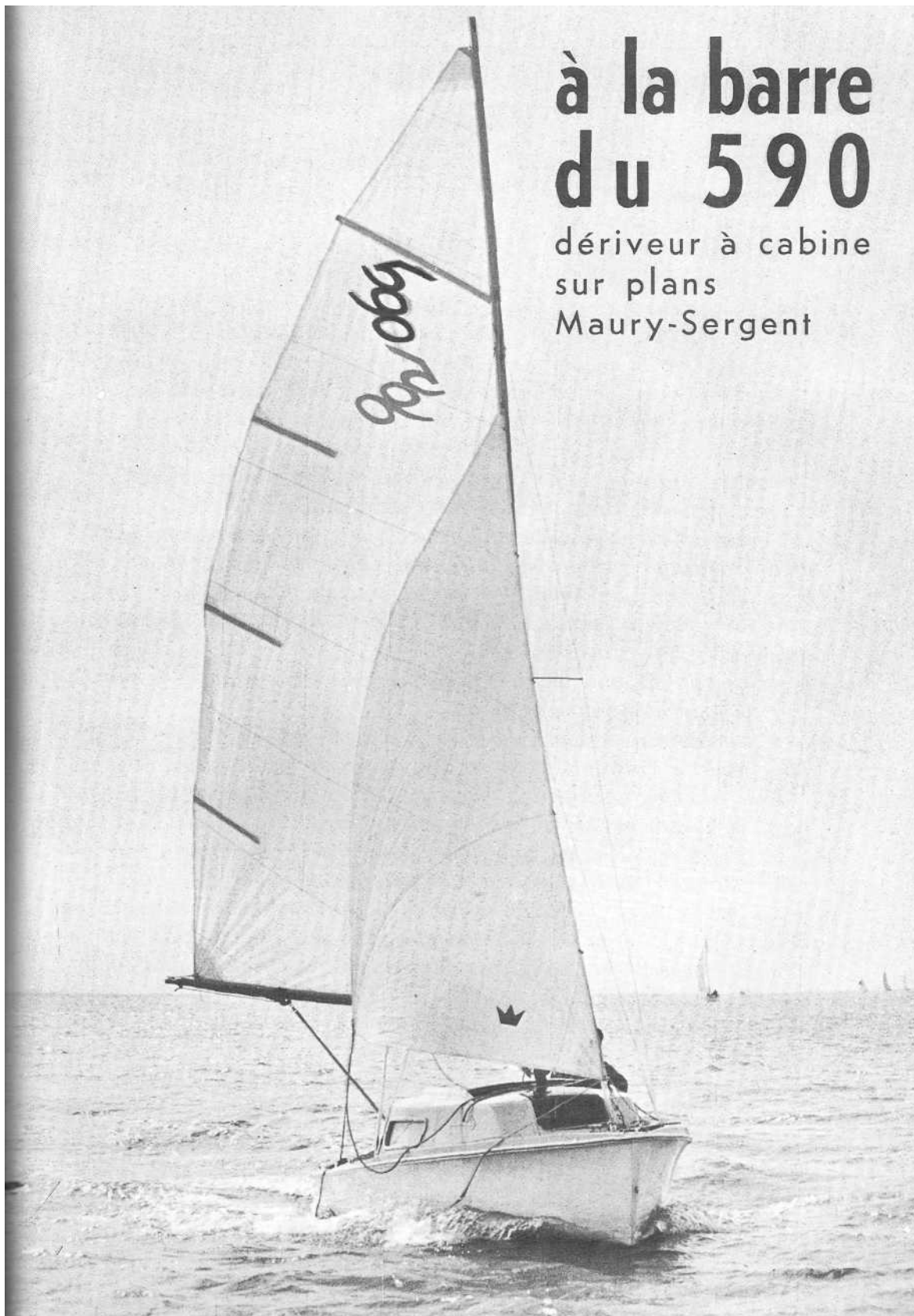


# à la barre du 590

dériveur à cabine  
sur plans  
Maury-Sergent



---

## L'ARCHITECTE NOUS ECRIT :

---

*Le 590 est un intermédiaire excellent entre le bateau de régates et le bateau de croisière côtière.*

*Sécurité et facilités d'utilisation :*

*En promenade familiale, il permet à six, sept et même huit personnes de trouver place à bord en toute sécurité. Sa stabilité remarquable, de par ses formes, tolère toutes fautes de manœuvre.*

*C'est plus qu'un bateau « camping » : les couchettes permettent à quatre personnes de dormir à bord {noter que les deux couchettes avant constituent une couchette double avec 1,60 m de largeur utile aux épaules lorsque le tillac avant est en position relevée}.*

*L'échouage se pratique sans difficulté. Son très faible tirant d'eau permet d'accéder au bateau sans que l'eau ne dépasse les mollets.*

*Il est facilement transportable sur remorque derrière voiture.*

*Toutes les manœuvres de voile peuvent être faites en restant debout à l'intérieur du roof, soit par la très large ouverture du capot, soit par le trou d'homme de l'avant pour le foc et le spinnaker.*

*Son très vaste cockpit et son franc-bord réduit à l'arrière permettent la pêche, « les mains dans l'eau ».*

*Le cockpit est autovideur : intérêt certain en navigation ; au mouillage, le taud n'est pas nécessaire.*

*Il comporte un système de borne à rouleau qui lui permet en parfaite sécurité d'affronter tous les temps.*

*Il satisfait parfaitement le barreur régatier qui cherche un bateau nerveux, vivant, rapide et très évolutif.*

*Il peut être utilisé en course-croisière et devient alors un concurrent redoutable pour les bateaux les plus rapides de cette catégorie.*

*On peut y vivre facilement à deux (ou trois) personnes en croisière côtière. Cette utilisation en a été faite avec toute satisfaction par un équipage expérimenté de l'Ecole d'Initiation à la Croisière de Pauillac (Service départemental Jeunesse et Sports de la Gironde).*

*Ce bateau correspond à une conception tout à fait nouvelle. Il est sans concurrent sur le marché.*

*Quelques mois après son lancement, une cinquantaine d'exemplaires naviguent déjà, à la satisfaction enthousiaste de tous ceux qui ont eu l'occasion de le barrer.*

*Christian MAURY.*



# à la barre du 590

par Jacques Monsault

Le temps des séries et des chantiers locaux s'estompe peu à peu et c'est tout le marché français au moins, que doivent maintenant viser les constructeurs de petits voiliers.

