



VENDS

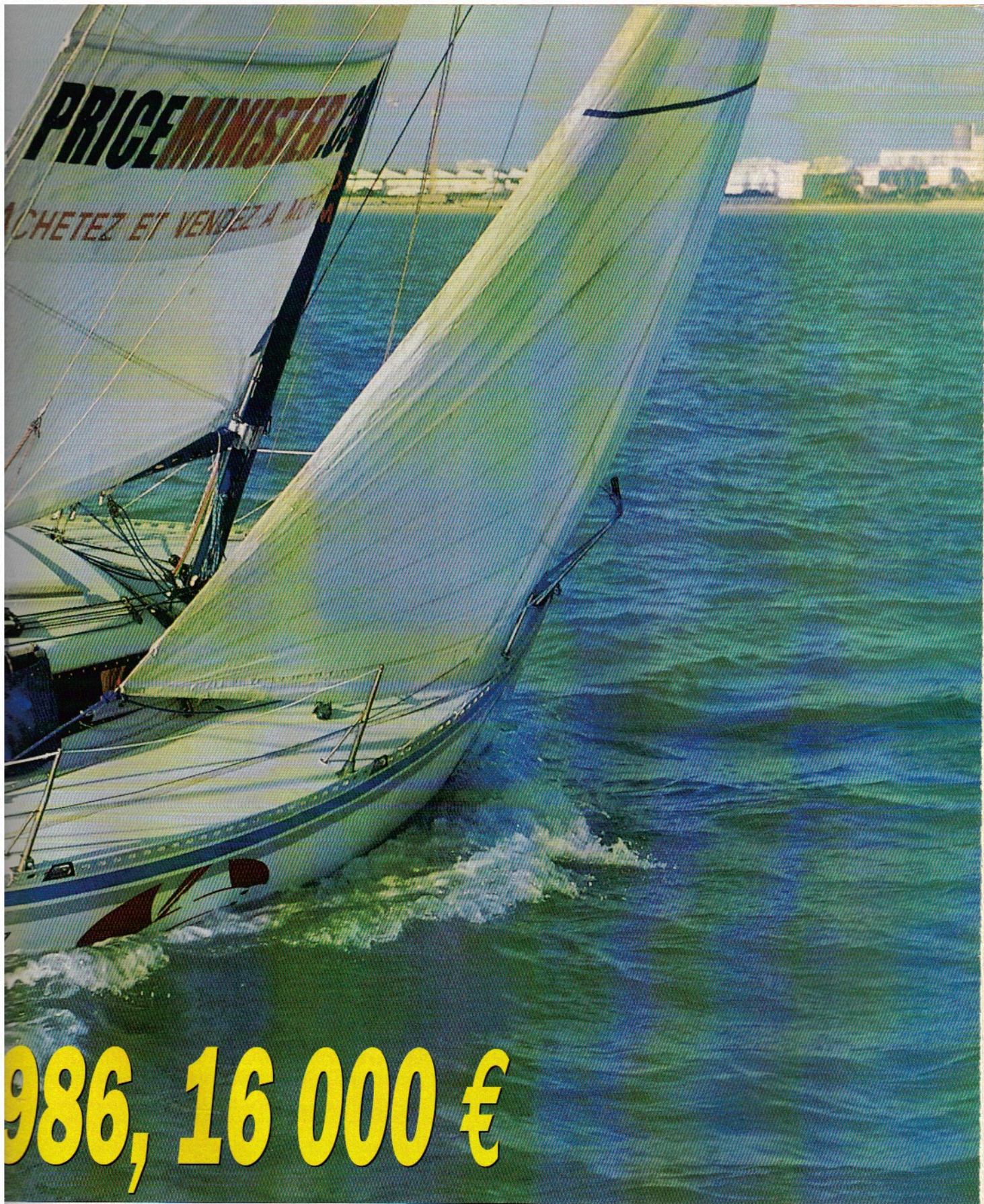
Coco équipé Mini-Transat,

Enfant terrible de la Mini-Transat, (Boumak a même remporté l'édition de 1995) le Coco reste un excellent bateau à petit budget pour envisager toutes les croisières.

Texte : Marine Chombart de Lauwe. Photos : L. Madeline.

