



Pasaia

17 > 21 mai 2018

*Bateaux
Monuments
historiques
de
Nouvelle-
Aquitaine*

*Bateaux de service
Yachts classiques
Bateaux de travail*

Sommaire

Laburpena - Resumen

Page 03

Mot du Directeur régional des affaires culturelles (DRAC) de Nouvelle-Aquitaine

Herensugeko hitza Akitaniako Kultur gaientzako herrialdeko zuzendaria

Palabra del Director regional de los asuntos culturales (DRAC) de Nueva Aquitania

Page 05

Patrimoine maritime naviguant en Nouvelle-Aquitaine

Akitanian nabigatzen den itsas ondarea

Patrimonio marítimo navegante en Nueva Aquitania

Page 15

Projet Albaola

Albaola projektua

Proyecto Albaola

Page 21

Relever les bateaux classés Monuments historiques

Monumentu historikoen bezala sailkatuen itsasontziak ordezkatu

Relevar las embarcaciones clasificadas como Monumentos históricos

Page 27

De la restauration et de l'usage d'un bateau des pertuis charentais

Pertuis charentais-eko itsasontzi baten zaharbertitza eta erabilera

Restauración y uso de una embarcación de Pertuis Charentais

Page 30

Fiches des bateaux français présents à la manifestation de Pasaia

Pasaiaiko manifestazioan egongo diren frantseseko itsasontzien fitxak

Fichas de las embarcaciones francesas que estarán presentes en la manifestación de Pasaia

Page 42

Silhouettes et nœuds

Siluetak eta korapiloak

Siluetas y nudos

Page 44

Termes marins et lexique

Lexikoa/ Glosarioa

Léxico/ Glosario

Page 48

Crédits et remerciements

Eskerrak - Laguntzaileak

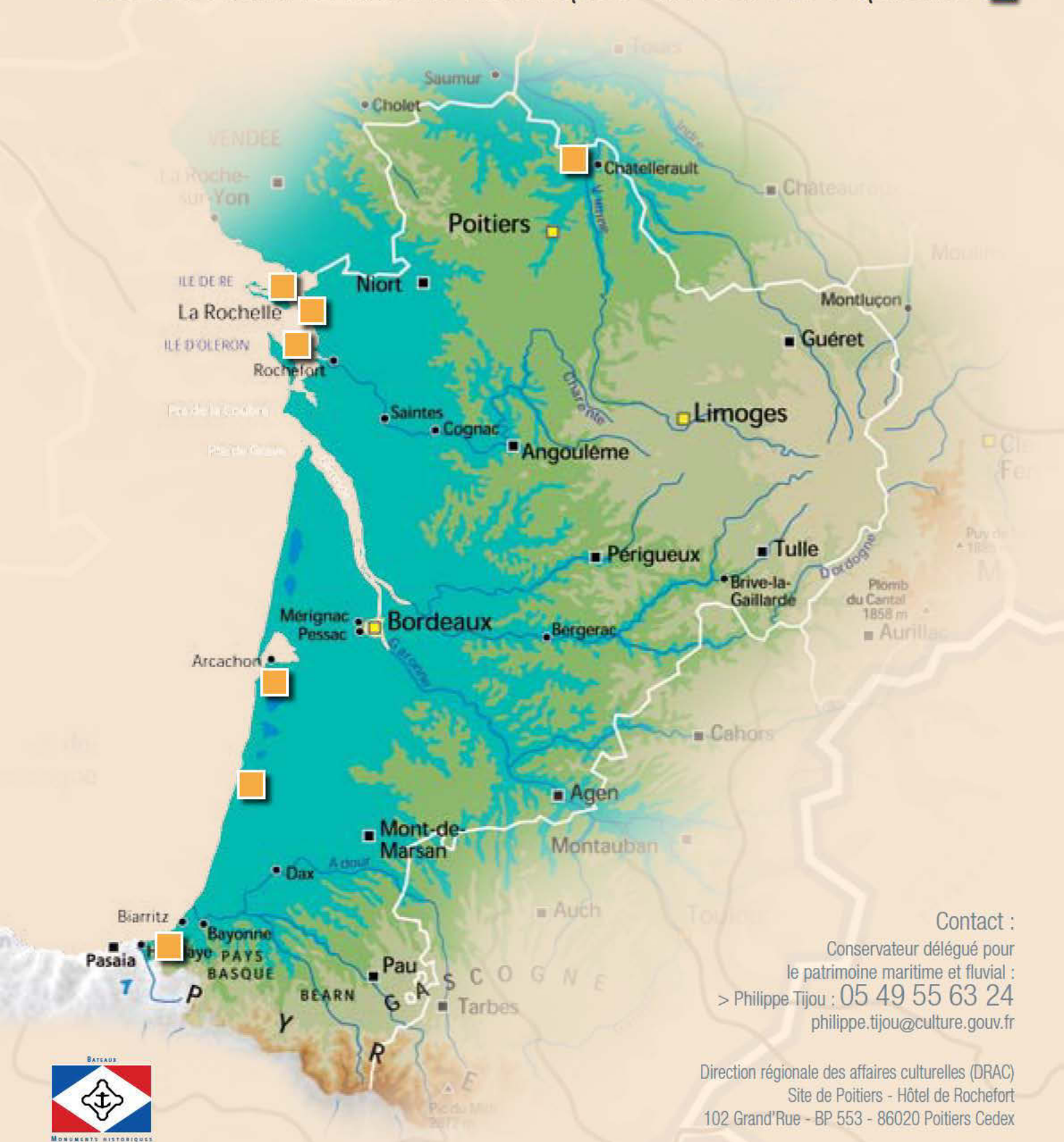
Agradecimientos - Contribuyentes

* Les mots suivis d'une étoile dans les textes sont expliqués dans le lexique à la fin de la brochure.