Cette évolution se faisait déjà sentir du temps de la construction traditionnelle à franc bord, petites lattes brochetées à clins ou à couvre joint pour les coques à bouchain vif. Avec les procédés modernes, contreplaqué et surtout plastique, cette tendance devient une loi.

En effet, les outillages à mettre en œuvre représentent de telles mises de fonds qu'il faut des séries importantes pour amortir l'investissement initial.

C'est une des raisons qui ont poussé Lanaverre, après le 5.0.5. où il a acquis une sorte d'exclusivité de fait dans notre pays, après le 420 où il a une exclusivité véritable, à chercher un trou de la gamme offerte au public pour essayer de s'y tailler une place prépondérante et trouver une large diffusion.

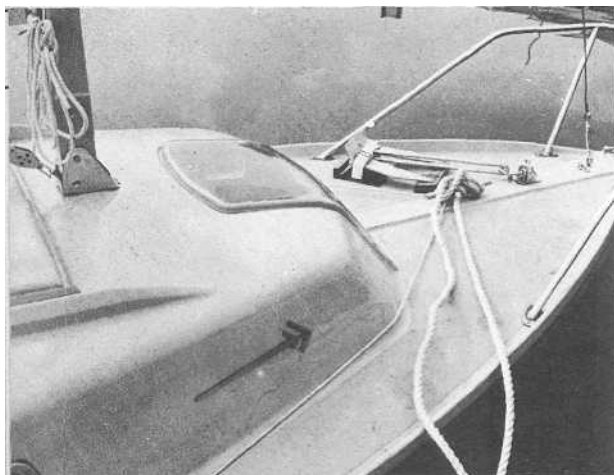
Il a donc visé le « Day Boat », le bateau de jour, entre le dériveur et le croi-

seur côtier, et voulu un bateau dont le barreur pourrait retrouver une partie aussi grande que possible des joies que procure le dériveur, sans perdre pour autant toutes celles du croiseur-côtier : abri, insubmersibilité, sécurité relative. Un bateau où l'on puisse loger à l'occasion sans que le logement encombre le bord à tel point qu'il vous prive du grand cockpit des bateaux de jour.

## CONCEPTION GENERALE

Pour obtenir cette combinaison de sécurité qui entraînait un certain lest, de logeabilité qui nécessitait un roof, de plaisir à la barre qui voulait un bon équilibre, bonne répartition du poids de l'équipage aux postes de manœuvre, il a été conduit à adopter une longueur assez grande, si on la compare à celle des dériveurs et croiseurs côtiers les plus répandus.

Cette longueur et une bonne largeur étaient nécessaires pour obtenir les lignes tendues nécessaires aux performances qui.



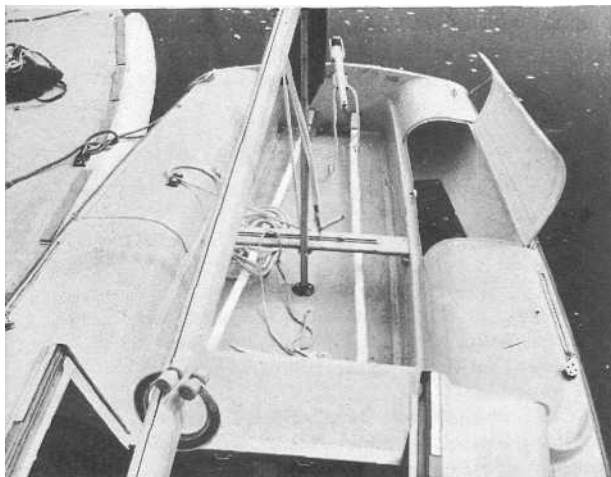
**La plage** avant avec la trappe d'accès en plexiglas permettant les manœuvres de foc.

dans le cas du 590, vont parfois jusqu'au planer.

Assez long et large, le 590 a un franc bord très modéré et une silhouette élégante, malgré le roof forcément assez volumineux puisqu'il fallait trouver un minimum de hauteur sous barrots.

Le cockpit, disposé comme celui d'un dériveur léger de compétition, avec caissons arrondis, winches, filoirs sur rail, barre d'écoute, etc., occupe près de la moitié de la longueur de la coque. On accède à deux coffres par des panneaux ouvrants avec charnières, qui peuvent recevoir un abondant

**Le cockpit** où d'importants volumes de rangement sont prévus dans les caissons latéraux.



matériel, y compris le propulseur de petite taille qui sera apprécié par les plaisanciers naviguant en famille.

Il est séparé du roof par un petit « bridge-deck » (1) d'où sort le brin qui, par l'intermédiaire d'un treuil, permet de contrôler très facilement la position de la lourde dérive en tôle.

Ensuite, une large descente donne accès à la cabine. Elle est protégée par un capot coulissant, fait de trois pièces imbriquées, qui lui permet de s'ouvrir presque jusqu'au mât.

Cette descente confortable, bien couverte, vient prolonger le cockpit très agréablement.

La cabine elle-même est remarquablement spacieuse et claire, si l'on se réfère à son encombrement à bord. Elle paraît pensée davantage pour un usage occasionnel que pour la véritable croisière, mais jusqu'à six personnes de taille moyenne peuvent s'asseoir autour du puits de dérive, sur lequel vient se poser une table amovible. De chaque bord deux banquettes de 3,70 m peuvent, à l'occasion, recevoir quatre adultes.

Notons, détail agréable, que l'élément de plancher avant peut se remonter au niveau des sièges et qu'un coussin permet de réunir en une seule les deux couchettes avant.

À tribord, sous la descente, on trouve normalement un tiroir qui peut être remplacé par une cuisine miniature ; à bâbord, un tube logé sous le cockpit est destiné à recevoir le tangon, la gaffe, et autres avirons.

Sous chaque banc, un coffre est accessible en soulevant le matelas et un panneau, tandis que de vastes équipets en toile sont disposés de chaque bord dans le dévers, sous le pontage avant.

Le mât repose sur le roof, renforcé à son aplomb par deux petits coffrages qui n'encombrent pas.

Devant le mât, un panneau transparent, amovible, permet d'accéder à l'avant et d'y effectuer toutes les manœuvres sans monter sur le pont, si l'on est d'une taille suffisante. Il combine agréablement le rôle de panneau de roof et de hublot avant.