Rien que son nom évoque la Mini-Transat, l'aventure et les surfs endiablés... Le Coco fut le premier bateau de série optimisé spécialement pour cette course. Alors que 750 Muscadet étaient déjà à l'eau, Philippe Harlé réfléchit au moyen de rajeunir ce 6,50, un peu dépassé pour les régatiers. Ainsi

naît le Gros Plant, toujours en contreplaqué mais plus long de 10 cm, et qui peut, grâce à son importante raideur, porter beaucoup plus de toile que son aîné. En 1979, Harlé participe à la Mini-Transat à son bord. Et lorsqu'en 1984 la Mini devient française, il profite de l'occasion pour dessiner un prototype adapté à la nouvelle jauge : c'est le Coco. Un bateau simple et solide, bien



986, 16 000 €

pour résister à de fortes
 itions de mer, insubmer-
 léger et toilé.

hantillonnage és rassurant

son haut franc-bord, ses
 es rondes, son étrave verti-
 et sa coque en stratifié de
 le Coco bouscule son pré-

décesseur. Il sera construit à 108
 exemplaires jusqu'en 1998 par
 les chantiers Archambault. Côté
 robustesse, pas de soucis :
 l'échantillonnage prescrit par
 l'architecte, de plus de 15 mm de
 stratifié dans les fonds, corres-
 pond à celui d'un bateau de 9 m
 et une structure en contrepla-
 qué stratifié vient raidir l'ensem-
 ble. Le Coco fait sa première
 apparition dans la Mini-

Transat 1985, mais deux ans plus
 tard, ce seront seize Coco, en-
 gagés dans la catégorie des ba-
 teaux de série qui termineront
 la course. Cette même année, un
 certain Laurent Bourgnon rem-
 porte d'ailleurs la dernière étape
 sur son Coco *Côte de Jade*. Jus-
 qu'à l'avènement du Pogo, le
 Coco reste le seul mini de série.
 Ce n'est plus le cas aujourd'hui
 mais il n'a pas dit son dernier

mot. Ils étaient encore deux à
 participer à la dernière édition
 de la Mini et s'ils ne visaient pas
 le haut du classement, ils ont
 néanmoins réussi à laisser
 quelques protos derrière eux...
 Mais surtout, l'habitabilité ex-
 ceptionnelle de cette coque lui
 offre une belle seconde vie en
 tant que voilier de croisière. Et
 le bateau que nous essayons fi-
 gure parmi les « stars » des Coco. ▶

UN COCO MIS A NU

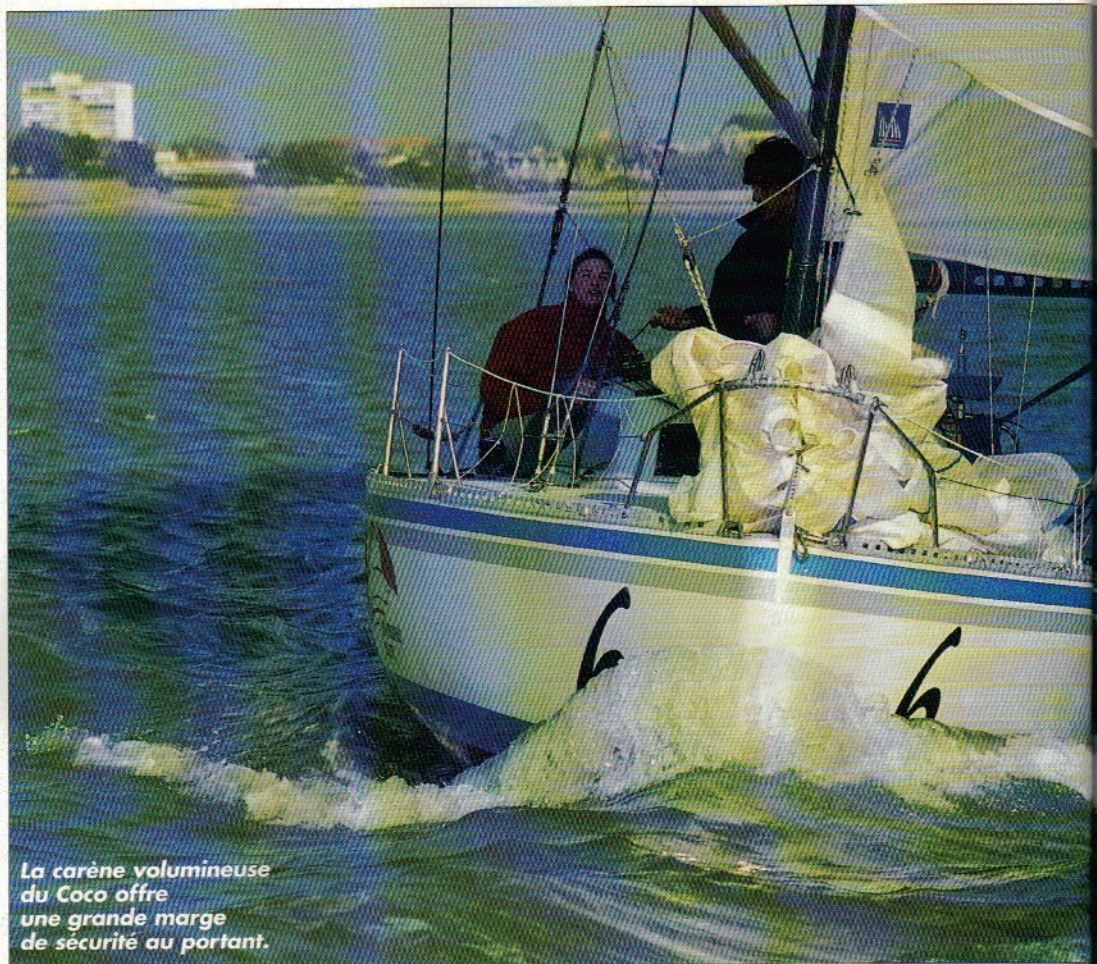
Car derrière son nom actuel – *Boumak* – se cache *Rococo*... qui n'est autre que le vainqueur de la Mini-Transat 95 en série. Ce n'est pas son seul fait d'arme : participant aux courses de qualification de la Transat 6,50 édition 2003, il a même joué les saint-bernard, se déroulant pour aider un concurrent dont l'équipier était passé par-dessus bord.