* Izarbo bat daramaten hitzek lanaren amaierako lexikoan dute dagokien azalpena.

* Las palabras seguidas de un asterisco se explican en el glosario al final.

Les bateaux Monuments historiques en Nouvelle-Aquitaine



Contact :
Conservateur délégué pour
le patrimoine maritime et fluvial :
> Philippe Tijou : 05 49 55 63 24
philippe.tijou@culture.gouv.fr

Direction régionale des affaires culturelles (DRAC)
Site de Poitiers - Hôtel de Rochefort
102 Grand'Rue - BP 553 - 86020 Poitiers Cedex



Pasaia - Rassemblement maritime

Akitanian nabigatzen den itsas ondarea - Patrimonio marítimo navegante en Nueva Aquitania

17 > 21 mai 2018

 Parmi les très nombreux objets protégés au titre des Monuments historiques de Nouvelle-Aquitaine, on compte 105 bateaux. Cette flottille, représentative des navires voguant dans les eaux du golfe de Gascogne et bien au-delà, est composée de bateaux de pêche, de plaisance ou de travail. Elle forme ainsi la plus importante armada du territoire national en terme de « bateaux historiques ».

Les navires appartiennent à des collectivités ou à des propriétaires privés souhaitant les faire naviguer et découvrir au plus grand nombre. Ainsi, l'évènement nautique organisé à Pasaia au Pays-Basque espagnol symbolise bien cette volonté d'échanger et de partager ces pratiques lors de ce premier rassemblement maritime international.

La Direction régionale des affaires culturelles (DRAC) de Nouvelle-Aquitaine soutient techniquement, scientifiquement et financièrement, depuis de nombreuses années, la politique de restauration et d'entretien de ce patrimoine vivant et fragile. Elle se devait donc d'accompagner et de participer activement à cette **rencontre internationale labellisée dans le cadre de l'Année européenne du patrimoine culturel 2018**.

Arnaud Littardi
*Directeur
régional
des affaires
culturelles (DRAC)
de Nouvelle-Aquitaine*

 Asko dira Akitania Berrian Monumentu historiko izenpean babestutako objektuak, ehun eta bost itsasontzi besteak beste. Ontzidi hau, Bizkaiko golkoan eta honen kanpo nabigatzen dauden itsasontzien ordezkaritza, arrantza-ontzi, laketontzi eta lanerako itsasontziek konposatua. Aldi berean, "ontzi historikoen" terminoetan hitz eginez, lurralde nazionalako armadarik garrantzitsuen osatzen dute.

Ontzi hauek nabigatzen egotea eta ahalik eta jende gehiagori iristea helburu bezala duten kolektibo eta jabe pribatuen eskuetan daude. Hori dela eta, Pasaian lehenengo aldiz antolatuko den nazioarteko itsas festibalen parte hartzea truke eta praktikak partekatzeko borondate horren isla izango litzateke.

Akitania Berriko Kultura Gaietako Eskualde Zuzendaritzak orain dela urte asko babesten ditu ondare apurkor eta bizidun honen errestituzio eta mantentze politikak arlo tekniko, zientifiko eta finantzarietan. **Hori dela eta, 2018ko Ondare Kulturalaren Europako Urtearen testuinguruan ospatuko den nazioarteko topaketa hau babestu eta bertan parte hartzea beharrezkoa zuen.**

Arnaud Littardi
*Kultura-gaietako
eskualdeko
zuzendaria*

 Son muchos los objetos protegidos bajo el título de Monumento histórico en Nueva-Aquitania, entre los que se encuentran ciento cinco barcos. Esta flota, representativa de los buques que navegan por las aguas del Golfo de Vizcaya y fuera de él, está compuesta por embarcaciones pesqueras, de recreo o de trabajo. Esta forma a su vez la armada más importante del territorio nacional en cuanto a términos de "embarcaciones históricas".

Los navíos pertenecen a colectivos o propietarios privados que quieren hacerlos navegar y descubrirselos a la mayor cantidad de gente posible. Así pues, el evento náutico organizado en Pasaia en el País Vasco español, simboliza esta voluntad de intercambiar y compartir estas prácticas durante este primer encuentro marítimo internacional.