Ses lèvres s'engagent dans des saignées aménagées dans le roof au moulage, ce qui lui assure une étanchéité suffisante pour l'usage normal du bateau. Des ressorts de fermeture le maintiennent à poste, mais un voleur n'éprouverait guère de difficultés à le fracturer.

(1) Paroi avant du cockpit qu'il faut enjamber pour emprunter la descente.

Le pontage avant, anti-dérivant, est entouré d'un balcon solide. On trouve, à bâbord, plus pratique qu'élégant, un poste d'amarrage pour l'ancre. La chaîne se loge à l'extrême avant, au pied des couchettes, où elle arrive par un écubier bien disposé. Au milieu du pontage se situe un robuste taquet.

Ces aménagements intelligents sont posés sur une très jolie carène qui porte bien la marque de Christian Maury. La flottaison est pincée à l'avant et trouve sa plus grande largeur assez en arrière. Les murailles sont toujours évasées, avec un peu de dévers à partir du milieu, sur un bouchain marqué, quoique relativement doux. Le lest est logé dans un petit aileron qui dépasse très peu sous la coque, et que traverse la lourde dérive en tôle, manœuvrée par un treuil.

Cette coque paraît un très heureux compromis entre la marche et la stabilité. Sa dissymétrie ne se fera pas trop sentir aux petits angles de gîte. Elle est taillée pour bien passer dans le clapot tandis que la coulée reste assez belle pour que la vitesse limite en déplacement soit élevée et que le planer reste possible dans des conditions qui ne soient pas trop scabreuses. Tout cela forme une heureuse combinaison.

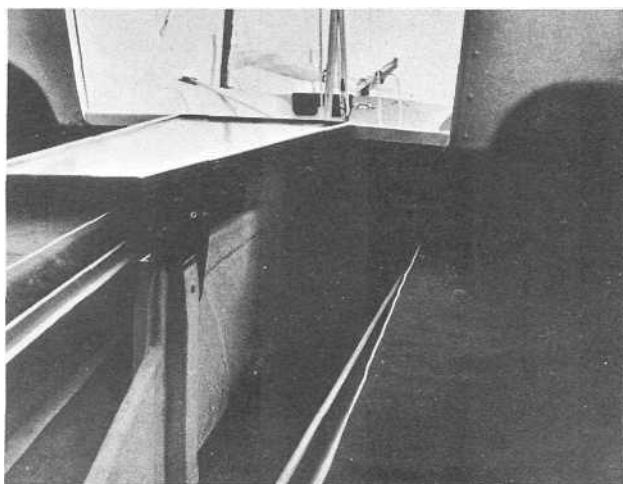
La voilure, qui anime le 590, est assez importante. Lanaverre n'a pas lésiné sur l'équipement et chaque détail semble être mûrement réfléchi, à l'expérience de la compétition.

Le mât est bien haubanné avec bas haubans et barres de flèche longues qui permettent de cintrer les espars. La tire d'écoute s'effectue au milieu à partir d'une longue barre d'écoute. Les focs sont assez importants, bien que le triangle avant ne monte qu'aux deux tiers du mât.

Un barreur confirmé pourra utiliser toutes les finesses de réglage. Les novices risqueront d'être parfois un peu dépassés s'ils veulent naviguer avec « tout dessus ». Il sera préférable qu'ils réduisent la toile jusqu'à ce qu'ils aient bien en main le matériel mis à leur disposition. Pour le 590 c'est assez facile, grâce au système de borne à rouleau et aux deux focs qui assurent un certain choix.

#### PERFORMANCES ET QUALITES NAUTIQUES

Le 590 donne, dès le premier coup d'oeil, l'impression d'être une bête de race, impression que vient rapidement confirmer le très

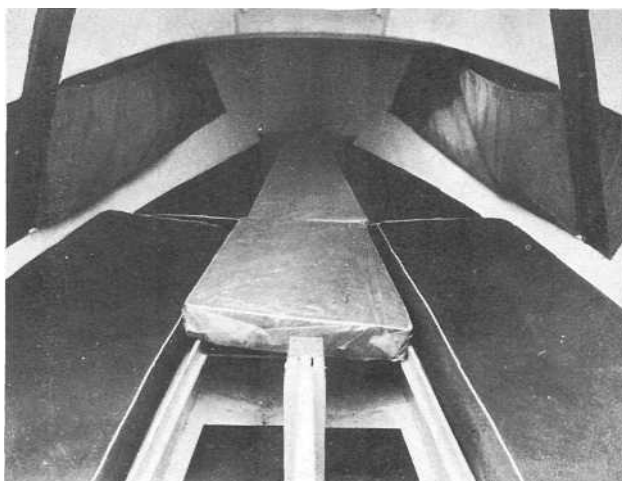


Dans la cabine une table est prévue, posée sur le puits de dérive.

copieux accastillage dont il est équipé... Tout ce qu'il faut pour faire rêver ceux qui sont épris de performances et rêvent d'un engin, encore passionnant à mener, mais qui ne rebute pas une femme moins sportive ou des enfants qu'on ne saurait faire monter sur un bateau par trop nerveux.

L'existence d'un lest, qui constitue une sauvegarde et évite le chavirage, ne suffit pas pour rassurer. On peut, en effet, avoir un bateau inchavirable, mais qui nécessite, en condition de navigation, de tels efforts de rappel que celle-ci soit aussi pénible et athlétique qu'à bord d'un dériveur léger.

La cabine vers l'avant, on remarque les vide-poches en toile.





Sous spi, le petit large n'est pas interdit.

Il semble d'ailleurs que les commentaires qui ont été faits précédemment sur ce bateau ont pu donner une fâcheuse impression, à cet égard, ce qui risque de priver une certaine clientèle d'un bateau qui pouvait correspondre à ses besoins et, réciproquement, le chantier d'un certain nombre de ventes.

C'est donc sous un double aspect que nous avons entrepris nos essais : comme nous l'avons toujours fait dans le passé, nous avons, d'une part, cherché à tirer le meilleur du 590 dans un esprit de compétition, et de

l'autre, nous avons soigneusement examiné, sous chaque allure, comment le 590 se comporte lorsqu'on ne veut pas sortir des limites qu'impose une navigation paisible. Doté d'une voilure importante, le 590 se propulse très bien par petit temps. Les fonds sont suffisamment arrondis pour qu'on lui fasse très facilement prendre les quelques degrés de gîte nécessaires pour faire tenir les voiles en forme, malgré le poids du tissu. Il est alors très agréable à barrer, démarre au moindre souffle et conserve une erre étonnante pour un bateau qui paraît si léger.

