

## ACTUALITÉ À LA HUNE

CŒUR DE CHANTIER (17) : PABOUK

**Antoine Carmichaël : «Le Pabouk Love est un croiseur de poche...»**

par Dominic Bourgeois

De la pêche à la construction : Antoine Carmichaël a pratiqué plusieurs métiers avant de se consacrer à la conception et à la fabrication de petits cat-boats inspirés de ceux de la côte Est américaine. Les Pabouk se sont ainsi déclinés de 2,60 à 3,60 puis à 4,85 mètres avec une petite cabine : un succès étonnant pour un voilier original non seulement grâce à son gréement hyper simplifié, mais aussi grâce à son système unique de lest par l'eau de mer ! Un gain de poids pour la manipulation et le transport et une stabilité rassurante pour affronter le mauvais temps... Explications.



Parcours atypique pour un constructeur naval qui propose une gamme de petits bateaux originaux et faciles à mener : Antoine Carmichaël se consacre désormais uniquement à la réalisation de Pabouk Love.

Photo © Dominic Bourgeois

**v&v.com** : Avant de devenir constructeur de voiliers, il s'est passé plein de choses !

**Antoine Carmichaël** : Je viens de Versailles et j'ai appris la voile adolescent au Château du Taureau en baie de Morlaix. Puis je suis parti à la pêche au chalut à 19 ans au Guilvinec et au pays Bigouden : on allait en campagne dans l'Atlantique Nord pour quinze à dix-huit jours. En plein hiver, Sud Irlande, à étripier le poisson à la dérive dans la grosse mer... J'ai appris le métier petit à petit et au bout de dix ans, j'ai arrêté : mon dernier embarquement, c'était d'ailleurs sur le *Bugaled Breizh*...

**v&v.com** : Mais tu as continué à faire de la voile...

**Antoine Carmichaël** : J'avais plein de copains, dont certains connus au Château du Taureau, qui étaient sur des bateaux de course : j'ai pu rentrer dans ce milieu par ce biais, avec Hervé Jan. Quand j'ai fini ma période pêcheur, je suis devenu préparateur et équipier au tout début de Port-la-Forêt, dans les années 80. Jean Le Cam et Denis Gliksman y avaient ramené un prao d'une dizaine de mètres (*Lady Godiva*) qui avait été construit aux États-Unis et qui avait été fatigué par le convoi. On l'a remis en état et on a fait des records à la Semaine de vitesse de Brest...



Le dernier embarquement à la pêche d'Antoine Carmichaël sur le *Bugaled Breizh*...

Photo © Antoine Carmichaël

**v&v.com** : Et tu embarques aussi !

**Antoine Carmichaël** : Je n'étais pas un expert de la course, mais un bon préparateur pour optimiser les gréements ou valider les plans de pont. Gagner des courses, je ne sais pas faire, mais aider à les remporter, oui... J'ai appris sur le tas, mais j'ai ensuite pas mal travaillé chez CDK Composites pour préparer les bateaux et souvent, je partais avec le skipper pour la mise au point : j'ai participé à la construction de *Poulain* et j'ai embarqué avec Olivier de Kersauson pendant deux ans. On a fait des transats, des Grand Prix, le Tour de l'Europe...



Antoine Carmichaël a navigué pendant deux saisons avec Olivier de Kersauson sur *Poulain*, le trimaran qu'il avait préparé chez CDK Composites en 1986.

Photo © Antoine Carmichaël

**v&v.com** : Comment était-il ?

**Antoine Carmichaël** : Comme on peut l'imaginer : un «roi fainéant»... Mais un roi de la mer quand même ! Il ne fallait pas lui demander quand on allait rentrer parce que tu passais pour un con ou un futur déserteur : on partait et on voyait au fur et à mesure où on allait, en étant maintenu dans l'ignorance... Et la crainte du reste. Mais on se marrait bien !

**v&v.com** : Et d'autres skippers de renom ?

**Antoine Carmichaël** : J'ai épaulé Jean Le Cam, Alain Gliksman, navigué avec Éric Tabarly et bien d'autres. Le métier de préparateur est un truc de jeune, parce que tu ne sais pas si tu

ne vas pas être au chômage au bout de deux heures de sortie en mer parce que le mât est tombé ! Ou a contrario, partir pour un tour de baie et te retrouver à l'autre bout de l'océan...