La Dirección General de Asuntos Culturales de Nueva-Aquitania respalda técnica, científica y financieramente, desde hace muchos años, la política de restauración y de mantenimiento de este frágil y vivo patrimonio. **Por lo tanto, tenía que apoyar y participar activamente en este encuentro internacional que se celebra en el marco del Año Europeo del Patrimonio Cultural 2018.**

Arnaud Littardi
*Director regional
de asuntos
culturales*



Akitania-n nabigatzen den Itsas ondarea, argitaragabeko herrialde politika - El patrimonio marítimo que navega en Nueva Aquitania, una política regional inédita

Le patrimoine maritime naviguant en Nouvelle-Aquitaine, une politique régionale inédite

Page 05

Les bateaux, ces objets méconnus

Dans les années 1980, lorsque le Ministère de la Culture impulse une politique de protection au titre des Monuments historiques en direction du patrimoine industriel, scientifique et technique, le patrimoine maritime émerge comme un thème à développer. Si la conservation des bateaux s'effectuait en contexte muséal, il s'agissait cette fois de conserver des bateaux en activité, de les maintenir en état de naviguer et de promouvoir cette vision du patrimoine.

Philippe Tijou, chargé du patrimoine maritime à la Direction régionale des affaires culturelles Nouvelle-Aquitaine (DRAC), nous fait part de ses quinze ans d'expérience dans ce domaine : « Lorsque j'ai pris mes fonctions en 2003 en Poitou-Charentes, une douzaine de bateaux étaient classés Monuments historiques. Il s'agissait pour la plupart de bateaux conservés au sein du musée maritime de La Rochelle - créé et mis en place par Patrick Schnepf en 1986 -, anciens bateaux de service du port et bateaux mythiques comme *JOSHUA*, ainsi que de bateaux de la belle plaisance et de travail armés aux pratiques de pêches locales. À cette époque, les bateaux - comme tous les objets - appartenant à des privés, ne pouvaient être que classés au titre des Monuments historiques. Ce n'est qu'en 2007 que la loi a permis leur inscription par une commission départementale, autorisant ainsi une plus grande liberté de protection locale et l'accompagnement de projets plus modestes d'associations et de particuliers »¹.

¹ Décret n° 2007-487 du 30 mars 2007

² 2007-487 zenbakiko Dekretua, 2007ko martxoaren 20koa

³ Decreto n° 2007-487 del 30 de marzo del 2007

🇪🇺 *Itsasontziak, objektu ezezagun horiek*

Aurreko mendeko 80ko hamarkadan, Kultura Ministerioak ondare industrial, zientifiko eta teknikora bideratutako Monumentu historikoak babesteko politika bultzatzen zuen garaian, garatu beharreko gai gisa agertu zen orduan itsas ondarea. Itsasontzien kontserbazioa museo-testuinguruan egiten zen ordura arte, eta orduko hartan, aldiz, jardunean zeuden itsasontziak kontserbatu nahi ziren, nabigatzeko egoeran atxiki, ondareari buruzko ikuspegi hori sustatuta.

Philippe Tijou, Akitania Berriko DRAC Kultura Gaietako Eskualde Zuzendaritzako itsas ondarearen arduradunak, arlo horretan izan duen hamabost urteko esperientziaren jakitun egiten gaitu: «2003an Poitou-Charentes-en nire eginkizunen kargua hartu nuenean, dozena bat itsasontzi zeuden Monumentu historiko gisa sailkatuta. Arroxelako itsas museoan kontserbatutako itsasontziak ziren gehienak (1986. urtean sortu eta abian jarri zuen museoa Patrick Schnepf-ek), portuko garai bateko zerbitzu-itsasontziak eta zenbait itsasontzi mitiko, hala nola *JOSHUA* deitutakoa, baita aisiako ontziak eta tokian tokiko arrantzarako hornitutako lanerako ontziak ere. Garai hartan, esku pribatuetan zeuden itsasontziak —objektu guztiak bezalaxe— ezin ziren baizik eta Monumentu historiko gisa sailkatu. 2007an baimendu zuen legeak azkenean departamenduko batzorde batek itsasontzi horiek inskribatu ahal izatea, tokiko babes-askatasun handiagoa ere baimenduz, elkarteen eta partikularren proiektu apalagoekin batera»¹.

🇪🇸 *Los barcos, esos objetos desconocidos*

Durante los años 80, el Ministerio de Cultura impulsó una política de protección del patrimonio industrial, científico y técnico bajo el título de Monumentos históricos, el patrimonio marítimo emerge como un tema a desarrollar. Si la conservación de los barcos se llevaba a cabo con objetivo museístico, bajo este contexto se comenzó a trabajar en la conservación de los barcos en activo, manteniéndolos en navegación y promoviendo esta visión del patrimonio.

Philippe Tijou, encargado del patrimonio marítimo de la Dirección Regional de Asuntos Culturales de Nueva-Aquitania (DRAC en sus siglas en francés), nos hace partícipes de sus quince años de experiencia en este tema.

«Desde que accedí al cargo en 2003 en Poitou-Charentes, una docena de embarcaciones han sido clasificados como Monumentos históricos. Se trataba en su mayoría de barcos conservados en el seno del museo marítimo de La Rochelle - creado y puesto en marcha por Patrick Schnepf en 1986 -, viejos barcos de servicio del puerto y barcos míticos como el *JOSHUA*, barcos de recreo y barcos de trabajo locales equipados para la pesca. En esta época, los barcos - como todos los objetos - pertenecían a particulares, y no podían más que ser clasificados como Monumentos históricos. No fue hasta el año 2007 que la ley permitió su inscripción por una comisión interdepartamental, autorizando a su vez una mayor libertad de protección local y acompañamiento de proyectos más modestos de asociaciones y particulares»¹.