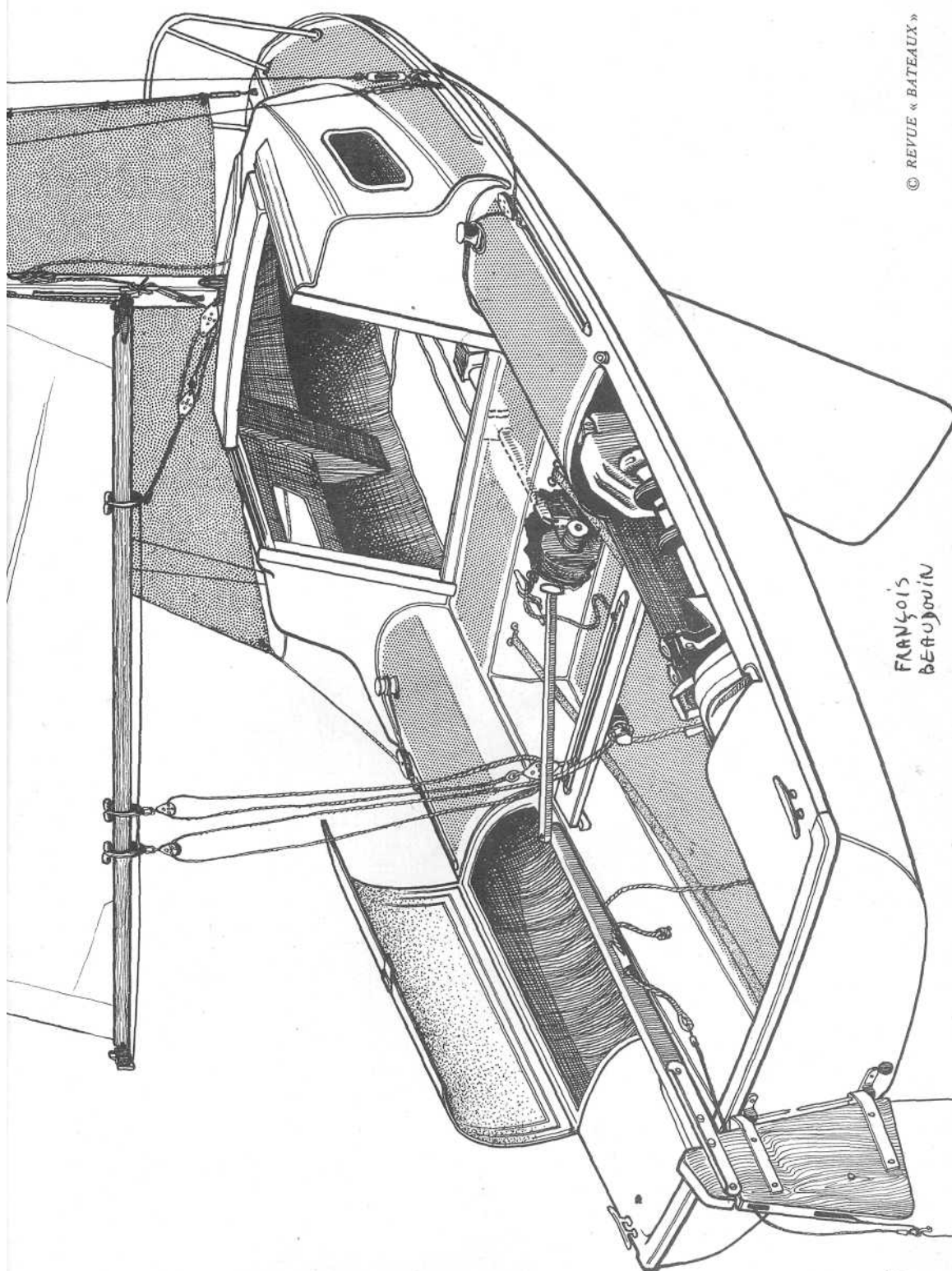
Docile, il évolue pourtant assez lentement, plus lentement que la plupart des petits croiseurs côtiers. Cela tient sans doute à sa grande longueur, à l'inertie qu'elle lui confère, accentuée encore par le poids de ses extrémités chargées de matériel : ancre, chaîne, balcon à l'extrême avant, barreur et matériel des soutes situées très près du tableau.

Par brise plus établie, il est difficile de dire quelle est son allure la plus agréable, car le 590 est toujours sympathique. Il remonte très près du vent et passe remarquablement dans le clapot. Il faut pourtant souligner que le poids de ses extrémités lui confère une période propre de tangage et que certaines longueurs de clapot court le feront peiner, comme tous les bateaux d'ailleurs, mais de façon très sensible. Il ne faudra pas hésiter à ajuster le cap, pipant un peu, ou abattant, faute de quoi on risque de stopper et de ramasser beaucoup d'eau.

Ceci ne se produit que par brise fraîche, quand la mer commence à se former. C'est par ce temps que, avec trois hommes à bord, dont un au trapèze, le 590 paraît donner le meilleur de lui-même, si l'équipage sait utiliser les très grandes possibilités que lui confère l'accastillage. Point de tire de la barre d'écoute assez filé, écoute de grand-voile bordée à mort, la bôme et le mât se cintrent jusqu'à ce que les espars viennent buter sur la traction des haubans et galhaubans. La voile bien aplatie, le 590 se déchaîne et marche très vite, accélérant à mesure qu'on abat, jusqu'à planer au large de façon enivrante ; ceci pour les « sportifs ».