**v&v.com** : Tu deviens ensuite spécialiste du composite...

**Antoine Carmichaël** : J'ai été embauché par CDK Composites : j'avais carte blanche pour ramener du travail pour le chantier, sauf dans le naval dont s'occupait Hubert Desjoyeux à l'époque. J'allais voir de gros industriels, parfois aux États-Unis ! Le chantier voulait se diversifier vers l'aéronautique et les techniques de pointe.

**v&v.com** : Pour revenir à la voile par le Formule 40 !

**Antoine Carmichaël** : Je suis devenu responsable d'un catamaran pour faire des sorties en mer à la journée pour Jean Le Cam sur un ancien Formule 40 à Port-la-Forêt dans les années 85-90. Jean m'a formé au multicoque : comme je devais être le skipper, il m'a appris à m'en servir tout seul en naviguant en permanence sur une coque, au près comme sous spinnaker !

**v&v.com** : Et nouveau virage dans les années 90...

**Antoine Carmichaël** : Je me suis installé comme indépendant parce que j'estimais bien connaître le composite. Je faisais des pièces sur mesure pour l'industrie dans mon petit atelier à la maison : j'étais surtout mouliste, souvent pour les pièces en injection, en résine de coulée sur une croûte de gel-coat. Autant pour faire des auges à cochon que pour un archetier !

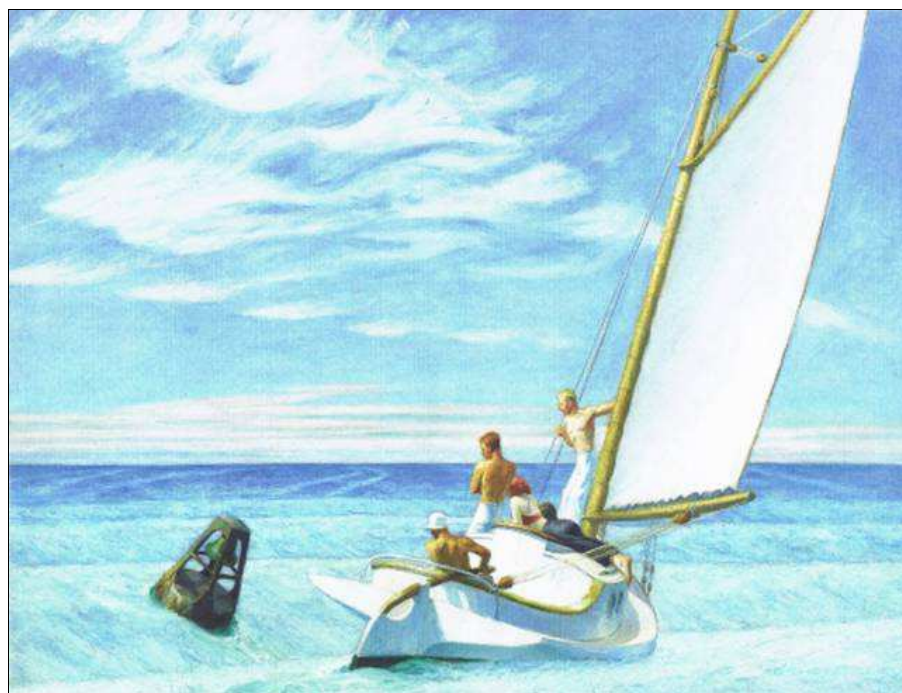


Jean Le Cam a formé Antoine Carmichaël à la pratique du multicoque à bord d'un Formule 40 dédié à la sortie à la journée.

Photo © Antoine Carmichaël

**v&v.com** : Pourquoi construire des voiliers alors ?

**Antoine Carmichaël** : Je me suis rendu compte qu'il fallait que je fasse ma propre production, parce qu'une fois servi, l'industriel n'a plus besoin de toi. Et puis tu as un savoir-faire, mais tu n'as rien fabriqué : tu sais utiliser les matériaux, mais tu ne construis pas un futur puisque tu ne revois jamais tes clients... Il fallait que j'aie les chercher !



