

D 35093

# Le *Koulmig* : la construction en bois d'un passionné

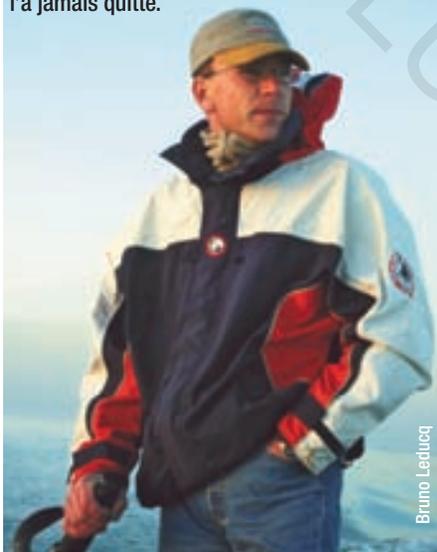
Une ligne gracieuse caractérise le *Koulmig*. Une esthétique en harmonie avec son environnement.

**Concevoir son embarcation : une belle satisfaction pour un navigateur éclairé... De ses mains expertes, Bruno Leducq a donné naissance au *Koulmig*, un bateau à moteur en bois époxy de 5,90 m. Une construction désormais accessible au plus grand nombre, grâce au chantier manchois Icarai...**

TEXTE ET PHOTOS FLORENCE FALVY

Il y a 5 ans, Bruno Leducq, menuisier ébéniste et passionné de voile, décide de construire son propre bateau pour satisfaire ses envies de croisières fluviales : une belle aven-

À 17 ans déjà, Bruno Leducq vouait un intérêt certain pour la navigation. Une passion qui ne l'a jamais quitté.



Bruno Leducq

ture, qui commence dans un petit atelier d'Eure-et-Loir et qui a donné lieu à un développement commercial...

## Une coque semi-planante

Autrefois considérée comme la voie de communication principale entre Sucé et Nantes, l'Erdre est aujourd'hui un lieu de rencontre pour les adeptes de croisières. C'est ici que nous retrouvons B. Leducq, entouré de sa femme Sylvie et de l'architecte naval, François Vivier, pour retracer l'histoire du *Koulmig*. Nous assistons à la première sortie de la saison de l'embarcation à moteur, après plusieurs mois d'un long repos.



La navigation est un plaisir partagé pour ce couple de passionnés.



Quelques minutes suffisent pour la mise à l'eau. Les plaisanciers ne manquent pas de s'arrêter pour admirer le bateau, captés par sa silhouette classique et chaleureuse.

Une fois les défenses relevées, nous voilà donc partis pour 2 h de ballade, direction le bassin de Nort-sur-Erdre. Le temps est clément, mais légèrement ombragé. Le *Koulmig* remonte aisément la rivière à une cadence respectable de 6 nœuds  $\approx$  11 km/h). Le moment est propice à la découverte des marais et tourbières qui jalonnent les rives. Aux allures portantes, le bateau peut atteindre en quelques secondes sa vitesse de pointe. Une performance possible grâce à la carène semi-planante, qui ne vient pas freiner le bateau lancé à vitesse maximale. « *Le Koulmig n'est pas une coque planante en V, comme l'est la grande*



Le composite bois époxy a révolutionné la construction des bateaux en bois.



Le *Koulmig* a été pensé pour que les manœuvres de mise à l'eau et de sortie d'eau soient aisées.



Malgré une météo capricieuse, le navigateur s'est offert une escapade sur l'Erdre.



L'élégance du *Koulmig* ne laisse pas indifférents les amoureux de la belle plaisance.

majorité des bateaux proposés aujourd'hui, ni une coque à déplacement dont la vitesse serait limitée à 5 ou 6 nœuds ( $\approx$  9 ou 11 km/h) », explique F. Vivier. « *Le Koulmig est doté d'une carène semi-planante, qui peut atteindre 16 nœuds ( $\approx$  30 km/h) avec un moteur de 50 CV, mais qui est surtout adaptée à un moteur de 10 à 30 CV. Avec 25 CV, on atteint 12 nœuds ( $\approx$  22 km/h), soit 2 fois la vitesse d'une coque à déplacement. C'est bien suffisant et cela permet une consommation très faible de carburant, soit moins de 4 l à l'heure* », poursuit-il. Ainsi, le *Koulmig* est tout aussi apte à naviguer en rivière qu'en mer. Sa stabilité lui permet d'affronter sans problème les vents de force 6 Beaufort et des vagues allant jusqu'à 2 m. À la barre, B. Leducq n'est pas peu fier. Et pour cause. Le *Koulmig* est le pur fruit de son imagination.



