprise de son plan après plusieurs années d'utilisation. A la demande de l'association des propriétaires de « 590 », l'architecte a écouté les remarques des uns et des autres

afin de remodeler son plan.

Le premier argument fut évidemment de maintenir le prix à un niveau le plus démocratique possible. Avec 1,5 unité, il semble que la cible soit atteinte.

Le second but a été de rester fidèle à ce programme de camping nautique. Cela sous-entend la facilité de transport du bateau ainsi que les possibilités d'évolution du voilier sur les lacs ou au mer.

La clientèle correspond donc à un créneau commercial important qui touche les plaisanciers qui peuvent disposer au maximum d'un mois de vacances pour achever leur kit lorsqu'ils l'achètent en version non finie. Un tel budget de 1,5 unité correspond bien aux possibilités d'une telle clientèle dynamique.

Dans le détail, l'architecte a remanié de nombreuses petites lacunes que les années ont révélées mais à mes yeux, quatre restent essentielles :

- déplacement vers l'avant du creux de 23 cm ;
- abaissement de la fausse quille de 12 cm ;
- utilisation du plomb pour le lest ;
- caisson arrière supprimé.

Toutes ces modifications ont demandé près de 700 h de travail au constructeur pour modifier le moule.

Une fois le prototype sorti, une équipe de spécialistes a utilisé le « 590 » refondu et a noté sur un carnet l'ensemble des points à revoir dans le détail : cet écrit comporte plusieurs pages de notes où sont consignées toutes les remarques les plus diverses.

Au bout de plusieurs semaines les dernières retouches étaient finies et la série pouvait être commercialisée. En bref, un « essai » avant la lettre.

## SUR L'EAU

Toutes les modifications du plan d'origine ont consisté à rendre le « 590 » plus raide à la voile.

Aux yeux des utilisateurs, il fallait un voilier rapide toujours mais un dériveur ou trois équipiers à la contre-gîte ou encore au trapèze n'étaient pas indispensables dès que le vent forçait un peu.

L'idéal ne pouvant rester que théorique, il a fallu à l'architecte augmenter un peu la surface mouillée.



Au près, « 590 » se comporte très bien. Il possède un bon couple de redressement malgré son faible déplacement de 550 kg. Cette amélioration par rapport au plan précédent satisfiera les nouveaux propriétaires. Le bateau reste vivant comme un dériveur mais son lest et son profil de quille lui confèrent une stabilité de route satisfaisante.

A mon avis, le dessin des entrées d'eau au niveau de l'étrave, a été légèrement « forcé » lorsque l'architecte a avancé le centre de carène mais cela disparaît lorsque le barreur prend soin de naviguer avec un voilier le plus « à plat » possible.

Ce processus de manœuvre aura, de plus, l'avantage de rendre le fardage le plus faible possible.

Le point d'écoute du foc demande à être réglé avec attention, car le fait du nouveau plan de voilure rend le bras d'écoute très court. Le foc, en effet, a été augmenté en surface, au détriment de la grand-voile.

Toujours aux allures de près, le safran reste efficace malgré la gîte, ce qui rend le voilier sûr et aisément maniable. Je regrette cependant le montage monobloc du gouvernail malgré sa solidité actuelle : l'ancien ne méritait pas le « rebus ».

Aux allures portantes les performances demeurent plus

moyennes. « 590 » reste agréable à barrer, mais il devient sensible à la surface mouillée dont nous parlions plus haut. Le compromis semble réussi entre stabilité latérale et performances même si le petit large me semble le point faible de l'ensemble.

A la barre le voilier retrouve une grande sensibilité due à son creux important. L'assiette retrouve toute son importance lors des manœuvres.

Selon mon avis, j'aurais laissé une grand-voile légèrement plus grande pour favoriser au maximum la poussée vélique, quitte à, bien sûr, imposer une bôme à rouleau, en cas de risées. Cela aurait aidé à compenser cet accroissement de vitesse que permettrait le rappel important du nouveau lest.

Aux différentes allures, à la voile, « 590 » conserve un sillage auquel je reste sensible car il démontre un bon dessin de carène au point de vue architectural, une sécurité sous l'angle des manœuvres aisées en toutes circonstances et un faible fardage qui s'apprécie lors du passage dans le clapot par vent de travers.

Au niveau du gréement, j'aurais aimé la possibilité de réduire la toile par une bôme à rouleau et l'option économique d'un mât en profilé standard. Ce dernier point permettrait à ceux qui ne sont pas des fanatiques de

la course de réduire le coût de l'ensemble car le montage des haubans reste à la portée du petit bricoleur.

**Chantier naval BRUNET S.A., Le Taillan Médoc, 33320 EYSINES.**

**VOILIER « 590 » : architecte C. Maury.**

**Dériveur lesté**

**Matériau : Polyester**

**Longueur : H.T. 5,95 m**

**Largeur : 2,05 m**

**Longueur à la flottaison : 5,40 m**

**Tirant d'eau : 0,50/1,25 m**

**Déplacement : 550 kg**

**Jauge : 2,01 tx**

**Voilure : G.V. = 11,25 m<sup>2</sup>, foc**

**n° 1 = 6,50 m<sup>2</sup>, foc n° 2 =**

**4,50 m<sup>2</sup>, spinnaker = 18 m<sup>2</sup>.**

**Remorque de 530 kg de C.U.**

**Remorquage avec véhicule de + de 6 CV.**

## CONCLUSION

« 590 » demeure un voilier intéressant à différents égards :

- il est un plan nouveau basé sur l'expérience d'une série connue et répandue depuis longtemps ;

- il a été demandé par une association (de propriétaires) aux intentions de plaisanciers volontairement démocratiques autant dans le programme d'utilisation du bateau (camping nautique), que dans la commercialisation

(« 590 » ne peut pas se ressentir du coût des intermédiaires, car les voiliers sont commandés directement au constructeur) ;

- le constructeur, qui connaît les matériaux polyester depuis longtemps (dans son usine orientée vers l'aéronautique) représente un gage de qualité pour la réalisation de la coque, (M. Wauquiez sous-traite certaines pièces de ses bateaux) ;

- la clientèle de « 590 » peut acquérir le voilier en cours de finition et réaliser un bateau de loisirs à très bon marché tant en investissement « temps » qu'en investissement « argent » (temps environ 2/3 semaines et budget environ 1,5 unité) ;

Les performances du « 590 » démontrent un dériveur lesté de qualité vivant à la barre et sûr en mer depuis son nouveau lest et autres améliorations qui ont abaissé le centre de gravité. Il demeure aisé encore d'y adapter à l'arrière un petit moteur hors-bord pour remonter le courant au retour de la pêche.

A mon avis, donc, son esthétique, ses qualités marines, sa faculté d'être aisément transportable, son faible prix et son programme polyvalent d'utilisation méritaient que nous consacrons quelques lignes à « 590 » new-look.

**J.-L. FOURNIER**