Le peintre et graveur américain Edward Hopper a inspiré le concepteur du Pabouk : les cat-boats du Cap Cod étaient légion au début du 20e siècle à l'image de ce croiseur ventru et confortable.

Photo © Edward Hopper

yachts inspirés des bateaux de pêche. J'ai réussi à agrandir à la photocopieuse les plans jusqu'à 2,60 mètres (la taille de ma table), puis j'ai fait une épure jusqu'à faire filer les lisses en red-cedar sur la forme. Il en est sorti le Pabouk 260. Le nom est venu d'un bois africain très rouge, le padouk.

**v&v.com** : Mais tu changes pas mal de choses par rapport au Vadcar...

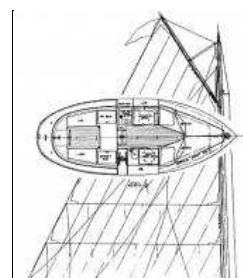
**Antoine Carmichaël** : Je savais qu'il fallait mettre 300 kg de lest pour tenir la toile et je n'avais pas la ligne de flottaison : j'ai amené le bateau dans une piscine et je l'ai chargé avec 100 kilos de gueuses pour l'enfoncer. Mais ce n'était pas suffisant, alors

**v&v.com** : Comment en es-tu arrivé à construire des Pabouk ?

**Antoine Carmichaël** : En 1998, mon atelier était (est encore) tout petit et je n'avais pas trop de sous : il ne fallait pas consommer beaucoup de matières premières... J'ai donc fait un vélo en carbone ! Une très belle pièce présentée au Mondial du deux roues avec un gros succès. Mais j'arrivais après la fête : les Chinois produisaient déjà beaucoup moins cher ! Je n'ai donc jamais eu de commande et l'unique vélo n'a fait que des expositions... Je me suis alors dit qu'il fallait que je fasse un petit bateau : j'ai fouillé dans les vieux bouquins avec un ancien directeur du Château du Taureau (Joseph Canton) à Douarnenez. Et j'ai enfin trouvé une petite coque à la taille de la table de mon atelier.

**v&v.com** : C'est comme cela qu'est né le Pabouk 260 ?

**Antoine Carmichaël** : A partir du Vadcar. Le magazine Chasse-Marée n°9 l'a d'ailleurs présenté comme canot de 10 pieds du Havre (3,41 m) : il avait été construit par un amateur, Edmond Leplat en 1892... C'était l'un des premiers petits





je l'ai rempli avec des seaux d'eau : j'ai tracé mes lignes de flottaison extérieure et intérieure et cette dernière m'a donné le plafond du ballast. Parce que j'avais compris qu'il suffisait de mettre un couvercle sur cette eau ! Pour un bateau de cette taille, il fallait de toutes façons installer un plancher alors autant qu'il serve comme «fond de coque»... Le ballast est un principe très ancien qu'on retrouve sur les crabiers de Roscoff, mais aussi sur les cargos quand ils sont légers. Mais sur le Pabouk, cela représentait 100% du lest ! Sans cette eau, le bateau chavire.



Joy, un cat-boat de la côte Est américaine qui a inspiré Antoine Carmichaël pour concevoir un petit croiseur simple et très marin.

Photo © DR



Dans la brise en mer d'Iroise : le Pabouk Love a démontré ses qualités marines au large de Ouessant, sillonnant les côtes de la Bretagne Nord comme celles de la Bretagne Sud, par sauts de puce.

Photo © Pabouk

**v&v.com** : Et tu as fait des essais en mer ?

**Antoine Carmichaël** : Le bateau avait le même comportement qu'avec du lest, avec les mêmes courbes de stabilité. Et la coque ne pesait plus que 70 kg au lieu de 400 ! Et j'ai fait brevété mon système avec un évent sur l'axe longitudinal et un trou de remplissage au plus bas de la quille : le Pabouk est donc auto-lestable et auto-délestable sans vanne ni bouchon !

**v&v.com** : A la mise à l'eau, le bateau se remplit donc...

**Antoine Carmichaël** : Jusqu'à ce que l'eau atteigne le plancher, puisque l'évent a laissé sortir l'air... Comme avec un puits de dérive. Et à la gîte, comme l'évent est bouché par la présence de l'eau, il ne peut pas laisser passer l'air. Mais ce n'est intéressant que pour les déplacements lourds.