Le *Koulmig* amarré au port de Suce-sur-Erdre (Loire-Atlantique).

### Des plans...

Voilà 5 ans, ce passionné décide de construire lui-même son bateau dans l'optique de passer ses week-ends à sillonner la France au gré de ses voies navigables. Issu de la voile, l'homme a choisi une autre alternative, « moins contraignante », dit-il. « Dresser un espar, établir les voiles... Ce type d'embarcation est plus long à mettre en œuvre. » Pas question, en revanche, pour ce menuisier ébéniste de faire des infidélités à sa matière de prédilection. Le *Koulmig* sera construit en bois époxy, ce qui lui confèrera un charme traditionnel.

Quelques contacts infructueux avec des charpentiers de marine n'ont guère découragé l'homme. « Seul François Vivier a daigné me répondre », se souvient-il. L'architecte tente tout d'abord de l'en dissuader, avant de se laisser convaincre. Six mois de réflexion ont été nécessaires pour concrétiser le pro-

jet sur le papier. « Je souhaitais un bateau fonctionnel pour passer plusieurs jours à bord, le temps d'une croisière fluviale. Il devait aussi être relativement léger pour pouvoir être transporté et remorqué sans grande difficulté. Le tout pour un budget modeste », résume B. Leducq.

### ... à la construction

Aussi insolite que cela puisse paraître, c'est au cœur de la campagne beauceronne, à Saulnières (Eure-et-Loir), que le *Koulmig* a vu le jour. B. Leducq y a établi son atelier baptisé "Le goût du sel". Construire soi-même un bateau suppose que l'on y trouve une satisfaction d'autant plus grande que l'on fera du beau travail et que l'on y passera du temps. Cinq à six mois ont été nécessaires à la construction du bateau. Certes, le fait de disposer de machines professionnelles a sans aucun doute minimisé le temps d'intervention. Toutefois, il est de bon

augurer de préciser que la plupart des amateurs, qui ne disposent que d'outillage portable, peuvent tout à fait s'investir dans la construction du bateau : les outils utilisés sont ceux d'un bricoleur (scie sauteuse, visseuse, rabot, ponceuse). À la lumière des néons, l'homme, au regard aguerré et exigeant, a tout d'abord tracé et découpé les cloisons, ainsi que les bordés. Une fois la phase de préparation finalisée, B. Leducq s'est attelé au montage de la coque à l'envers. Monter le mannequin par emboîtement, poser les bordés, puis assembler la coque en utilisant la technique des joints congés, stratifier l'extérieur de la coque,



Bruno Leducq débute les joints congés.



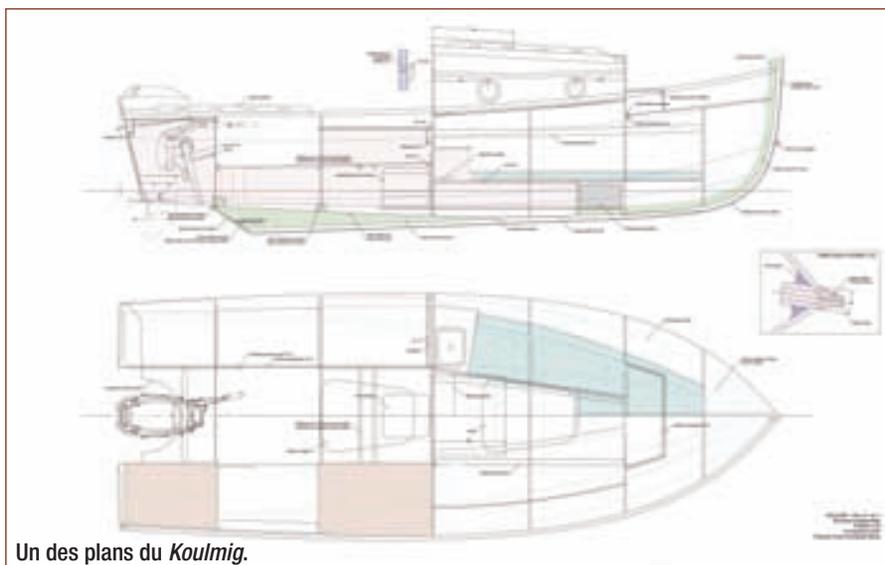
Le lattage consiste à recouvrir la coque avec des lattes en bois collées entre elles.



Trois mois après le démarrage du chantier, le retournement de la coque.



Une trentaine de serre-joints ont servi à maintenir les listons.



Un des plans du *Koulmig*.



Bruno Leducq passera le dernier coup de pinceau avant le lancement.