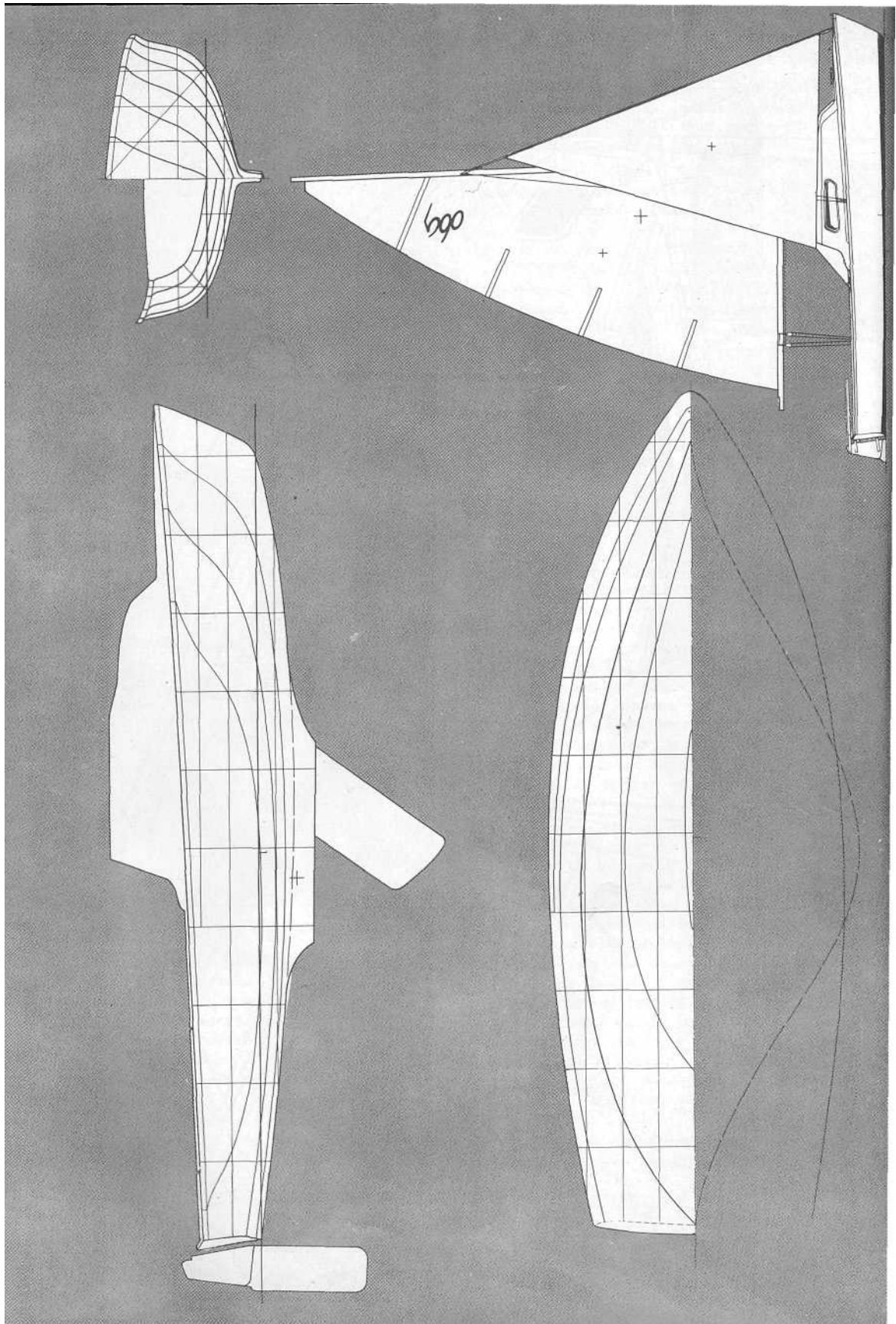
Nous avons voulu voir ce qu'il en serait, dans les mêmes conditions, pour un père

(Suite du texte, page 85)



© REVUE « BATEAUX »

