



VIE DES SÉRIES

le 590

Jacques VIGNES

LANCE en 1962 par les chantiers Lanaverre sur un plan de Christian Maury, l'architecte du 420, le 590; ce « day boat de régates », connaît tout d'abord un assez franc succès qui ne va pas tarder à s'épuiser. Et voilà que, depuis deux ans, ce bateau s'inscrit de nouveau parmi les valeurs sûres. Que s'est-il passé ? Pour le savoir nous avons rencontré Pierre Nora, président de l'Association de propriétaires, qui gère cette série.

Bateaux. — *Parlez-nous un peu des débuts du 590.*

Pierre Nora. — Pendant trois ans, de 1962 à 1965, le succès qu'a remporté ce bateau a dépassé les prévisions les plus optimistes. Il en fut construit en trois ans deux cent cinquante, ce qui est beaucoup pour une unité relativement importante, avec cabine.

— *Certes, mais day-boat de régates, comme on l'a dit, c'est un peu ambigu. Quel était exactement le programme du bateau ? La régates, la promenade, la petite croisière ou la course du type « croiseurs côtiers » ?*

— C'est bien là qu'était le problème car le 590, tel qu'il avait été conçu et était alors aménagé, se trouvait effectivement dans une situation un peu ambiguë. Rendez-vous compte : dériveur lesté, il possédait tout à la fois un cockpit de type 505, avec caissons arrondis et tableau à sabord, un trapèze et une cabine relativement spacieuse. Il apparaissait donc tout à la fois comme un bateau de sport et de camping nautique mais c'est le premier de ces deux aspects qui a d'abord retenu l'attention des pratiquants. Pour les habitués du bassin d'Arcachon en particulier, ce bateau fut tout de suite situé dans les traditions du Loup. Les mordus de régates qui, pour des raisons diverses, devaient renoncer au

dériveur léger moderne tel qu'il s'est développé autour du 505 y virent tout de suite l'engin qui allait leur permettre de continuer à courir dans des conditions de confort et de sécurité très nettement améliorées tout en conservant les principaux facteurs qui rendent le dériveur léger tellement attrayant : caractère très évolutif, grande aptitude à monter au vent, surtout avec le trapèze, possibilité d'hydroplanage, vitesse importante sous spi, remorquage aisé et aussi, sur les plans d'eau du Sud-Ouest en particulier, échouage et mise à terre sans problème.

C'est incontestablement dans cette direction qu'il faut chercher la raison du premier succès. Rares furent alors les propriétaires qui utilisèrent les capacités « petite croisière » ou même « day-boat » du bateau. On s'en servit pour régater sur le Bassin et à Maubuisson. Mais ce type de développement connu d'autant plus vite ses limites que l'implantation demeurait strictement locale et que, sur le plan bateau habitable, d'autres modèles apparaissaient sur le marché qui pouvaient apparaître comme mieux adaptés à la vie à bord.

— *D'où votre idée de modifier les superstructures du bateau ?*

— Exactement. Il s'agissait, tout en lui conservant ses possibilités sportives, de mieux l'adapter à ses autres capacités. Pour y parvenir, il a suffi de redessiner l'ensemble pont-roof-cockpit en se gardant bien de toucher à la carène qui avait fait ses preuves : avec sa cabine plus spacieuse, de nouveaux caissons, un pontage arrière, le 590 a été présenté à nouveau au Salon de 1971 avec le succès que l'on sait. Avec quatre-vingts bateaux construits cette année-là et près de cent vingt l'année suivante, la flotte des 590 est passée d'un coup à plus de cinq cents unités. Et en même temps elle s'est désenclavée. Le 590 est désormais présent dans la région parisienne avec soixante-dix unités et il s'est implanté en Bretagne et dans le Cotentin.



Une excellente aptitude à planer au large.

— Cette mutation et ce nouveau départ lui ont-ils fait perdre l'attachement de sa première clientèle ?

— Absolument pas. Si on navigue désormais davantage avec le 590 pour le seul plaisir de naviguer on continue à l'utiliser comme bateau de régates : mille cinq cents bateaux — départ en 1971, sans doute deux mille en 1972. Vous voyez que la progression est importante. Sur le bassin d'Arcachon, cet été, on a régaté en 590 pratiquement tous les jours. En même temps, certains propriétaires commencent à utiliser avec succès leur bateau en croisière côtière.

— La présence d'un trapèze semble pourtant vouer davantage le bateau à la course entre trois bouées qu'à la sortie en mer.

— Le trapèze nous pose effectivement un problème qui n'est pas encore résolu. Faut-il l'interdire pour accentuer davantage l'aspect « croiseur côtier » du bateau ? C'est à l'Assemblée générale de l'Association à prendre une décision sur ce point.

— Cette Association a-t-elle de nombreux adhérents ?

— Cent soixante propriétaires y cotisent régulièrement.

— Quelle est la base du recrutement ?

— On peut déceler trois grands courants : d'abord celui dont j'ai déjà parlé, qui est constitué par les anciens du dériveur, ensuite des gens formés à l'école de la croisière côtière, en particulier sur Corsaire, enfin des semi-débutants, en particulier des cadres et des membres des professions libérales, qui ont déjà un peu tâté de la

voile, désirent acheter un bateau et considèrent que c'est celui-ci qui correspond le mieux à leurs aspirations, justement parce qu'il offre un très large éventail de possibilités.

— Etes-vous très rigide sur le plan de la jauge ?

— Non, tout en étant bien entendu que le bateau, sur le plan de la coque et du gréement, est strictement monotype. Mais nous laissons une entière liberté côté accastillage et aménagements.

— Existe-t-il des 590 en dehors de France ?

— On commence à en trouver en Allemagne, en Italie, en Israël et même en Angleterre, à tel point que nous envisageons très sérieusement la constitution d'une association internationale. Cela dit, je ne voudrais pas que notre entretien se termine sans profiter de l'occasion pour émettre une protestation : lors du dernier rapport fédéral sur l'activité des monotypes, le 590, avec 1 500 bateaux-départ dans la seule ligue d'Aquitaine, et compte non tenu des départs inter-séries, a été assimilé aux dériveurs légers, au même titre d'ailleurs que le Maraudeur (1 250 bateaux-départ), alors qu'on aurait dû l'inscrire dans la classe des Corsaire (2 500 bateaux-départ) et des Belouga (1 273 bateaux-départ). Or, depuis, si le Maraudeur a été admis en série nationale, au titre des habitables, il n'est toujours pas question du 590. Nous verrons bien si nos résultats de 1972 entraînent une modification de cette curieuse attitude.



Le 590 dans sa nouvelle version : une plage arrière, un cockpit style « croisière ». (Photos Rousset.)

Caractéristiques

Longueur	5,90 m
Largeur au maître bau	2,00 m
Poids en ordre de marche	550 kg
dont lest (plus une dérive de 50 kg) ..	150 kg
Tirant d'eau dérive haute	0,35 m
Surface grand'voile	12,00 m ²
Surface génois	6,00 m ²
Surface foc	3,00 m ²

AS 590 : Pierre Nora, 7, rue Bouguereau, 33 - Bordeaux.