Peinture de coque

Si Stéphane s'est surtout contenté de remettre le bateau à la jauge mini et de le rendre compétitif, son prédécesseur s'était attaché à refaire le pont et la peinture de coque, lui redonnant une belle fraîcheur.

A bord de *Boumak*, ça sent bon la navigation et le nombre de milliers de milles parcourus a du mal à être évalué. Extrêmement bien conçu dès le départ, le bateau n'a guère connu de modifications. On retrouve donc le rouf court et anguleux agrémenté sur trois faces de larges hublots fumés. En arrière, le cockpit est spacieux pour un bateau de cette taille, grâce à un maître bau important.

Avant de hisser les voiles nous nous attardons sur le grément. Les espars de *Boumak* ont été repeints en bleu, cela lui va plutôt bien. Le mât en aluminium est équipé d'un unique étage de barres de flèche dans l'axe. Il est dans le même temps équipé d'une paire de fausses bastaques qui soulagent



La carène volumineuse du Coco offre une grande marge de sécurité au portant.

le galhauban et le bas-hauban. Si sur les versions postérieures à notre Coco, le mât est doté d'un guignol, il est absent sur *Boumak*. En effet les mâts des premiers bateaux de la série (c'est le 18^e) étaient légèrement plus courts et dépourvus de cette « martingale ». Leur ajout tardif a permis de mieux porter les immenses spis des minis. En revanche, les bastaques et les basses bastaques sont toujours au rendez-vous.

Un pataras en croisière

Stéphane, le propriétaire du bateau nous explique néanmoins que pour la croisière, elles peuvent être remplacées par un pataras qui se fixe au niveau du balcon arrière : la GV est alors dotée d'un rond de chute moins important, mais cette solution est un véritable confort en croisière. La surface de voile au près est alors bien moins importante (35 m², cela reste pas mal pour un voilier de 6,50 m). D'ailleurs, le près est une allure à laquelle le Coco est toujours redoutable, les régates l'ont déjà prouvé. Dans le cockpit, que le bateau soit à plat ou gité, on trouve aisément sa place même à plusieurs. Le haut franc-bord protège bien des embruns. Si l'on

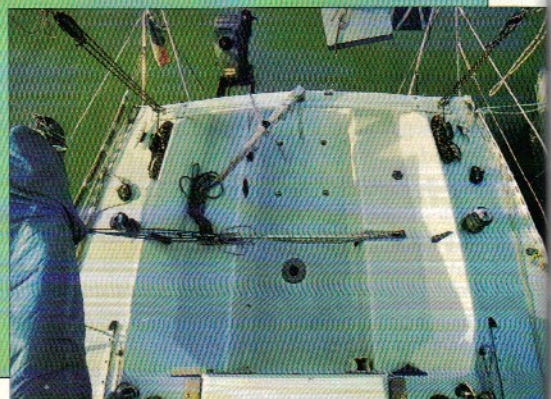
ET LES AUTRES ?

Le Coco face à ses concurrents

Sur le marché de l'occasion, le Coco est confronté à des voiliers dont l'histoire est également liée à celle de la Mini-Transat. C'est le cas de son historique prédécesseur le *Muscadet*, ou du *Pogo* de première génération qui a supplanté le Coco à partir de 1995. Le *First 235*, apparu en 1987 ne s'est jamais présenté comme un mini de série mais son étrave verticale, son grand volume intérieur et ses performances plus qu'honorables le rangent dans la même catégorie des mini-croiseurs performants.

	Coco	Pogo	Muscadet	First 235
Longueur	6,50 m	6,50 m	6,40 m	6,57 m
Largeur	2,70 m	2,79 m	2,23 m	2,50 m
Tirant d'eau	1,36 m	1,60 m	1,10 m	1,20 m
Lest	450 kg	450 kg	520 kg	420 kg
Déplacement	1 150 kg	850 kg	1 200 kg	1 400 kg
Surface voile	31,80 m ²	42 m ²	25,05 m ²	32 m ²
Génois	17,40 m ²	18 m ²	14,40 m ²	17,50 m ²
Grand-voile	14,40 m ²	20 m ²	10,65 m ²	14,50 m ²
Matériau	strat. verre pol.	strat. verre pol.	CP	strat. verre pol.
Architecte	Harlé	Rolland	Harlé	Groupe Finot
Constructeur	Archambault	Structures	Aubin	Bénéteau
Année	1985	1995	1963	1986

Le cockpit du Coco est séparé en son milieu par la barre d'écoute. Remarquez le rond central qui permet d'installer une table au mouillage.