FRANÇOIS  
BEAUDOUIN

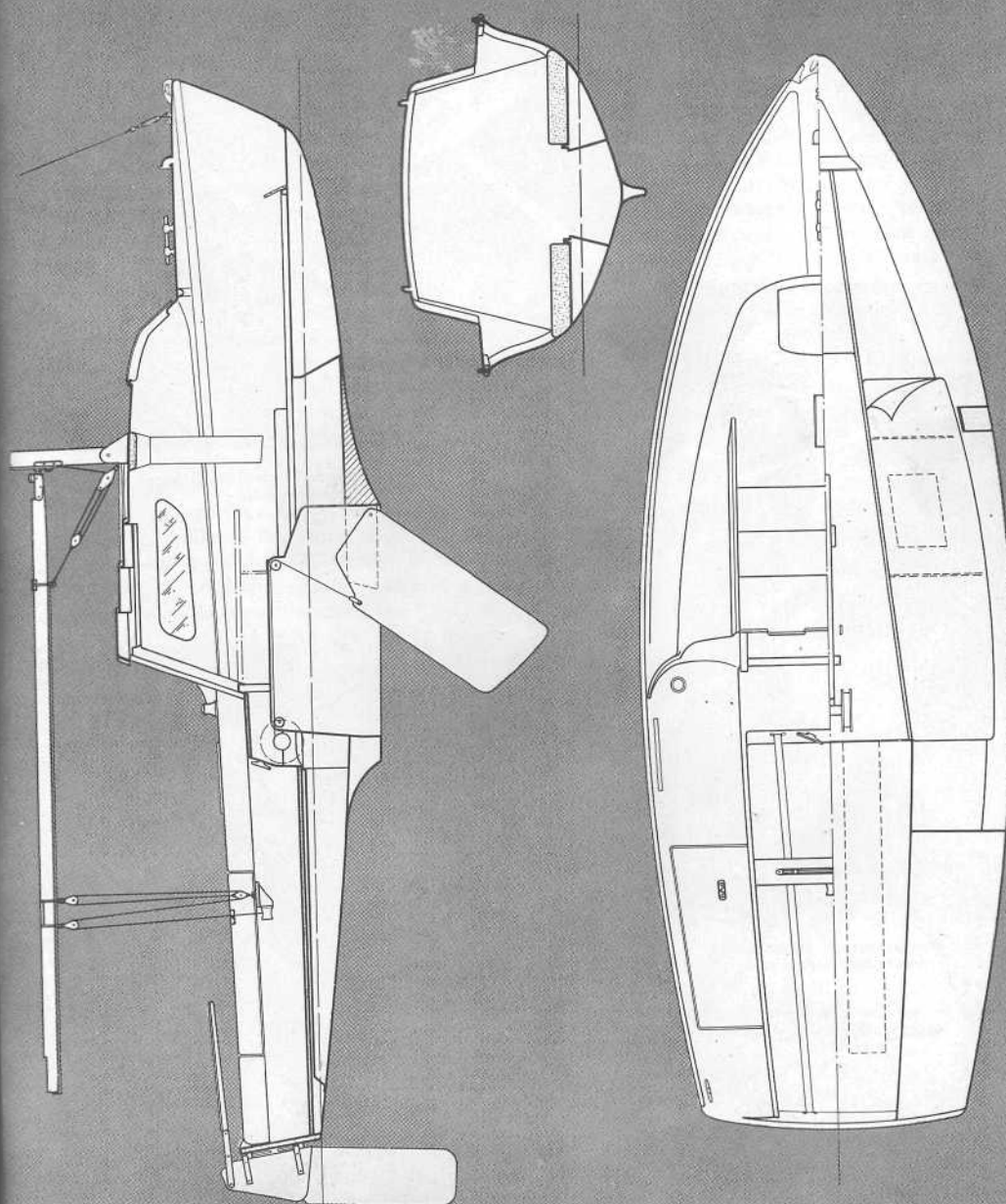


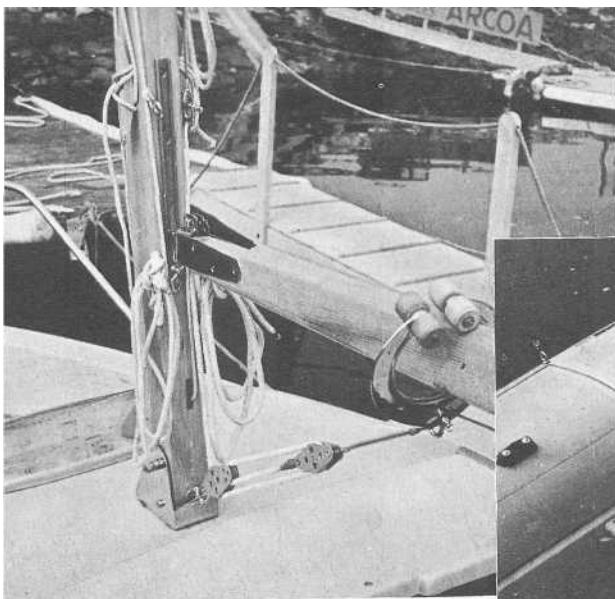
**CONSTRUCTEUR :**

LANAVERRE  
52 à 98 Quai de la Souys  
Bordeaux Bastide - Gironde

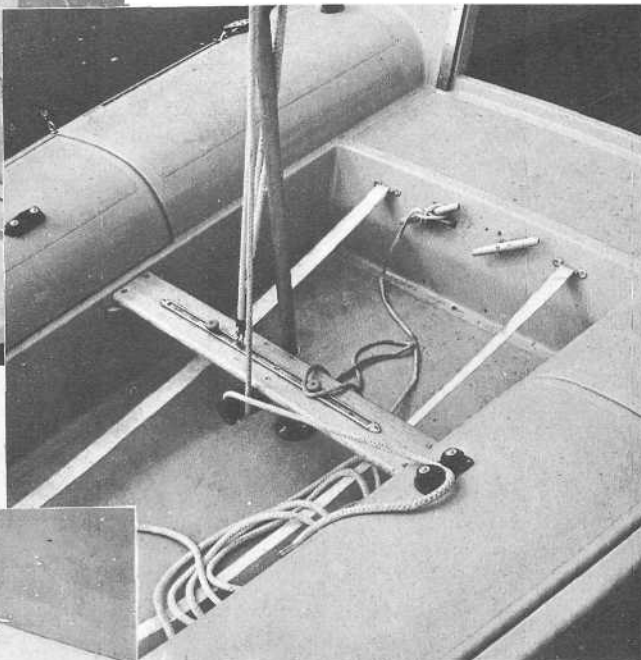
**PRIX :**

9.636 F. (hors taxes - départ chantier)  
barre en main avec voileure tergal.

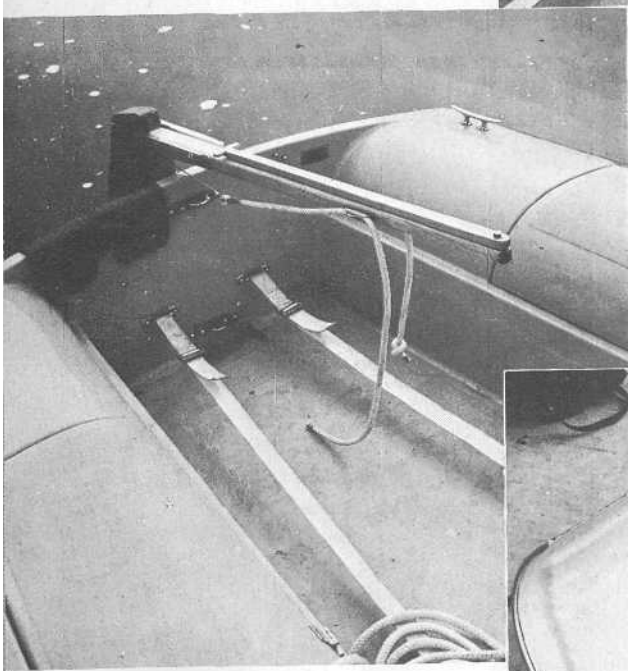




L'emplature avec dispositif permettant de basculer le mât facilement.

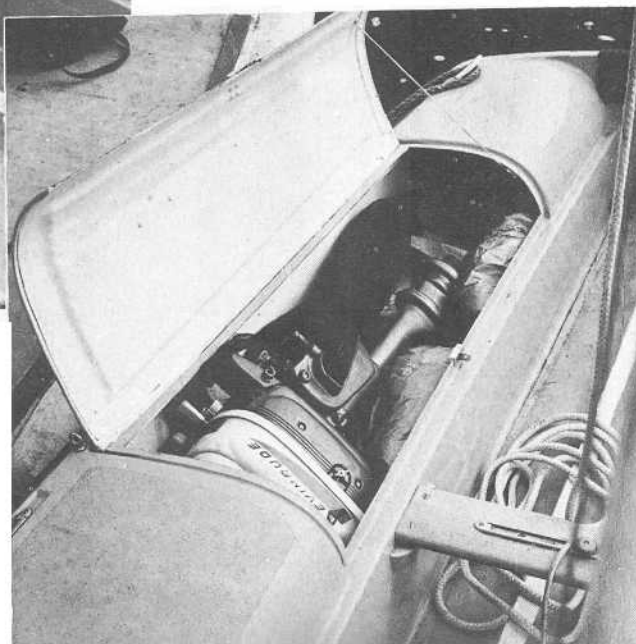


La barre d'écoute sur laquelle est fixée la pagaie servant de repose-mât.