**v&v.com** : Le gréement aussi a été totalement revu...



Les Pabouk sont reconnus comme étant très à l'aise dans la brise même si le tangage est conséquent, mais les manœuvres sont très simples avec une seule voile à gérer.

Photo © Pabouk

**Antoine Carmichaël** : Le *Vadcar* était en fait un cotre avec un bout dehors de deux mètres et une voile de flèche de 2,50 m<sup>2</sup> : c'était un voilier de parade et le gréement coûtait donc cher ! Je voulais un cat-boat parce que j'avais un coup de cœur pour ces bateaux des côtes Est américaines, comme ceux des tableaux de Hopper. J'ai proportionnellement gardé la même surface de toile, mais dans une seule grand-voile de 7,5 m<sup>2</sup>, en avançant le plan de voilure : un mât, une bôme, un pic, une écoute...

**v&v.com** : Et tu le construis à compte d'auteur !

**Antoine Carmichaël** : Ce n'était pas un gros bateau et mon voisin Patrick l'a rapidement adopté. J'avais fait un moule et la construction était assez simple avec une coque en polyester : le positionnement du plancher a marché du premier coup, sauf que j'avais mis l'évent à l'arrière ! Les cat-boats mettent facilement le «nez dedans», l'étrave plonge au portant dans la brise et c'est ça qui est rigolo : des entrées d'eau bien coupantes, ça va vite mais l'évent se retrouvait au-dessus de la flottaison ! Le bateau se vidait donc au portant... Et la stabilité diminuait au point de chavirer : pour éviter de mettre un bouchon, j'ai compris qu'il fallait mettre l'évent à l'étrave.



**v&v.com** : C'est rapidement un succès en 1999...

**Antoine Carmichaël** : Faire une coque sur moule, cela va très vite dans ces dimensions : je pouvais en fabriquer dix par an ! J'en ai réalisé trente-cinq, vendus un peu partout en Europe : Suisse, Allemagne, Angleterre, Belgique, Pays-Bas, Saint-Barth... Mais je rêvais d'en avoir un plus grand pour aller plus loin. Parce que le Pabouk 260, c'est plutôt un bateau de navigation portuaire. J'ai repris le même plan que j'ai confié à Marc Lombard pour qu'il le redessine et valide la stabilité et le ballast en version 3,60 mètres.

**v&v.com** : Cela a donné le Pabouk 360 en 2002.



Facile à naviguer, facile à échouer ! Le Pabouk est un passe-partout qui perd les trois quarts de son poids lorsque le ballast est vide...

Photo © Pabouk

**Antoine Carmichaël** : J'en ai fabriqué quarante-huit à raison de six par an. Il a eu du succès parce qu'on pouvait embarquer deux ou trois personnes, avec un cockpit plus ergonomique. Il a toujours une grosse cote sur le marché de l'occasion. Jacques Caraës a monté une flottille en achetant cinq, plus six vendus à ses amis de l'Aber Wrac'h : c'est devenu le bateau local, comme il y en a sur plein de plans d'eau

de Bretagne comme les cotres de Saint-Pabut, les Cormoran de Carantec, les Guépard du golfe du Morbihan... Chaque port a son bateau mascotte ! Mais je voulais une version encore plus grande pour aller jusqu'aux Glénan et dormir dedans.



Le dernier-né des Pabouk propose un rouf et une petite cabine avec couchette double pour la balade côtière et la randonnée en rase-cailloux...

Photo © Pabouk

**v&v.com** : *Un petit baladeur côtier...*

**Antoine Carmichaël** : Un croiseur de poche ! Faire de la route en été quand il fait beau ou aller jouer devant le port quand il fait mauvais temps... Un bateau sécurisant pour naviguer même dans la mer formée et de la brise. Je suis allé voir de nouveau Marc Lombard en 2007 pour qu'il le conçoive de A à Z en gardant le même principe de ballast et de cat-boat : ainsi est né le Pabouk Love de 4,85 mètres pour 2,20 mètres de large. Toujours pour pouvoir naviguer en solitaire. Avec un petit rouf contenant une couchette avec des poches partout. J'ai fait toute la Bretagne Sud sans

souci avec jusqu'à 25 nœuds pour faire du près. C'est aussi un bateau qui tient très bien la cape : voile bordée à plat, barre amarrée dans l'axe, il va à 30° du vent en avançant en crabe à un nœud. Tu restes à l'intérieur et le bateau tient super bien la mer !