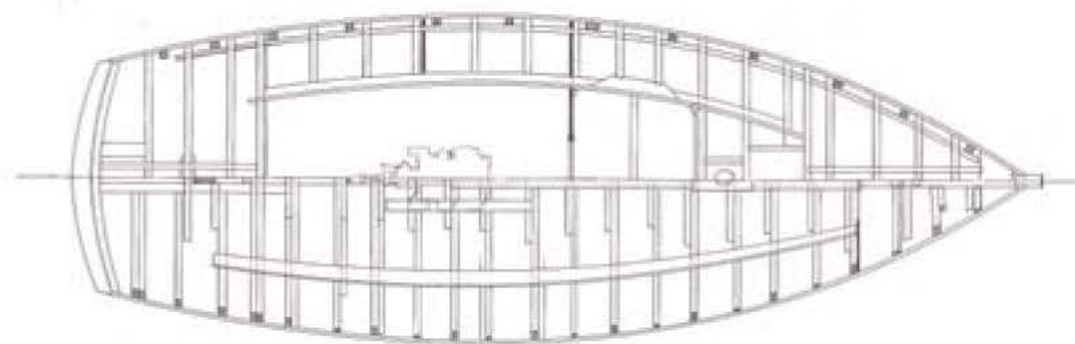
ARGO

10 1044

Construction Albert Larrieu 1909
Le Château d'Oleron

Relève en Février 2008
par Bernard Moreau et Hervé Couland

Dessin Hervé Couland
Echelle 1/20



Acteurs et savoir faire sur le territoire

■ ■ La première étape de la mission a consisté à faire un état des lieux, non seulement des bateaux, en prenant en compte leur état sanitaire, mais aussi des réseaux professionnels compétents pour entretenir et restaurer les constructions traditionnelles dans « les règles de l'art ».

La création de liens avec les associations et les propriétaires privés qui s'investissent dans la conservation et la restauration* des bateaux Monuments historiques est également un élément important. L'identification de ces acteurs sur le territoire par la DRAC a permis de leur apporter un accompagnement scientifique, technique et financier, pour organiser et développer une politique de conservation et d'entretien de bateaux Monuments historiques en état de naviguer. Afin de mieux comprendre les modes de construction et de documenter ce patrimoine avant toute intervention, la DRAC a décidé de lancer une campagne de relevés graphiques des bateaux, qui constituent un socle de connaissances techniques et historiques précieuses et nécessaires préalablement à toute restauration.

Lurraldeko eragileak eta egiteko moduak

Egitekoaren lehenengo etapa egoeraren balorazio bat egitea izan zen, ez soilik itsasontziena, haien egoera sanitarioa kontuan izanda, baita sare profesional eskudunena ere eraikuntza tradizionalak «artearen erregelen» barruan mantendu eta zaharberritzeko. Itsasontzi Monumentu historikoen kontserbazioan eta zaharberritzean inplikatzin diren elkarte eta jabeekin loturak sortzea* oso elementu garrantzitsua da, halaber. DRACek eragile horiek lurraldean identifikatu izanak laguntza zientifiko, tekniko eta finantzarioa gehitzea ahalbidetu du, nabigatzeko egoeran dauden itsasontzi Monumentu historikoen kontserbazio- eta mantentze-politika bat antolatu eta garatzeko. Eraikuntza moduak hobeto ulertu eta edozein esku-hartzeren aurretik ondare hori dokumentatzeko, itsasontzietako erregistro grafikoei buruzko kanpaina bat abiaraztea erabaki zuen DRACek, edozein zaharberritze-lani ekin aurretiko ezagutza tekniko eta historiko baliotsu eta beharrezkoen oinarria baitziren erregistro horiek.

Agentes territoriales y el saber hacer

La primera etapa de la misión ha consistido en hacer una valoración de la situación, no solamente de las embarcaciones, teniendo en cuenta su estado de conservación, sino también de la red de profesionales competentes para cuidar y restaurar las construcciones tradicionales según "las reglas del arte".

La creación de lazos entre las asociaciones y propietarios privados que invierten en la conservación y la restauración* de las embarcaciones Monumento histórico es a su vez un elemento importante. La identificación de estos agentes territoriales por parte de la DRAC ha permitido la aportación de un acompañamiento científico, técnico y financiero, para organizar y desarrollar una política de conservación y cuidado de las embarcaciones Monumento histórico en estado de navegación. Con el fin de comprender mejor los modos de construcción y de documentar este patrimonio antes de la realización de cualquier intervención, la DRAC decidió lanzar una campaña para el registro gráfico de las embarcaciones, consistente en la creación de una base de conocimientos técnicos e históricos precisos y necesarios previos a cualquier restauración.