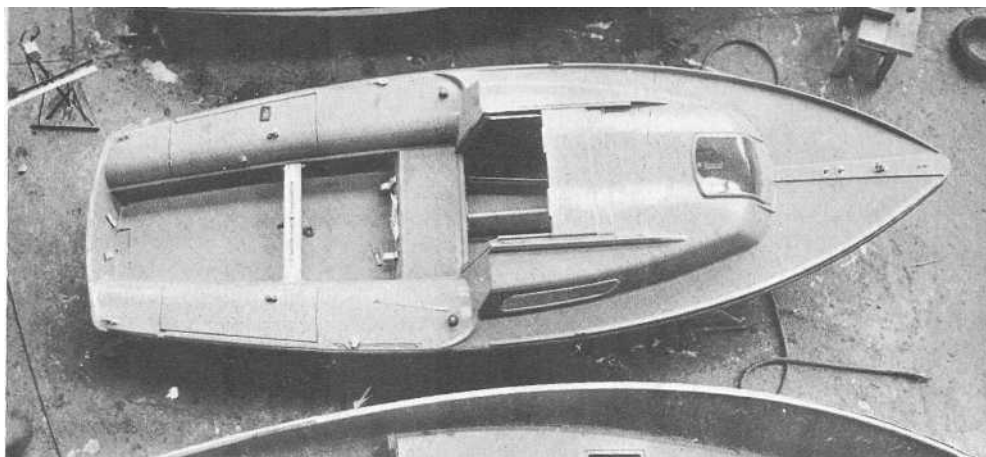


L'arrière du cockpit, les sangles de rappel sont réglables.

Le moteur Evinrude semble avoir été conçu spécialement pour cet emplacement.



REPORTAGE PHOTO LA NOUE-BATEAUX



Sur cette photo, on remarque l'importance du cockpit par rapport à la cabine.

de famille dont l'équipage ne pourrait pas fournir de rappel athlétique.

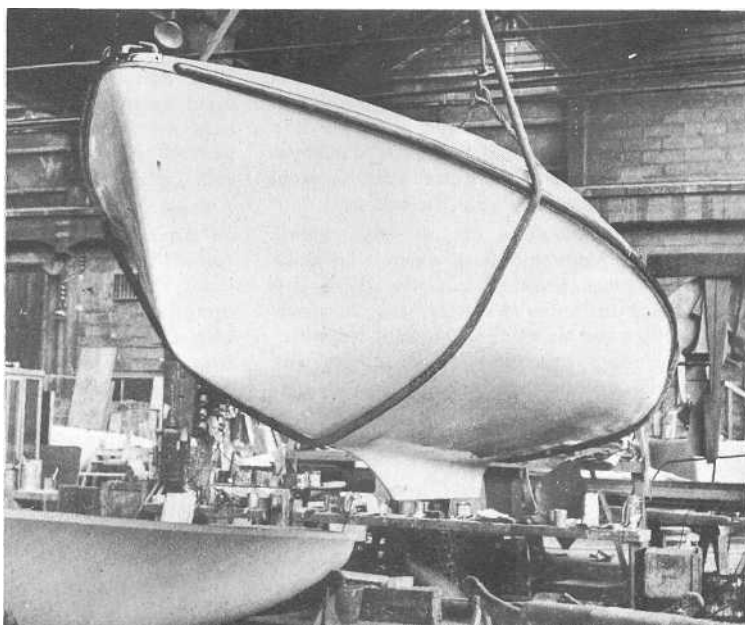
Nous avons constaté une chose très agréable : quand on réduit progressivement le rappel, en supprimant d'abord le trapèze, puis en cessant le grand rappel sur sangle, la gîte augmente progressivement jusqu'à ce que l'eau atteigne la lisse, mais on dépasse difficilement cet angle de gîte. Le 590 devient alors assez ardent, mais on peut rétablir un équilibre très acceptable en remontant la dérive basculante, à peu près aux trois quarts de la course du cordage de contrôle. On dérive davantage, bien sûr, mais la barre redevient plus douce et l'angle de gîte diminue. On peut ensuite laisser partir plus loin sous le vent, le point de tire de la grand-voile. C'est une bonne réserve à utiliser. On aura alors intérêt à charger un peu l'arrière quitte à engager un peu le tableau pour conserver au safran le maximum d'efficacité. Ce sera bien sûr, un peu au détriment de la marche.

mais en plaisance non compétitive cela n'a qu'une importance relative, le tout est d'arriver à bon port.

Il sera -tout de même préférable de rouler la grand-voile et de changer de ioc, ou même l'amener complètement, toutes ces manœuvres étant assez faciles. Tant que l'angle de gîte est modéré, le 590 reste docile sous grand-voile seule.

La manoeuvre du spi, pour un équipage moyen par temps maniable, est facile, parce que bien prévue sur le plan du matériel. La surface importante de cette voile la rend très amusante à porter. Elle nous a paru un peu trop creuse en tête pour le petit large, dès que le vent force un peu. Un spinnaker moins creux serait plus facile à manier pour des équipiers moins entraînés.

Nous avons eu l'occasion de parler de l'accastillage très complet dont le 590 est



La carène du 590, le léger tulipage de l'avant reste visible.



Le trapèze permet au 590 de devenir un dérivateur sportif

équipé au départ, et qui soutient la comparaison avec les machines de compétition. Cet accastillage est peut-être un peu trop abondant car, d'une part, il risque d'effrayer le simple amateur et, d'autre part, il vient grever quelque peu le prix du bateau.

Il est très complexe et très bien prévu. Entre autres raffinements, il existe, d'origine, une pagaie qui, plantée dans des logements prévus sur la barre d'écoute, sert à soutenir la bôme au mouillage. Pendant les transports sur route, elle tient le mât après avoir pris sa place dans des arceaux fixés en face des ferrures de gouvernail, à l'intérieur du tableau.