**v&v.com** : *Et combien d'exemplaires ?*

**Antoine Carmichaël** : Vingt-neuf. Certains avaient un Pabouk 360 avant. C'est un bateau parfait pour un solitaire qui peut embarquer des novices. Mais il faut que tu aimes les déplacements lourds. Jamais de stress alors que le Pabouk Love est très bien toilé (23 m<sup>2</sup>) pour 300 kg léger et 600 litres d'eau de mer... Et chaque année, nous sommes plusieurs à faire des «croisières», cet été à six pendant une semaine en Bretagne Nord en faisant du rase-cailloux.

**v&v.com** : *Tu réalises tous tes bateaux ?*

**Antoine Carmichaël** : En fait, je vais chez Marée Haute et je fais la coque avec Claude, le grand chef compositeur du chantier. Puis je ramène la coque chez moi et je la termine dans mon atelier : cockpit, plancher, menuiserie, accastillage, grément... Le bateau est réalisé en deux demies coques longitudinales incluant le pont et le rouf, puis je rentre mon plancher de ballast comme une semelle de chaussure, collé et stratifié à la coque puisque le Pabouk flotte sur ce plancher en sandwich de dix centimètres : c'est lui qui encaisse la poussée d'Archimède ! Puis je colle le cockpit sur ce plancher.

**v&v.com** : *Et tu fais aussi les gréments ?*

**Antoine Carmichaël** : Pour les Pabouk 260 et 360, c'étaient des mâts en bois plein, mais pour le Pabouk Love, j'ai adopté un tube aluminium haut de gamme spécialement réalisé avec un rétreint.

**v&v.com** : *Tu as des commandes en cours ?*

**Antoine Carmichaël** : J'en construis trois par an, quatre les bonnes années, mais c'est crevant : il me faut plus de 220 heures de travail en atelier, plus les finitions. Parce que je fais tout tout seul (même si de temps en temps ma fille Margot me donne un coup de main), de la stratification à la livraison et à la prise en main. J'ai un Pabouk Love à faire pour le début d'année et je serais au Salon Nautique avec Nautisme en Finistère... Avec une ou deux commandes, je serai content !



Dans les années 80, les praos ont fait fureur par leur légèreté et leurs performances au portant, mais les manœuvres n'étaient pas simples en particulier dans la mer formée... Lady Godiva laissera place aux Formule 40.

Photo © Antoine Carmichaël

D.Bo.



Une version rose pour Philippe Starck : le célèbre designer a craqué pour ce croiseur de poche qui reste facilement transportable par ses dimensions et son déplacement raisonnables.

Photo © Pabouk

## VOS DERNIERS COMMENTAIRES

Bravo Antoine, 29 pabouk love c'est un série et surtout une grande famille et 29 propriétaire heureux sur l'eau ! Tu peux être fier de ta production et de la qualité de tes pabouk. Essayer le Pabouk, c'est l'adopter. Bateau marin et voileux à souhait confortable pour le cabotage mais sans prétention, facile à transporter sur sa remorque et mettre à l'eau et qui ne laisse pas indifférent au port et au mouillage. Nous attendons avec impatience la cuvée 2015 avec le 31,32, 33 ème.... Vu le travail et les heures passées tu mérites ce succès.. Rendez vous au Salon. Propriétaire (heureux) de MYSTIC (le 15ème Pabouk Love présenté au Salon 2010...)

[RÉPONDRE | ALERTER](#)

Ajouté par [patrickber](#) le 02/12/2014 - 15:40

très joli petit canot! heureusement qu'il y a des artisans comme Antoine en france qui font de superbes petits voiliers qui n'ont rien à voir avec la production des grands chantiers. pourvu que ça dure. max

[RÉPONDRE | ALERTER](#)

Ajouté par [luzerne](#) le 02/12/2014 - 22:09