



Histoire maritime de Bretagne Nord

Restauration d'un brick goélette par Dominique Castagnet

Je suis heureux de vous présenter un article rédigé par le modéliste de talent Dominique Castagnet sur la restauration d'un modèle d'un brick goélette du XIXème siècle provenant de l'ancien chantier Laboureur de Paimpol



Le modèle de brick goélette au nom inconnu après restauration

Monsieur Charles Laboureur m'a contacté il y a quelques mois pour me demander de lui restaurer une maquette de brick-goélette qui était dans sa famille depuis plusieurs générations. Elle avait subi maints déménagements et les outrages du temps. Il me précisa alors qu'il était le descendant en ligne directe de la famille des charpentiers de marine paimpolais Laboureur.

Mai 2014 Pierre-Yves Decosse

<http://www.histoiremaritimebretagnenord.fr/>

[Licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Partage dans les Mêmes Conditions 2.0 France](#)





Histoire maritime de Bretagne Nord

Laboureur, le nom me disait quelque chose. Me replongeant dans l'ouvrage de Jean Le Bot, Les Bateaux des côtes de la Bretagne Nord, complétant ma recherche sur Internet, je découvrais que Louis, Pierre, Marie Laboureur, installé en 1860 comme charpentier de marine à Paimpol dans l'atelier de son père, est celui qui a mis au point la célèbre goélette islandaise et son hunier à rouleau (lire en annexe l'histoire résumée du chantier Laboureur).

Le respect s'imposait !

Quant à la maquette, si ce n'est pas la représentation d'une de ces fameuses goélettes, il s'agit d'un très beau brick-goélette de cabotage aux lignes élégantes et au gréement très complet. Elle mesure 1,34 m. de long hors tout et un mètre de haut.

Ainsi, le phare carré de misaine comprend une misaine ferlée, un petit hunier fixe, un petit hunier volant, un petit perroquet fixe et un petit perroquet volant. Trois voiles d'étai sont établies entre les mâts dont la plus basse, dit foc d'artimon ou grand-voile d'étai, est bômée. Le grand mât porte une grand-voile à corne dite brigantine et un flèche sur mât de flèche. La réalisation du gréement est d'une grande justesse. Les drisses de hunier volant et de perroquet avec leur itague en chaîne et leurs palans sont très détaillées. De même, sur chaque mât, on trouve de forts palans de charge crochetés sur un anneau de pont, près des panneaux de cale (plutôt étroits pour un navire de charge).

Ce modèle présente la particularité d'être équipé sur le gaillard d'avant d'un cabestan et, juste devant le mât de misaine, d'un guindeau à brimbale destiné au relevage des ancres. Les deux appareils étant, selon moi, un peu surdimensionnés, mais peut-être rappelaient-ils de mauvais souvenirs au matelot devenu maquettiste.

Quelques amis fins connaisseurs du patrimoine maritime, après avoir admirés la maquette, la datèrent des environs de 1870. La présence à la fois d'un cabestan et d'un guindeau, et l'étroitesse des panneaux de cale, entre autres éléments, argumentaient dans ce sens.

Et pour la touche finale, sur tribord, on trouve une échelle de coupée et un joli canot suspendu à ses porte-manteaux.

Se pourrait-il que cette maquette, présente dans la famille depuis plusieurs générations, provienne du chantier Laboureur ou d'une personne très proche, charpentier ou gréeur ? Car le chantier ne construisait pas que des goélettes de pêche mais aussi des bricks de cabotage, des yachts, etc.

A réception, la maquette était très fatiguée et poussiéreuse, le gréement mal en point, les cordages sectionnés ou « cuits » par le temps. Les voiles et les vergues pendaient lamentablement, le beaupré était cassé. Cependant, on percevait un grand et beau travail de précision. Même si par certains aspects l'objet présentait un caractère naïf, j'étais impressionné par tous les détails du gréement et par les formes très belles de la carène et de sa tonture. De plus la coque était monobloc.

M. Laboureur voulait que je remette le gréement en ordre et que je fasse un bon nettoyage tout en gardant le cachet ancien du modèle.

Les photos prises avant et après la restauration donnent, me semble-t-il, une bonne idée du travail opéré. La majeure partie des cordages a dû être remplacée, la difficulté étant de trouver le filin le plus ressemblant à l'original.