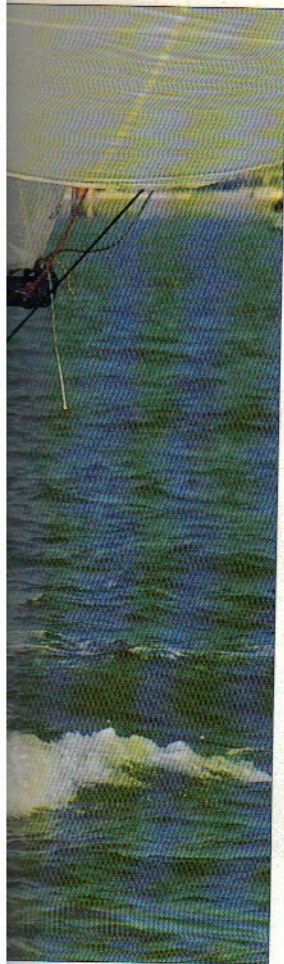


Les mots pour le dire...

Bastaque : hauban à fixation inférieure mobile utilisé pour tenir le mât vers l'arrière, présent sur chaque bord du voilier. La bastaque au vent doit être bordée et celle sous le vent filée pour laisser la grand-voile libre. Même si elles sont mobiles, ce sont des manœuvres dormantes, puisqu'une extrémité est capelée à poste fixe.

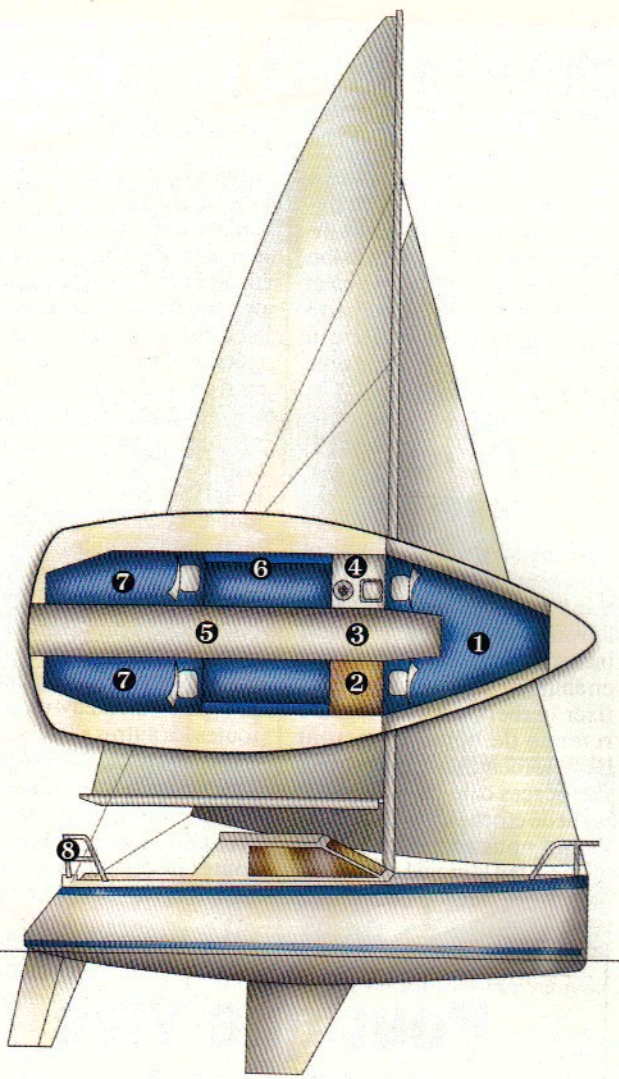
Pataras : hauban d'arrière fixe, capelé en tête de mât.

Insubmersibilité : un navire homologué insubmersible doit être capable, plein d'eau, de flotter avec une assiette normale et un franc-bord minimum dans des conditions suffisantes de sécurité. Les réserves de flottabilité qui y participent sont constituées de mousse expansée ou de volumes gonflables, qui doivent être fixés et protégés du ragage.



