

Le Coronado club

coup d'œil sur..

le Coronado Club



par
Charles de Mars

ASSEZ mal placé au Salon, le Coronado Club méritait pourtant de retenir l'attention. Nous avons, en effet, rarement vu autant d'espace à l'intérieur et sur le pont d'un bateau de 7,60 mètres, dont la ligne n'a pas pour autant été sacrifiée.

Ce petit croiseur est originaire de Californie, où il existe à de nombreux exemplaires; c'est très typiquement le genre de bateau qui plaît à une large clientèle américaine. Une coque en stratifié, large, avec un aileron court et un gouvernail séparé, compensé et suspendu à sa mèche. Les formes de la coque présentent des hanches puissantes prévues pour supporter un cockpit bien garni d'équipiers.

Un puits pour propulseur hors-bord est aménagé dans la courte voûte, recouvert par un capot qui donne accès aux commandes du moteur; ce puits est disposé de telle sorte que le moteur peut être basculé sous voiles par une échancrure du tableau et rester à poste sans que l'hélice traîne dans l'eau.

Le cockpit autovideur est très vaste, il occupe toute la largeur de la coque, avec deux banquettes assez longues pour permettre le bain de soleil, tandis que les hiloires sont assez larges pour constituer des sièges permettant un certain rappel qui peut être utile en compétition. Sous les banquettes, deux coffres, dont l'un, à tribord, est particulièrement grand et pourra recevoir toutes les voiles. Le roof occupe aussi toute la largeur de la coque; il ne laisse subsister, au niveau du liston, qu'une corniche de quelques 10 centimètres de largeur, sur laquelle est amarré un long rail d'écoute.

Le très grand capot coulissant qui y est démonté est un peu plus large que la descente de pont sur bâbord.

La cabine, très claire, comporte, à bâbord, une longue couchette encastrée, suivie d'un meuble cuisine avec évier à pompe, réchaud suspendu au roulis, glacière et rangements divers. A tribord, une dînette transformable en couchette démontable recevra facilement quatre convives, tandis que

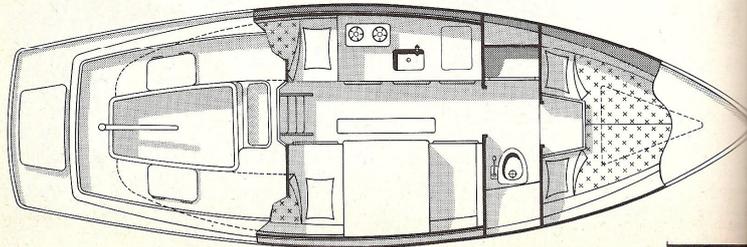
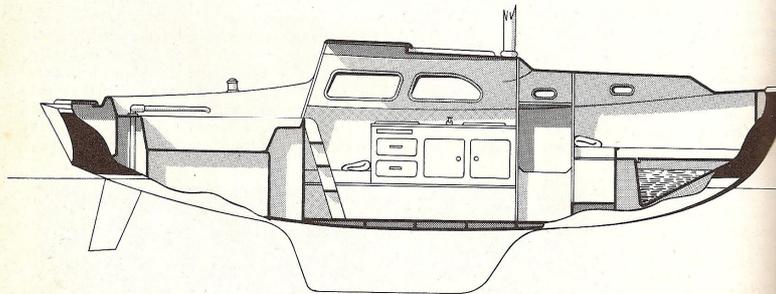
CORONADO CLUB

Architectes :
F. W. BUTLER & E. EDGAR

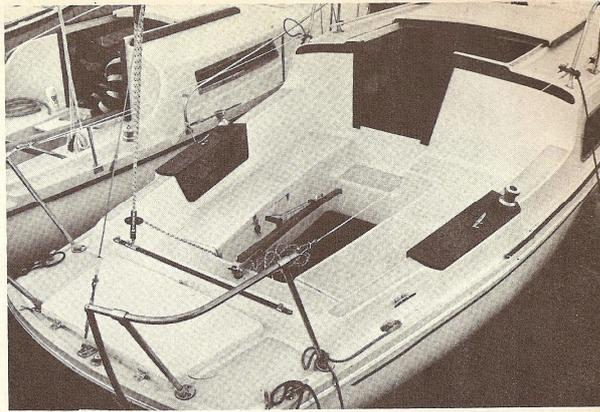
Longueur hors tout	7,65 m
Longueur flottaison	6,10 m
Bau maximum	2,44 m
Tirant d'eau	1,10 m
Poids	1 880 kg
Dont lest	925 kg
Surface grand-voile	14,7 m ²
Foc	12,8 m ²

Importateur : Grand Garage Cannois, 169,
av. Francis-Tonner, B.P. 16, 06-Cannes-
la-Bocca.