Mai 2014 Pierre-Yves Decosse

<http://www.histoiremaritimebretagnenord.fr/>

[Licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Partage dans les Mêmes Conditions 2.0 France](#)





Histoire maritime de Bretagne Nord



Avant restauration, le gréement est en triste état le bout dehors est cassé, le gui de grand voile absent



Après restauration , ce brick goélette a repris une belle allure

Mai 2014 Pierre-Yves Decosse

<http://www.histoiremaritimebretagnenord.fr/>

[Licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Partage dans les Mêmes Conditions 2.0 France](#)





Histoire maritime de Bretagne Nord



Détail de l'avant avant restauration



Vue de l'avant après restauration, la coque est en faible différence le brion est carré

Mai 2014 Pierre-Yves Decosse

<http://www.histoiremaritimebretagnenord.fr/>

[Licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Partage dans les Mêmes Conditions 2.0 France](#)





Histoire maritime de Bretagne Nord



Petit cabestan sur un petit gaillard et guindeau à brimbale



Le gréement après restauration, le phare de misaine comprend, misaine, hunier fixe, hunier volant, perroquet et cacatois

Mai 2014 Pierre-Yves Decosse

<http://www.histoiremaritimebretagnenord.fr/>

[Licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Partage dans les Mêmes Conditions 2.0 France](#)





Histoire maritime de Bretagne Nord



Le gréement de brick goélette était assez courant au cabotage à la fin du XIXème

Manœuvre des ancres

Une particularité de cette restauration m'ayant posé problème concernait la mise à poste des ancres sous leurs bossoirs. Comment diable pouvait-on remonter et saisir une telle masse ? Je livre ici le fruit de mes réflexions et la façon dont j'ai résolu le problème, ainsi que les questions qui pour moi demeurent, me soumettant bien volontiers aux critiques constructives de lecteurs plus compétents que moi.

Les ancres pendaient de chaque bord avec des bouts de chaîne à proximité. En consultant le dictionnaire de marine de Willaumez aux mots capon et caponner, j'en ai déduit les manœuvres suivantes applicables à cette maquette, et sans doute aux bricks du chantier Laboureur.

Avec le guindeau à brimbales, on relève l'ancre jusqu'à ce que l'organeau (ou cigale) ainsi que le jas émergent. Le croc de la caliorne de capon, fort palan à quatre brins qui passent en bout de bossoir, est alors croché à l'organeau.

Comment ? A mon avis, un homme était dans le canot à proximité, ou debout sur le jas. Puis, le garant du capon est enroulé autour du cabestan qui remonte l'ancre au maximum sous le bossoir.

Une bosse-debout en chaîne, suspendue sous le bossoir, est alors passée dans l'organeau. Cette chaîne est gréée d'une façon particulière : son dormant est fixé sur un piton à œil sous l'extrémité du bossoir, la bosse passe dans l'organeau de l'ancre, le garant, qui se termine par un anneau fait retour à travers le bossoir. Sur le bossoir, une plaque métallique entoure le trou et un crochet plat vient traverser l'anneau et bloque la bosse-debout.

Mai 2014 Pierre-Yves Decosse

<http://www.histoiremaritimebretagnenord.fr/>

[Licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Partage dans les Mêmes Conditions 2.0 France](#)

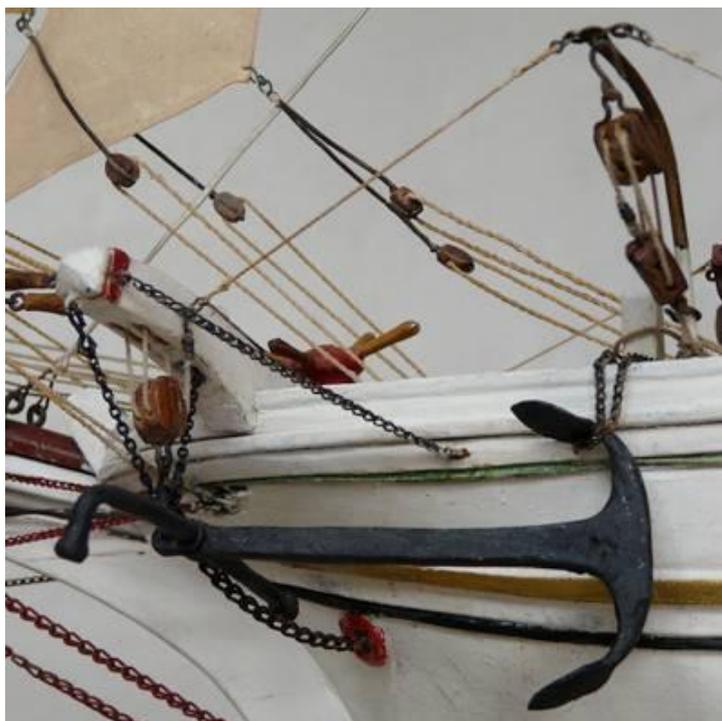




Histoire maritime de Bretagne Nord

Ensuite, on trouve en arrière du bossoir de capon, un second bossoir, dit de traversière, en forme de porte-manteau et muni d'un palan. On crochète ce palan au diamant ou sous une patte de l'ancre, laquelle est basculée à l'horizontale le long du bord. Puis on saisit l'une des pattes avec une bosse en chaîne qu'on tourne sur une forte bitte au pied du porte-manteau. et on décroche le palan. L'ancre est alors correctement saisie pour la pleine mer.