Un réseau pour la conservation et la restauration

À partir d'un réseau identifié, le dialogue est permanent entre les acteurs et la DRAC, qui a mis en place plusieurs dispositifs d'aides et d'incitation pour la bonne conservation des navires.

Afin de vérifier le bon état des bateaux protégés Monuments historiques, la DRAC finance des visites sanitaires régulières, tous les cinq ans en moyenne par bateau, effectuées par des charpentiers de marine locaux compétents. Ces entretiens réguliers permettent d'anticiper les problèmes et d'éviter des restaurations lourdes et onéreuses.

Des aides proposées par la DRAC pour l'entretien annuel et le carénage complètent ces dispositifs et prolongent ainsi la bonne tenue des navires, maintenus à flot. Il a été en effet constaté que le stockage à sec des bateaux n'est pas compatible avec leur conception et leur mode de construction, et qu'il entraîne inévitablement l'affaissement de leurs structures et la déformation de leur silhouette.

D'autre part, la DRAC accompagne techniquement et financièrement les restaurations lourdes, comme la reprise des structures de la coque, des gréements et de la propulsion mécanique. Ces interventions relèvent d'un budget d'investissement, pour lequel une programmation financière est établie annuellement, et doivent recevoir une autorisation de travaux. Un contrôle scientifique et technique est exercé par le chargé de mission pour le patrimoine maritime de la DRAC pour vérifier la bonne conformité des travaux réalisés avec le programme autorisé.

Toutes ces aides ont pour but d'inciter les propriétaires à réaliser un entretien régulier des bateaux protégés Monuments historiques, de les accompagner dans la définition d'un programme de travaux et dans leur financement, mais elles jouent aussi un rôle dans le maintien des savoir faire des charpentiers de marine traditionnels sur le territoire par une activité régulière et participent de l'économie locale.

Kontserbaziorako eta zaharberritzerako sare bat

Identifikatutako sare batean oinarrituta, elkarriketa etengabea da eragileen eta DRACen artean, zuzendaritzak laguntzako eta hastapeneko zenbait dispositibo prestatu dituelarik itsasontziak ondo kontserbatzeko.

Monumentu historiko gisa babestutako itsasontzien egoera ona egiaztatze aldera, bisita sanitario erregularrak finantzatzeko DRACek, bost urtean behin batez beste itsasontziko, bertako itsas arotz gaituek egindakoak, eta bisita horiei esker arazoei aurrea hartu ahal zaie eta mantentze-lanen bidez trata daitezke gehienbat, zaharberritze-lan astun eta garestiekin hasi ordez.

Horrela, DRACek urteko mantentze-lanetarako eta karentze-lanetarako proposatutako laguntzek osatzen dituzte dispositibo horiek eta ur-azalean dauden itsasontzien itxura egokia luzatzen dute denboran. Egiaztatu denez, ez da bateragarria itsasontzi horiek lehorrean gordetzea itsasontzi horiei buruzko ikuskerarekin eta itsasontzi horiek egiteko moduarekin, horrek ezinbestean eragiten baitu itsasontzien egitura uzkuetzea eta haien silueta deformatzea.

Bestalde, DRACek laguntza tekniko eta finantzarioa ematen die zaharberritze-lan astunei, hala nola kroskoaren egiturak, aparailuak eta propulsiio mekanikoak berreskuratzea. Esku-hartze horiek inbertsio-aurrekontu bat eskatzen dute, eta programazio finantzario bat ezartzen da urtero aurrekontu horretarako, betiere lanerako baimen bat jaso behar dutelarik. Kontrol zientifiko eta tekniko egikaritzen du DRACen itsas ondarrerako egitekoaren arduradunak baimendutako programarekin egindako lanak araututakoaren araberrakoa direla egiaztatzeko.

Itsasontzi babestu Monumentu historiko horien jabeak itsasontzi horien mantentze-lan erregularrak egitera behartzea da laguntza horien guztien helburua, baina eginkizun bat ere badute lurraldeko itsas arotz tradizionalen lan egiteko moduak abikitzeko, jarduera erregular baten bidez eta, horrela, tokiko ekonomian ere parte hartuz.

Una red para la conservación y la restauración

A partir de una red definida, el diálogo es permanente entre los agentes y la DRAC, quien pone en marcha diferentes dispositivos de ayuda y de iniciación para la mejor conservación de los navíos.

Con el fin de verificar el buen estado de los barcos Monumento histórico protegidos, la DRAC financia visitas sanitarias regulares, cada cinco años para la mayoría de las embarcaciones, efectuadas por los carpinteros de la marina local competente, lo cual permite anticiparse a los problemas y tratarlos de forma preventiva lo que permite el buen mantenimiento de estas evitando así llegar a la situación de tener que realizar restauraciones* pesadas y costosas.

A su vez, las ayudas propuestas por la DRAC para el cuidado anual y carenado completan estos dispositivos, prolongando así el buen estado de los navíos, mantenidos a flote. Es un efecto constatado que almacenar los barcos en seco no es compatible con su concepción y su modo de construcción, y que entraña inevitablemente el hundimiento de sus estructuras y la deformación de sus siluetas.