Après 6 mois de travail, le Koulmig dévoile ses courbes au grand jour.

poser les quilles d'échouages... : au fil des étapes et des gestes, le bateau a pris forme. Nous voilà à mi-parcours. Le temps est venu de le retourner et de s'atteler aux finitions. Ne reste plus qu'à le vêtir de son habit de peinture, de poser l'accastillage et d'installer le moteur de 50 CV.

C'est avec une certaine anxiété que le constructeur a assisté à la sortie de l'atelier. Un court moment d'appréhension, qui a vite laissé place à l'émotion. La naissance du navire était ainsi bel et bien officialisée. Le bateau sera baptisé *Koulmig*, un doux prénom féminin qui, en breton, signifie "colombe". À quand son envol ? Ce sera quelques mois plus tard, en janvier 2007. Le *Koulmig* a tiré ses premiers bords au Havre, au cap d'Antifer. « *Un temps ensoleillé mais glacial* », se remémore B. Leducq. « *Je ne ressentais que du plaisir. Sitôt mis à l'eau, le Koulmig a montré ses qualités nautiques. Vif et facile à mener, il a parfaitement répondu à mes attentes. Il a aussi montré sa capacité à s'échouer facilement.* »

Depuis, le bateau s'est aventuré au large des côtes normandes, a sillonné les canaux bretons pendant 3 semaines, traversé la Bourgogne et navigué sur le bassin de la Seine.

### Disponible en kit

Convaincu par le potentiel du *Koulmig*, le chantier Icarai<sup>(1)</sup> à Cherbourg (Manche), dirigé par le fils de F. Vivier, se charge de sa commercialisation depuis

2007. L'enjeu pour l'architecte est dès lors clairement affiché : mettre la construction du bateau à la portée des amateurs. Le *Koulmig*, qui se décline en version runabout ou pêche équipé d'une petite timonerie, est ainsi proposé en kit avec découpe numérique<sup>(2)</sup>. Une première hexagonale dans le monde de la construction navale de bateaux de plaisance à moteur. « *Le constructeur amateur évite ainsi le tracé, la découpe et les erreurs* », indique l'architecte naval. D'autre part, le *Koulmig* est construit essentiellement en bois époxy à partir de contreplaqué de qualité marine. Ce bois moderne est, par excellence, le matériau idéal pour la construction amateur, car il confère les avantages du bois (légèreté) et de la résine d'époxy (entretien). « *Le bateau est environ 20 % moins lourd qu'une construction polyester* », poursuit-il. « *D'autre part, la stratification époxy recouverte d'une peinture bicomposante ne demande pas plus d'entretien. Seuls les vernis nécessitent quelques soins réguliers. Le bois époxy est une technique moderne, qui a totalement supprimé les contraintes d'une construction classique en bois, tout en conservant son charme.* »

La version initiale du prototype a également été améliorée. Le chantier propose le *Koulmig* "barre en main", mais il est prévu, en option, une petite barre à roue et des commandes sur l'arrière du rouf. Le siège tribord est alors modifié pour que le barreur soit assis face à l'avant. L'architecte mise également sur un plus petit bateau d'environ 5 m, au lieu de 5,90 m, sans cabine, pour une facilité de construction et d'utilisation. Le *Koulmig* permet ainsi au plus grand nombre de s'initier et de découvrir les

techniques traditionnelles et modernes du travail du bois. À deux conditions : être un peu soigneux et persévérant. ■

<sup>(1)</sup>www.icarai.fr

<sup>(2)</sup>en kit, prix de la version cabine : 10 400 € T.T.C. et 8 400 € T.T.C. pour la version runabout.

### Le Koulmig de Bruno Leducq vu de l'intérieur

Le bateau a été conçu pour accueillir un maximum de 7 personnes (charge maximale de 650 kg<sup>(1)</sup>). Tel l'agencement d'un voilier, la cabine cosy offre un beau volume et le confort nécessaire : couchage pour 2 (transformable en couchage pour 3), W.-C. chimiques, coin cuisine et table de carré. Trois hublots de taille proportionnelle au roof offrent une certaine luminosité. De nombreux rangements ont pris place dans le cockpit, alors que la baille à mouillage sert de siège à l'avant. Les aménagements intérieurs ont également été réalisés par Bruno Leducq.

<sup>(1)</sup>le poids de la coque ne dépasse pas, quant à lui, 600 kg. Le bateau peut ainsi être sorti régulièrement de l'eau et se passer de place de port. Un avantage indéniable.



Le carré abrite 2 couchettes latérales. Idéal pour naviguer pendant plusieurs jours.



La cabine offre un confort optimal et laisse présager de belles croisières.