ZOOM

- ① En joignant les deux couchettes avant avec un triangle, on obtient une superbe couchette double de 2,20 m de long sur une largeur de 1,80 m à la tête.
- ② La table à cartes mesure 74 cm de large sur 85 cm de long : une bonne surface pour déplier les cartes.
- ③ La hauteur sous barrots au niveau de la cuisine descend à 1,20 m.
- ④ Le coin cuisine se limite à un plan de travail dans lequel on a encastré un réchaud un feu et une baignoire en guise d'évier. Une pompe à main est reliée à une vache à eau.
- ⑤ La hauteur sous barrots au pied de la descente est de 1,60 m.
- ⑥ L'espace compris entre la banquette et le bordé est occupé par deux longs équipets superposés et très spacieux.
- ⑦ Les couchettes qui se prolongent jusqu'au tableau arrière font 57 cm de large. Si l'on ajoute la longueur des banquettes du carré, on obtient une longueur totale de 3,45 m.
- ⑧ Le balcon arrière de Boumak sert de support à deux panneaux solaires qui entretiennent la charge de la batterie.



EN CHIFFRES...

Longueur coque : 6,50 m. Longueur flot : 6,20 m. Largeur : 2,70 m. Tirant d'eau : 1,36 m. Poids : 1 150 kg. Lest : 450 kg. SV : 38 m². GV : 21/17,40 m². Génois : 17,20 m². Solent : 14,40/ 9,10 m². Spi : 40/60 m². Construction : stratifié de polyester. Architecte : Philippe Harlé.

à l'extérieur mais
d à l'intérieur :
mménagements sont
les mais spacieux.



peut barrer depuis les hiloires à l'aide du stick, on peut également s'installer sur les bancs intérieurs rehaussés par un liston et se caler les pieds sur le banc d'en face. Signalons que la barre d'écoute de grand-voile qui coupe le cockpit en deux ne gêne pas les déplacements.

Un spi immense

L'heure est au petit temps et nous préparons l'envoi du spi. Pour aller manœuvrer sur l'avant, l'antidérapant remplit bien son rôle et les rails de fargue en aluminium qui permettent de fixer barbers, pare-battage ou retenue de bôme formeront dans des conditions plus ardues d'efficaces cale-pieds. Au moment de crocheter le tangon sur le mât nous réalisons sa longueur : il fait la moitié du bateau ! De retour dans le cockpit, on

comprend mieux en hissant le pépin. Il est énorme, puisqu'il mesure près de 60 m². Avis aux amateurs de long bords de planing ! Si cette surface vous impressionne, sachez que ce Coco est également doté d'un spi symétrique de plus petite taille ainsi que d'un asymétrique également réduit. Comme cela, il est toujours possible de porter la toile du temps.

Pour l'instant, spi en tête en serrant un peu le vent, on apprécie la stabilité de route du voilier et l'efficacité de son safran qui ne décroche pas malgré une gîte prononcée, même si la barre devient assez dure dans ce cas de figure. Notons tout de même que ce type de manœuvres, comme toutes les autres s'effectue sans difficulté en solo. N'oublions pas que ce voilier a d'abord été conçu pour de longues traversées en solitaire... Et pour cela toutes les manœuvres reviennent dans le cockpit : drisses et

COCO GL

Pour que vive la légende

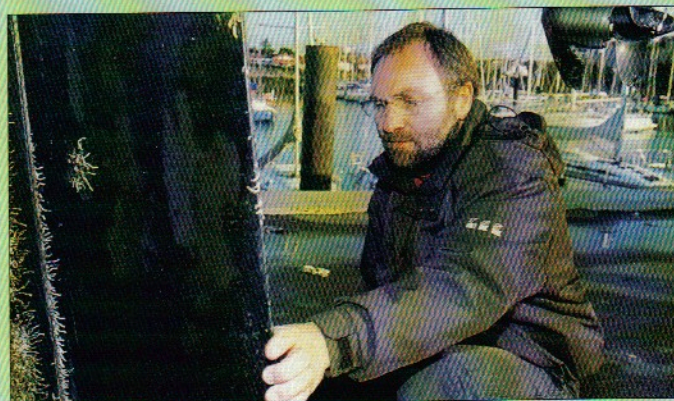


Déarrassé des impératifs de la course, le Coco GL s'autorise un grément plus simple à utiliser.

Hervé, le patron du chantier GL Composites, était le propriétaire du Coco n° 105, l'un des tout derniers produits par Archambault. Le jour où ce chantier en a vendu les moules, il n'a pas hésité à faire perdurer ce bateau qu'il adorait. Sans modifier de manière notable le plan de pont, il en a simplifié l'usage. Le changement du grément, avec le passage à des barres de flèche poussantes, a permis de supprimer les encombrantes bastaques : dorénavant, seul un patacas permet de cintrer le mât. D'autre part, la suppression de l'aileron et la mise en place d'un safran compensé, redessiné par Mavrikios, ont permis de lui donner un toucher de barre beaucoup plus fin. On remarquera également l'insubmersibilité pour pouvoir être homologué en catégorie B, le passage de la barre d'écoute du milieu du cockpit au tableau arrière ou encore la présence d'une baille à mouillage sur ce dernier modèle. Quinze Coco GL ont déjà été produits... la légende n'est pas près de s'arrêter.