Nous avons moins apprécié la bôme à rouleau, très bien faite pourtant, mais qui a nécessité trois croissants : deux pour le palan d'écoute, un pour le palan de retenue, et préférons, pour notre part, deux ou trois bandes de ris avec transfilage, les violons étant prévus sur la bôme. On éviterait ainsi quelques contacts douloureux entre crânes et croissants.

Sous l'angle sécurité, le 590 nous paraît suffisamment équipé, compte tenu de son programme d'utilisation.

L'étanchéité de la cabine n'est pas extraordinaire, ni au panneau avant — rarement mouillé, car le bateau mouille assez peu — ni à la descente, qui est vraiment large, ni aux caissons arrière qui embarquent un peu d'eau, car le franc-bord est très faible. Les volumes étanches sont suffisants en cas de catastrophe et, le bateau n'étant pas destiné à la haute mer, on ne sera pas exposés pendant de longues heures aux infiltrations continues que le mauvais temps entraînera.

Le cockpit est autovideur et son fond, comme celui des caissons latéraux, est à un niveau supérieur à la flottaison. Il nous semble pourtant que les orifices d'évacuation, prévus dans le tableau, sont un peu petits et que des trappes, laissant un plus grand passage, seraient préférables. La barre d'écoute et les taquets coinçeurs de contrôle de drisse permettront d'accrocher le harnais des équipiers... les enfants seront en sécurité dans la cabine close, si on est pris par le temps avant d'avoir pu gagner un abri.

#### CONCLUSION

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 — à vide — et familiale, où il sera forcément assez chargé, mais où son accastillage complet sera au service du barreur compétent.

Bien qu'il ne soit pas difficile à mener\*, ce n'est pas un bateau d'initiation, et nous conseillerons à ses acquéreurs un peu débutants de se familiariser avec lui par petit temps, en suivant les conseils d'un barreur plus confirmé. Ils apprendront alors très vite à profiter pleinement de toutes les ressources du 590, de toutes les joies que procure, par jolie brise, la conduite de cette jolie coque, très bien équipée.

# Caractéristiques — éléments de comparaison — coefficients

|                                                                                                                                                    | 590                                    | Maraudeur                 |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------|---------------------------|
| Longueur de la coque .....                                                                                                                         | 5 m 85                                 | 4 m 83                    |
| Longueur flottaison .....                                                                                                                          | 5 m 425                                | 4 m 65                    |
| Bau maximum .....                                                                                                                                  | 2 m                                    | 1 m 73                    |
| Bau flottaison .....                                                                                                                               | 1 m 55                                 | 1 m 37                    |
| Franc-bord avant .....                                                                                                                             | 0 m 70                                 | 0 m 70                    |
| Franc-bord milieu .....                                                                                                                            | 0 m 51                                 | 0 m 51                    |
| Tirant d'eau dérive haute .....                                                                                                                    | 0 m 40                                 | 0 m 33                    |
| Tirant d'eau maximum .....                                                                                                                         | 1 m 29                                 | 1 m 15                    |
| Hauteur du mât au-dessus de la flottaison .....                                                                                                    | 8 m 80                                 | 7 m 65                    |
| Hauteur sous barrots .....                                                                                                                         | 1 m 15                                 | 1 m 08                    |
| Largeur entre couchettes .....                                                                                                                     | (moy.) 0 m 65                          |                           |
| Largeur des passavants .....                                                                                                                       | (moy.) 0 m 20                          | 0 m 30                    |
| Déplacement à vide .....                                                                                                                           | 480 kg                                 | 277 kg                    |
| Déplacement en charge .....                                                                                                                        | 650 kg                                 | 425 kg                    |
| Nature et poids de la dérive ..                                                                                                                    | 35 kg acier                            | 15 kg métallique          |
| Poids du lest .....                                                                                                                                | 90 kg                                  | 70 kg fonte               |
| Triangle avant : hauteur .....                                                                                                                     | 5 m 05                                 | 5 m 20                    |
| base .....                                                                                                                                         | 1 m 75                                 | 1 m 40                    |
| surface .....                                                                                                                                      | 4 m² 42                                | 3 m² 64                   |
| Surface réelle des voiles :                                                                                                                        |                                        |                           |
| foc .....                                                                                                                                          | 6 m² 5                                 | 3 m² 52                   |
| grand-voile ..                                                                                                                                     | 12 m² 25                               | 9 m² 72                   |
| totale .....                                                                                                                                       | 18 m² 75                               | 13 m² 24                  |
| Surface du maître couple immergé en charge .....                                                                                                   | 0 m² 23                                | 0 m² 177                  |
| Surf. de dérive { Coque seule ..                                                                                                                   | 0 m² 910                               | 0 m² 680                  |
| { Aileron .....                                                                                                                                    | 0 m² 255                               | 0 m² 240                  |
| { Dérive .....                                                                                                                                     | 0 m² 465                               | 0 m² 295                  |
| { Safran .....                                                                                                                                     | 0 m² 230                               | 0 m² 155                  |
| { Totale .....                                                                                                                                     | 1 m² 860                               | 1 m² 37                   |
| Surface mouillée { Dérive haute                                                                                                                    | 6 m² 79                                | 5 m² 36                   |
| { Dérive basse                                                                                                                                     | 7 m² 72                                | 5 m² 95                   |
| <b>Coefficients :</b>                                                                                                                              |                                        |                           |
| $\frac{\Sigma V}{\Sigma M}$ Surface de voile                                                                                                       |                                        |                           |
| = aptitude à naviguer par petit temps.                                                                                                             | 2,43                                   | 2,4                       |
| $\frac{\Sigma V}{B^2}$ Surface de voile                                                                                                            |                                        |                           |
| = Degré de voilure du bateau.                                                                                                                      | 81,5                                   | 80,5                      |
| $\frac{L}{\sqrt[3]{D}}$ Surface du maître couple immergé                                                                                           |                                        |                           |
| = Degré de voilure du bateau.                                                                                                                      | 6,26                                   | 6,2                       |
| Stabilité : couple de redressement au maître couple à 15° de gîte, avec équipage assis normalement dans le cockpit.                                | 220 mkg                                | 185 mkg                   |
| Stabilité de route : position du centre de dérive et du centre de carène par rapport au milieu de la flottaison en % de la longueur de flottaison. | C.D. 2,95 % en AR<br>C.C. 0,55 % en AR | C.D. 4,3 %<br>C.C. 0,65 % |