Por otra parte, la DRAC acompaña de forma técnica y financiera las restauraciones más pesadas, así como la recuperación de las estructuras del casco, aparejos y propulsión mecánica. Estas intervenciones pertenecen a un presupuesto de inversión que forma parte de una programación financiera que se establece de forma anual y deben recibir una autorización de trabajo para su realización. Un control científico y técnico designado por el patrimonio marítimo de la DRAC es el encargado de certificar la conformidad de los trabajos realizados con el programa autorizado.

Todas estas ayudas tienen como propósito incitar a los propietarios a realizar un mantenimiento regular de los barcos protegidos como Monumento histórico, de acompañarlos en la definición de una programación de tareas y en su financiación, pero ellos juegan a su vez un rol importante en la conservación del saber hacer de los carpinteros de marina tradicional en el territorio a través de una actividad regular y participando en la economía local.



Des réponses adaptées

■ ■ Ces expériences, adaptées au fil des années, ont conduit à affiner les décisions. À partir de principes de base dans la restauration du patrimoine et grâce à une concertation étroite entre les acteurs, les mises en œuvre des restaurations s'appuient sur la réalisation d'une documentation complète avant l'intervention.

L'emploi des matériaux d'origine et le recours à des techniques de constructions traditionnelles assurent la pérennité des interventions dans le temps, mais également leur réversibilité.

Un des grands risques pour la poursuite de ces pratiques conventionnelles est aujourd'hui la difficulté pour trouver des bois qualitativement comparables à ceux qui avaient été mis en œuvre. Une réflexion sur l'approvisionnement, l'abattage et le séchage des bois pour une utilisation en restauration de charpente marine serait à mettre en place.



au patrimoine maritime

Itsas ondarera egokitutako erantzunak

Urtetan egokitutako esperientzia horien ondorioz erabakiak zehaztu behar izan dira. Ondarea zaharberritzeko oinarritzko printzipioetatik abiatuta eta eragileen arteko harreman estuari esker. Esku-hartzearen aurreko dokumentazio osoa egitean oinarritzen dira zaharberritze-lan horiek guztiak.

Material tradizionalen erabilerak eta eraikuntza-teknika tradizionalak esku-hartzeen iraunkortasuna ziurtatzen dute denboran zehar, baina baita haien itzulgarritasuna ere.

Eraiki ziren garaian erabilitako zurekin kalitate aldetik konparagarriak diren zurak aurkitzeko dauden zailtasunak dira praktika konbentzional horiekin jarraitzeko arrisku handienetako bat. Gogoeta bat egin beharko litzateke zurez hornitzeko zuhaitzak botatzeari eta zura lehortzeari buruz, zur hori itsas arotzeria zaharberritze lanetan erabiltzeko.

Las respuestas adaptadas al patrimonio marítimo

Estas experiencias, mejoradas con los años, han conducido a la maduración de las decisiones. A partir de los principios base en la restauración del patrimonio y gracias a un estrecho diálogo entre los agentes. La puesta en marcha de las restauraciones se apoya en la realización de un trabajo de documentación integral antes de la intervención.

El empleo de materiales y técnicas de construcción tradicionales aseguran la perennidad de las intervenciones a través del tiempo, permitiendo a su vez cualquier necesidad de reversibilidad.

Uno de los grandes problemas para llevar a cabo estas técnicas convencionales a día de hoy es la dificultad de encontrar la madera cualitativamente comparable a aquellas que fueron utilizadas en el momento. Es por esto que se realizará una reflexión sobre el suministro para la tala y el secado de la madera para su uso en la restauración de estructuras marinas.



Une action à conforter... et à étendre ?

■ ■ Initié depuis les années 1970, un travail considérable de récolement, de sauvetage et de documentation a été réalisé par des acteurs privés et par des associations attachées à la mémoire culturelle maritime locale. Tous ces efforts de collecte ont contribué à sauver les bateaux désormais protégés, à créer une dynamique, à préserver une histoire collective et à perpétuer des savoir-faire. C'est en collaboration avec ces acteurs que la DRAC a mis à disposition ces outils de développement et de mise en valeur du patrimoine régional.

En accompagnant ces actions individuelles et collectives, un grand réseau régional s'est constitué. Il a permis de mutualiser les problématiques de conservation, d'entretien, de restauration* et de mise en œuvre, ainsi que les recherches de matériaux et d'entreprises qualifiées. Il favorise la recherche de nouveaux bateaux à protéger.

Cette politique culturelle d'abord mise en place en Charente-Maritime, puis sur le territoire néo-aquitain pourrait s'étendre sur l'ensemble du territoire national. Cela permettrait la constitution d'un réseau national.

L'expérience acquise nous montre que le patrimoine maritime naviguant est un patrimoine vivant, et ainsi très fragile, qui nécessite une attention et un entretien constants.

Nous devons continuer à accompagner les propriétaires, prévoir les interventions, et consolider avec eux les dispositifs d'aide et de soutien déjà mis en place.

Sendotu beharreko ekintza... eta zabaltu beharrekoa ere bai?