Long. : 6,50 m. Larg. : 2,70 m. TE : 1,36 m. Poids : 1 150 kg. Lest : 450 kg. GV : 16,50/19 m². Génois : 16,50 m². Spi : 40 m². Mat. : strat. pol. Arch. : Philippe Harlé. Const. : GL Composite. Prix : 28 400 € (17 200 € coque nue).

L'expert donne son avis



Claude Mettrie, expert maritime à La Rochelle, a l'habitude de passer au crible chaque élément du bateau. Boumak n'a pas échappé à son examen critique.

Propriétaire : Monsieur Stéphane Hédont depuis le 9 octobre 2002.

Date et lieu de visite : le 27 Janvier 2004, voilier à flot au ponton de la capitainerie du port des Minimes, à La Rochelle, puis à terre.

Mission : examiner le voilier sous rubrique, constater son état d'entretien et de navigabilité, établir sa valeur vénale pour les assureurs.

Avertissement : la visite du voilier sous rubrique est un examen visuel des composantes principales selon la procédure ci dessous et est uniquement destinée à déterminer sa valeur vénale. Elle ne saurait être considérée comme un rapport technique demandant de nombreuses investigations techniques, mesures, démontages et analyses nécessaires pour établir la cotation du voilier.

IDENTIFICATION DU VOILIER

Coque

Nom : Boumak (ex-Passion).

Constructeur : Archambault.

Type : voilier de course-croisière.

Série : Coco. Année : 1986.

Matériau : polyester stratifié.

Long. : 6,50 m. Larg. : 2,70 m.

Dépl. : 1 150 kg dont 450 de lest.

TE : 1,40 m. Jauge : 4,28 tx.

Moteur

Marque : Suzuki.

Type : hors bord.

Modèle : DT 4.

N° de série : 00402-581 485.

Puissance : 4 ch.

Carburant : essence. Année : 1995.

ESPARS ET GREEMENT

Type : sloop gréé en 7/8 à un étage de barres de flèche dans l'axe.

Mât peint, avec rétreint. Tube à régler.

Réglages à reprendre. Renfort au pied de mât par doublage. La tête de mât part vers tribord, sans gravité.

Bôme ajourée à 4 réas alu.

Tube, bon. Vît-de-mulet noir d'origine, usagé.

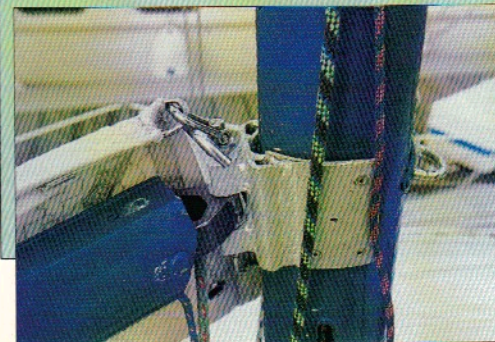
Tangon : 1 tube, bon.

Grément dormant : câble inox monoton serti, récent. Sertissages inférieurs usagés ; bas-haubans avec fissures sur embout ; à changer.

Montage de l'étai à reprendre.

Fixation du vît-de-mulet mal réalisée.

Grément courant : textile pré-étiré et spectra, usagé.



La fixation du vît-de-mulet n'est pas très rassurante : on peut craindre du jeu au niveau des rivets.

ŒUVRES VIVES

Carène : antifouling noir. Dernier carénage effectué en juin 2003 ; à nettoyer, cravant et concrétions. Lest : bord d'attaque, bon. Safran : l'aileron est à nettoyer ; safran en bon état. Passe-coques : bon état.

ŒUVRES MORTES

Etat général des bordés : gel-coat peint. Bandes de décoration avec quelques griffes aux environs du maître bau. Liaison pont/coque recouverte par le rail de fargue en alu ; griffes éparses sur bâbord ; sur tribord, déformation sur 200 mm au maître bau et sur l'arrière.

APPAREIL A GOUVERNER

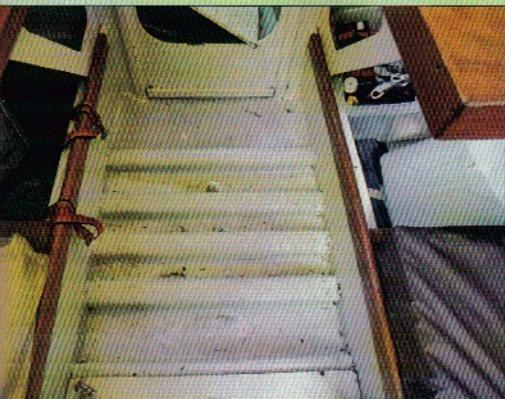
Sur jaumière, barre franche sans jeu. 1 pilote automatique Autohelm ST4000 + vérin neuf (pas utilisé)



La grande surface du safran non compensé donne une barre ferme dans la brise.