Prix, rendu Cannes : 26 225 F. H.t.t.



est très vaste et
les hiloires consti-
sont des sièges conforta-
ble. Un rappel éven-



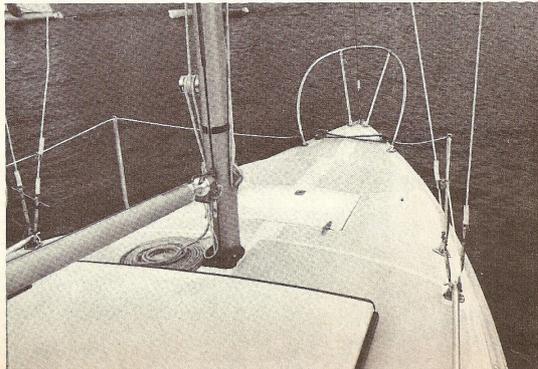
même pourra prendre place sur un solide
meuble cuisine.

À l'épaisseur de cette table, une table à
coulissante vient s'appuyer sur le meuble
cuisine. En avant du carré le wc marin est
logé dans un petit compartiment à tribord, face à
la cabine. Dans le poste, sous les deux cou-
ssins en V de longueur limitée, est logé un
réservoir d'eau de 80 litres. Le poste avant est
protégé par un capot basculant translucide.

Les aménagements du carré sont soigneuse-
ment réalisés en bois, et garnis de coussins et
de tapis qui confèrent à l'ensemble un cachet très
agréable; la hauteur sous capot de 1,72 mètre
est adaptée à la plupart des femmes et à beaucoup

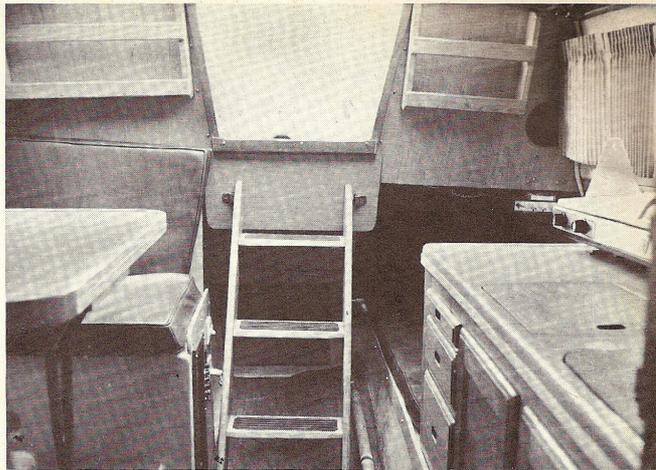
d'hommes. Il y a des coffres sous les sièges
et couchettes. L'éclairage nocturne est assuré par
une batterie de type automobile pouvant se rechar-
ger par un branchement à terre, si le moteur
adopté ne peut le faire; les points d'éclairage
sont bien placés.

Le Coronado Club est équipé d'une voilure
importante dessinée pour la Californie, elle
correspond très bien à la plaisance estivale en
Méditerranée. Le mât d'alliage léger posé sur le
roof est tenu par l'étai avant frappé en tête,
un pataras et, transversalement, par un bas-hau-
ban et un galhauban sur un étage de barres de
flèche. Le gréement transversal, placé dans le
plan du mât, laisse à la seule rigidité de l'espar
le soin de supporter les efforts longitudinaux inter-



Les deux décroche-
urs à l'avant du roof, la
voilure est bien dégagée
pour toutes les manœuvres.

La table à cartes logée
dans l'épaisseur de la di-
nette coulisse et vient s'ap-
puyer contre le meuble
arrière.



médières. Un winch est prévu pour raidir la drisse de foc.

La bôme est longue et assez fine, elle permet de rouler la grand-voile par un mécanisme à manivelle et vis sans fin. La ferrure de bôme coulisse le long du mât pour l'étauage du guindant. Le palan de grande écoute, muni d'un taquet coinçeur, rappelle l'extrémité de la bôme vers un petit rail qui traverse tout l'arrière de la coque.