Aurreko mendeko 70eko hamarkadan hasita, eragile pribatuek eta tokian tokiko itsas arloko kultura-memoriari lotutako elkarteek objektuak jasotzeko, salbatzeko eta dokumentatzeko lan handia egin zuten. Objektuak jasotzeko ahalegin horiek guztiak lagungarri izan ziren ordurako babestutako itsasontziak salbatzeko, eta dinamika bat sortu zuten, historia kolektibo bat atxiki eta egiteko moduak iragarazi. Eragile horiekin izandako lankidetzaren bidez jarri ditu DRACek eskueran eskualdeko ondarea garatzeko eta balioan jartzeko lanabes horiek. Ekintza indibidual eta kolektibo horiekin batera, eskualde-sare handi bat eratu zen. Kontserbazioaren, mantentzearen, zaharberitzearen eta abian jartzearen arazoak bateratzea ahalbidetu du, baita materialen eta kalifikatutako enpresen bilaketak egitea ere. Babestu beharreko itsasontzi berrien bilaketa bultzatzen du. Lehenik Charente-Maritime departamenduan abiarazitako kultura-politika hori, Akitania berriko lurralde osoan abiarazi zen ondoren eta nazioko lurralde osora zabal liteke. Sare nazional bat eratzea ahalbidetuko luke horrek. Pilatu dugun esperientziak erakusten digunez, nabigazioko itsas ondarea ondare bizia da, baina baita oso hauskorra ere, arreta eta mantentze-lana etengabe behar duena. Aurreikus daitezkeen esku-hartzei aurrea hartzen jarraitu behar dugu, jabeek kontserbazio-lanak egitera bultzatzen eta epe luzera jada abian jarritako laguntzako eta bermeko dispositiboak sendotzen. Jabeek laguntza ematen jarraitu behar zaie, edozein interbentzio plangintza burutzearen eta jada martxan dauden laguntza eta sostengu gailuak tinkatzearen.

Una acción a continuar... ¿y a extender?

Desde su puesta en marcha durante los años 70, los agentes privados y las asociaciones relacionadas con la memoria cultural marítima local han realizado un duro trabajo de investigación, protección y documentación. Todo este esfuerzo de recolecta han contribuido a la salvación de embarcaciones que a partir de ahora están protegidas, crear una dinámica, la preservación de una historia colectiva, y la perpetuación de un saber hacer, de una forma de trabajo. Ha sido gracias a la colaboración de estos agentes que la DRAC haya dispuesto estas herramientas de desarrollo y haya puesto en valor este patrimonio regional.

Como acompañamiento a estas acciones individuales y colectivas, se ha constituido una gran red regional. Esto ha permitido mutualizar las problemáticas de la conservación, mantenimiento y restauración* y la puesta en marcha, así como la investigación sobre materiales y las empresas cualificadas. Favoreciendo a su vez la búsqueda de nuevos barcos que proteger.

Esta política cultural, en un principio implementada en Charente-Maritime y después extendida por todo el territorio neo-aquitano, podría en un futuro ampliarse a todo el territorio nacional. Esto permitiría la constitución de una red nacional.

La experiencia adquirida nos muestra que el patrimonio marítimo navegante es un patrimonio vivo, pero es a su vez muy frágil y necesita de una atención y cuidado constante.

Debemos continuar anticipándonos a las intervenciones que se puedan prever, a instigar a los propietarios a la conservación y a consolidar a largo plazo los dispositivos de ayuda y de apoyo ya puestos en marcha.

Debemos continuar apoyando a los propietarios, planificando las intervenciones y consolidando con ellos los dispositivos de ayuda y de apoyo ya existentes.



Projet Albaola

Page
15

Un projet qui révèle un patrimoine d'une valeur inestimable

■ Dès son début en 1997 l'association Albaola s'est fixée des objectifs qui pouvaient paraître inatteignables. Ils relevaient de rêves, mais peu de choses peuvent vous stimuler autant que leur matérialisation, surtout quand ceux-ci relèvent d'un objectif lié à l'intérêt collectif.

L'histoire maritime basque est particulièrement intéressante et nous montre que cette frange littorale, au fond du golfe de Gascogne, fut un "centre technologique" où se mirent en place certaines étapes qui eurent un impact décisif sur l'évolution de l'histoire maritime.

Ce sont ces éléments clés de la technologie qu'Albaola analyse, restaure et met en valeur.

Le vaisseau San Juan, le baleinier qui renaît à la mémoire

■ Les eaux froides du Labrador ont conservé durant des siècles le vaisseau baleinier *SAN JUAN*, naufragé en 1565. Sa découverte et le processus modèle d'investigation qui fut mené par Parks Canada ont révélé au monde les secrets technologiques qui rendirent possible la conquête des mers à La Renaissance.

Grâce à ces études, pour la première fois la réplique d'un vaisseau du XVI^e siècle est en cours de construction sur la base de sources scientifiques.

Ce chantier, sans précédent dans l'histoire de la Factoria Maritime Basque Albaola a obtenu une labellisation par l'UNESCO.

Balio neurtezina duen ondare bat ezaugarrazteko proiektua

1997an sortu zenetik, hasera batean oso urrun ikusten ziren helburuei begira lan egin du Albaola elkarteak. Amets ukiezinak ziruditen, baina ametsak betetzea bezain gauza kitzikagarri gutxi dago, batez ere hauek interes kolektibo bati lotuta doazenean.