EMMENAGEMENTS

Emménagements et disposition selon le standard du type du yacht. Visserie accastillage apparente. Fonds : légère présence d'eau. Vaigrages : néant ; gel-coat gris. Planchers : CP peint, usagé ; acceptable. Table à cartes et cuisine, bon. 1 réchaud sur cardan. Bouteille de gaz. Cuisine : 1 pompe à main non essayée, vache à eau de 55 l.



En soulevant les plancers, on accède aux fonds très plats du Coco. Remarquez les têtes des boulons de quille visibles entre les varangues.



Longueur à la flottaison maximum pour les performances, grande surface de safran pour la stabilité de route : le Coco est clairement dessiné pour les longues navigations.

GARDE-ROBE

1 grand-voile (17,40 m²) voilerie Cudennec à poste de fin 2002. Tissu usagé, ralingue déchirée vieillissante. 1 voile de cape en tissu orange, bon. Housse de GV avec bôme actuelle, mais sans rond de chute pour pata-ras. 1 génois médium nylon Cudennec, très usagé. 1 nylon en meilleur état. 1 solent North en Dacron à 1 ris, très bon. 1 tourmentin à ris, peu utilisé. 1 spi symétrique, usagé. 1 asymétrique ; tissu en bon état. 1 spi symétrique non examiné, en bon état. 1 gennaker usagé.

PONT/ACCASTILLAGE

Etat du pont : boiseries, bon (glissières de capot). Vitres latérales et frontale en plexi fumé, bon. Taquets, bon. Antidérapant, peinture grise, bon. Table de cockpit et de carré stockée à l'avant. Eclat de gel-coat de 20 mm sur l'arrière de l'hiloire. Etat des balcons : 1 avant à refixer + 1 arrière inox, bon, fixation solide. 1 capot ouvrant Lewmar sur plage avant. 2 winches de drisse sur le rouf Lewmar 6A à 1 vitesse, usagés. Winches d'écoute : 2 Antal W16 à 1 vitesse, à graisser, usagé. 2 rails d'écoute pour les voiles d'avant avec 1 avale-tout par rail, bon (Amiat). 1 barre d'écoute de GV avec chariot, usagé mais bon.

STRUCTURE

Cloisonnement et varangage : bon état dans les parties accessibles. Etat boulons de quille : bon. Etat épontille : absence de défaut d'équerrage ; barrot renforcé.

ELECTRICITE

3 batteries Fulmen de 70 Ah. Tableau électrique : seuls 2 interrupteurs fonctionnent. 1 coupe-batterie sur l'arrière tribord, bon état. 1 chargeur de batterie Navicom 12 V 15 A portatif, non essayé, bon état visuel. Circuit 220 V : 1 prise étanche dans le cockpit, disjoncteur 0,030A. Deux panneaux avec régulateur de charge.

MOTEUR

Hors-bord. Démarrage instantané. Commande d'inverseur marche, bon. Réservoir incorporé. Capot, bon. Visserie. Fut intermédiaire : bon, absence de traces de choc. Carter, bon. Plaque anti-ventilation, bon. Hélice tripale nylon.



SECURITE



La survie est presque neuve.

L'expert n'a pas contrôlé la présence du matériel d'armement de navigation et de sécurité obligatoire pour la 3^e catégorie de navigation. Armement Mini incomplet et fusées périmées. Radeau survie Eurovinil : classe 5 en container pour 6 personnes. Conditionnement : 28/11/2002. Mise en service : 2003. Pas encore révisé. 1 extincteur Sicli de 1 kg à poudre ABC, révisé le 20 mars 2002. 2 pompes d'assèchement manuelles. Mouillage principal : 1 plate 8 kg avec chaîne et câblot nylon, bon.

ELECTRONIQUE

1 compas de route Plastimo Contest sur cloison avant bâbord, bon. 1 sondeur Plastimo Digipak - CW. 1 loch-speedo Plastimo Digipak - CW. 1 VHF EME Seacom 168 F, bon ; 1 antenne VHF de secours.

Le petit hors-bord est dédié aux manœuvres de port.

La conclusion de l'expert

IMPRESSION GENERALE

Vaifier destiné soit à la croisière côtière, soit à la course en haute mer en équipage réduit ; ensemble robuste ayant déjà fait ses preuves mais entretien courant à prévoir avant toute navigation ainsi que le remplacement de certains éléments avant d'envisager une transit.

Valeur certaine sur le marché de l'occasion, séduisante pour des débuts en course au large et pour des croisières familiales avec un confort réduit.

NOTRE ESTIMATION

- Corps (coque, emménagements, accastillage)	7 500 €
- Moteur HB	300 €
- Garde-robe	4 900 €
- Armement sécurité	2 500 €
- Electronique	1 800 €
- TOTAL	17 000 €

bosses de ris passent par des poulies en pied de mât et sont reprises sur des bloqueurs et des taquets fixés sur le rouf et précédés par deux petits winches, de part et d'autre du capot coulissant. Pour le reste, les écoutes de foc passent par des poulies à plat pont disposées sur les pas-savants, et se partagent avec les écoutes de spi deux winches flambant neufs. Le tout restant de taille raisonnable, le réglage des voiles ne demande pas d'efforts énormes.