Sous voiles, le Coronado Club s'avère bon marcheur et passe bien dans le clapot. La circulation à bord est facile si ce n'est que les chandeliers, composés d'éléments tubulaires réunis par des raccords, font preuve d'une flexibilité qui

n'inspire guère confiance, et que les filières s'abaissant à l'avant jusqu'au pied du balcon, laissent un désagréable passage sans protection sur la plage avant. La barre, munie d'un stick, est exagérément longue et encombrante; ce n'est que par mauvais temps qu'on apprécierait la possibilité qu'elle donne de barrer acagnardé contre la cloison du roof. Les winches, bien placés, sont suffisants. Le Coronado Club est sensible à la gîte, légèrement mou par faible brise, il demande de la barre dès qu'on dépasse une quinzaine de degrés de gîte, l'angle s'accroissant avec celle-ci.

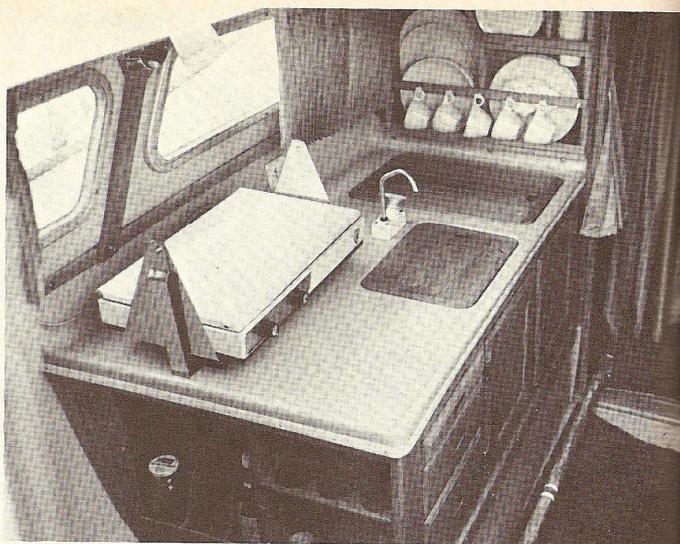
La réduction de voilure se fera donc normale-ment en commençant par la grand-voile. Un système à rouleau est alors séduisant s'il permet



Quatre convives peuvent être assis autour de cette dinette qui, repliée, se transformera en couchette double.

Rien ne semble avoir été oublié dans l'aménagement du coin cuisine : évier avec pompe, réchaud suspendu au roulis, glacière et de nombreux rangements toujours utiles.

PHOTOS LA NOUË-BATEAUX



Un capot basculant éclaire le poste avant où l'on peut mettre sous les deux couchettes en V, un réservoir d'eau de 80 litres. Au premier plan,

de réduire à la fois la surface et le creux de la voile. Ce n'était malheureusement pas le cas sur notre prototype. On s'est trouvé immédiatement gêné par le rangement de la ralingue qui s'enroulait sur le mécanisme, le creux ne se réduisait pas et l'extrémité de la bôme tombait, gênant les équipiers. De plus, il faut signaler que la flexibilité de la bôme et du mât (non soutenu longitudinalement) ne contribuait pas non plus à réduire ce creux.

A notre avis, il serait préférable d'équiper le Coronado Club de bons ris classiques et d'une bôme plus rigide. Si l'on veut conserver la bôme à rouleau, qui a des avantages, il faudrait combiner une bôme de plus forte section avec des chavillots sur le guindant de la voile, ceux-ci reculant la ralingue en arrière du mât, en faciliterait le stockage sur la bôme en arrière du mécanisme, un ris de fond venant compléter le dispositif de réduction et d'aplatissement de la grande voile.

Nous aurions aussi envie, pensant aux équipiers peu soucieux de réglages précis, d'agrandir quelque peu le safran. La voilure entière ne peut en effet se tenir, sauf aux allures portantes, que jusqu'au bas de la force 3, sans une gîte telle qu'on craigne de passer sur sa barre.

Nous avons relevé ces quelques faiblesses sur le premier bateau importé. Nous pensons qu'elles seront corrigées sur les unités suivantes.

Dans ces conditions, nous pouvons admirer sans réserve toutes les qualités du Coronado Club, spacieux, rapide, paraissant très marin, remarquablement emménagé; il offre une combinaison prestation-prix assez rarement atteinte.