Dominique Castagnet 2013



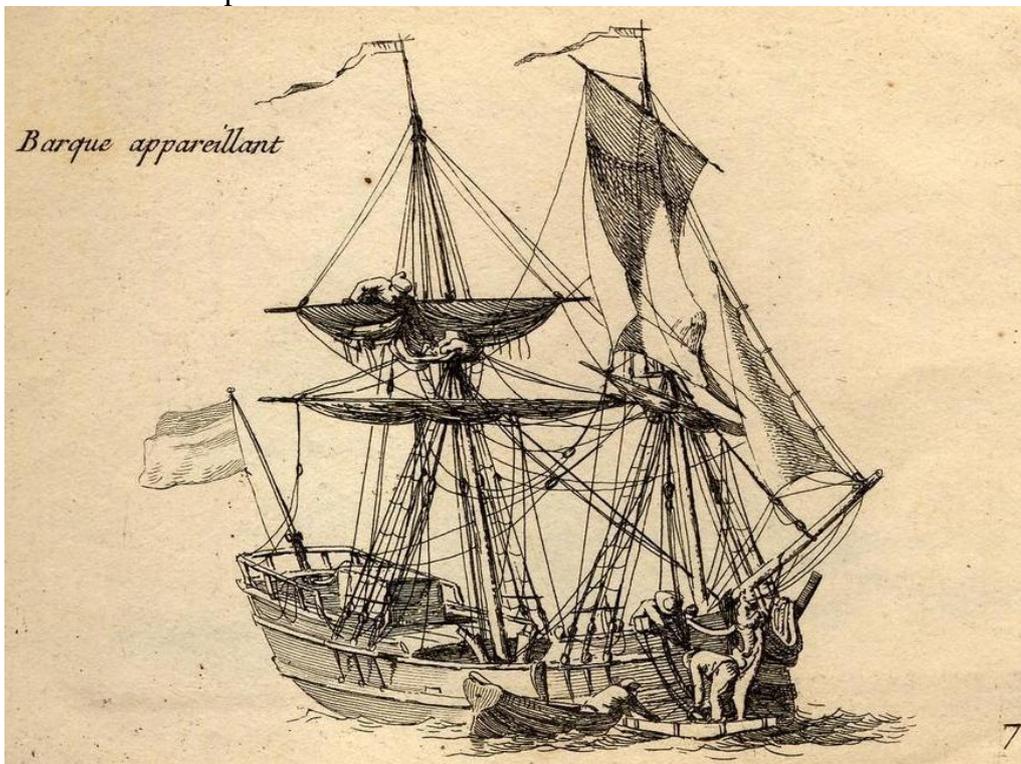
L'ancre est saisie à son poste de mer



Histoire maritime de Bretagne Nord



Le crochet plat sur le dessus du bossoir sert de clavette de mouilleur



Sur cette gravure, Pierre Ozane nous montre une « barque » du XVIIIe. Trois hommes sont en train de mettre l'ancre à poste ; l'un d'eux, debout sur le jas, semble crocher le palan de candelette de misaine, ce bateau étant dépourvu de bossoirs

Mai 2014 Pierre-Yves Decosse
<http://www.histoiremaritimebretagnenord.fr/>

[Licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Partage dans les Mêmes Conditions 2.0 France](#)





Histoire maritime de Bretagne Nord

Commentaires :

En plus des remarques de Dominique sur ce magnifique modèle, autres éléments m'interpellent, et peuvent faire penser à une constructeur extérieur à Paimpol les haubans sont ridés avec des ridoirs métalliques et pas avec des caps de moutons généralement utilisé sur les constructions paimpolaises. Les cadènes de haubans sont en dedans des pavois. La décoration du tableau arrière est bien grande et reprend sur les cotés. Les bossoirs d'embarcation et l'échelle de coupée ne sont pas sur des navires armés au cabotage, mais sont souvent sur des navires de la royale, cela évoque peut être un souvenir particulier pour le constructeur de ce modèle. L'histoire du chantier Laboureur fer l'objet d'un futur article conséquent.

Dominique Castagnet est un homme qui fait vivre le patrimoine maritime à travers ses modèles Pour découvrir le travail de restauration et de création de Dominique Castagnet visitez son site web : <http://www.maquettes-castagnet.fr/>



Détail de l'arrière, la barre à roue avec sa drosse à palan, la chambre de veille, les ridoirs de haubans, la pompe en fonte