Du volume sous le pont

Résumons-nous : ce Coco est un voilier robuste et rapide, au plan de pont fonctionnel... Que demander de plus ? Un peu de confort ? Pas de problème, franchissez avec nous la descente : même si le Coco ne mesure que 6,50 m, sa largeur lui offre un volume considérable, les larges hublots une belle luminosité, les touches de bois une note chaleureuse. Deux longues couchettes se prolongent du tableau arrière jusqu'aux deux espaces réservés à bâbord au coin cuisine et à tribord à la table à cartes. Cette dernière, large de 85 cm et longue de 74 nous rappelle l'époque où le GPS n'avait pas sa place à bord : au milieu de l'Atlantique, le point se faisait à l'aide du sextant ! On retrouve également un couchage double dans la pointe avant, en dispo-



Le spi de petit temps de Boumak est une immense bulle de 60 m². Remarquez le point de drisse largement au-dessus du capelage de l'étai.

sant quelques planches supplémentaires. Un panneau de pont ouvrant permet de ventiler et de recevoir encore plus de lumière. Côté cuisine, on se limite à un réchaud et une petite pompe d'eau douce qui puise dans une vache à eau de 55 litres. Sous les couchettes latérales se nichent

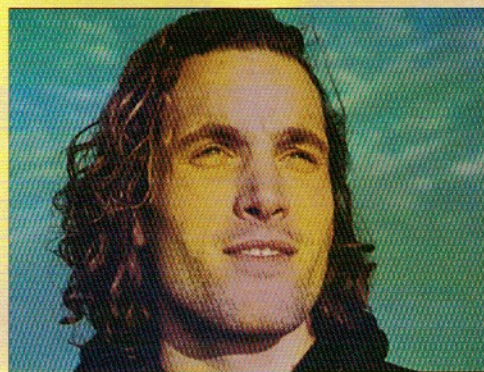
de grands coffres complétés par des équipets cloisonnés courant tout le long de la coque. Côté énergie, un petit tableau électrique et trois batteries de 70 A permettront d'alimenter le plafonnier, les compas, le sondeur, le loch et le pilote. Et, comble du luxe sur un tel bateau, une peti-

te table peut être fixée à l'intérieur comme à l'extérieur, puisqu'une emplanture de pied de table a été placée dans le cockpit. Un détail qui n'est certes pas d'origine, mais méritait d'être souligné... L'apéro « en terrasse » est toujours appréciable !

STEPHANE HEDONT HARTMAN

Un proprio prêt à replonger

Difficile de qualifier Stéphane dont la curiosité dénuée de tout a priori l'a porté de son métier d'infirmier à la direction d'une boîte de rénovation de bâtiments, de moniteur aux Glénans à l'humanitaire, de l'athlétisme au mini. Sa rencontre avec la voile n'a réellement commencé que vers la fin de son adolescence, mais une fois mordu, il n'a



pas lâché prise et s'y est même donné à cœur joie : stagiaire, moniteur puis BPPV. Et si ses obligations familiales et professionnelles l'ont souvent éloigné de la mer, il y est toujours revenu. Et puis un jour il craque : aidé de PriceMinister.com, il se lance avec le plus petit budget de tous dans la folle aventure de la Mini : pas pour la gagner (même s'il aime à raconter comment il a laissé plusieurs fois quelques minis bien plus récents dans son tableau arrière) mais pour la vivre. Les qualifs, les courses... et puis le manque de temps l'ont empêché de partir, mais cette expérience est déjà extraordinaire. Il reprend aujourd'hui ses études et a besoin de reconstituer ses fonds, donc se sépare à regret de son Boumak. En fait, Boumak signifie énorme en wolof. C'est dire tout ce que représentait ce petit bateau pour son propriétaire...

Un touche-à-tout qui ne s'éloigne que provisoirement de la compétition.

Manœuvres à la voile

Avant de ramener Boumak à sa place nous le guidons doucement sous génois seul jusqu'à la grue électrique du port de La Rochelle. Nous pourrions y aller aidés du petit moteur hors bord mais sa maniabilité a ici l'occasion d'être pleinement mise en valeur : autant en profiter. Autre avantage des petits bateaux, la facilité des manutentions : les sangles sont passées et voilà notre Boumak dans les airs. La quille en fonte fait son apparition. Hormis quelques petites algues collées, la carène n'appelle aucun reproche. Tout semble clair pour notre expert. Le faible tirant d'eau – pour un mini – est ici visible à l'œil nu et offre à son futur propriétaire la possibilité de profiter dans une même croisière de beaux bords de planing comme de paisibles mouillages... 