Euskal itsas historia bereziki interesgarria da eta Bizkaiko Golkoaren sakonenean kokatua dagoen kostalde txiki hau, "gune teknologiko" bat izan zela erakusten digu. Bertan, munduaren historian funtsezko eragina izan zuten mugari garrantzitsuak mamitu ziren. Horiexek dira Albaolak ikertu, berreskuratu eta balioan jartzen dituen gakoak.

Un proyecto para dar a conocer un patrimonio de valor incalculable

A partir de sus comienzos en 1997, la asociación Albaola ha trabajado poniendo el rumbo hacia metas que parecían inalcanzables. Parecían sueños fantasiosos, pero hay pocas cosas tan estimulantes como la materialización de los sueños, sobre todo cuando éstos tienen un objetivo ligado al interés colectivo.

La historia marítima vasca es excepcionalmente interesante y nos enseña que este pequeño litoral, ubicado en el fondo del Golfo de Bizkaia, fue un "centro tecnológico" en donde se fraguaron hitos extraordinarios que tuvieron impactos transcendentales en el devenir del mundo. Son esas claves tecnológicas las que Albaola investiga, recupera y pone en valor.

Maquette du bateau *SAN JUAN*, en reconstruction dans l'atelier Albaola

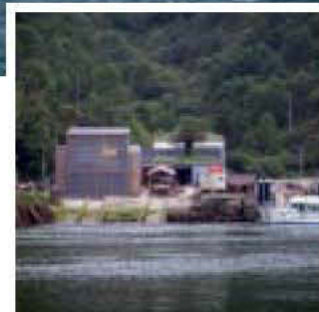
Albaola itsasontziaren maketa, berreraikitzea tallerretan

Maqueta de la embarcación Albaola, en reconstrucción en los talleres



Le festival maritime de Pasaia célèbre son héritage

■ ■ Durant des siècles Pasaia était connu comme le meilleur port de refuge du Golfe de Biscaye. Cette condition privilégiée favorisa le développement d'une puissante industrie navale illustrée par des chantiers navals qui produisaient les plus prestigieux vaisseaux partant à l'assaut des mers. Cette première édition du Festival Maritime de Pasaia a pour objectif principal de célébrer et de faire connaître l'esprit d'entreprise et l'audace dont ont fait preuve ses habitants au cours des siècles et leur contribution à l'histoire maritime.





Les experts échangent sur le chantier pour que la construction soit précise, fiable et fidèle à l'original.

Erakuntza originalarekin zehatza, fidegarria eta leiala izateko.

Para que la construcción sea precisa, fiable y fiel al original.



albaola.com

San Juan ontzia, memorian birjaiotzen den baleontzia

Labradorreko ur hotzek **SAN JUAN** baleontzia kontserbatu dute mendeetan zehar, 1565. urtean hondoratu zenetik. Bere deskubrimenduak eta Parks Canadak burututako ikerkuntza prozesu eredugarriak, Berpizkunde garaiko hedapen ozeanikoa ahalbidetu zuten sekretu teknologikoak eman dizkiote ezagutzera munduari. Horri esker, lehenengo aldiz eraiki daiteke 16. mendeko galeoi baten erreplika bat iturri zientifikoetan oinarrituta. Pasaiaiko Albaola Itsas Kultur Faktorian

Pasaiaiko itsas festibala bere ondarea ospatzen

Mendetan zehar, Pasaia Bizkaiko Golkoko babes porturik onenentzat jo izan zen. Izaera pribilegiatu horrek, ontzigintza indartsu bat ahalbidetu zuen, ontzirik entzutetsuenak egiten zituzten ontzioleak osatua. Ontzi hauek proiektu ozeaniko handiei bide eman zieten. Pasaiaiko Itsas festibaleko lehen aldi honek, pasaitarrek mendeetan zehar itsas historia unibertsalari egin dioten berebiziko ekarpena eta erakutsitako bikaintasuna ospatu eta ezagutzera eman nahi ditu.

La nao San Juan, el ballenero que renace en la memoria

Las frías aguas de Labrador han conservado durante siglos al galeón ballenero **SAN JUAN**, que naufragó en 1565. Su descubrimiento y el modélico proceso de investigación llevado a cabo por parte de Parks Canada han revelado al mundo los secretos tecnológicos que hicieron posible la expansión oceánica del Renacimiento. Gracias a ello, se está construyendo por primera vez una réplica de un galeón del siglo XVI usando fuentes científicas. Este proceso sin precedentes que se está viviendo en la Factoría Marítima Vasca Albaola de Pasaia ha obtenido el patrocinio de la UNESCO.

El festival marítimo de Pasaia celebrando su legado

Durante siglos Pasaia fue conocido como el mejor puerto de refugio de la costa del Golfo de Bizkaia. Esa privilegiada condición favoreció el desarrollo de una potente industria naval integrada por astilleros que producían los más prestigiosos navíos, los cuales dieron lugar a grandes proyectos oceánicos. Esta primera edición del Festival Marítimo de Pasaia tiene el principal objetivo de celebrar y dar a conocer el emprendimiento y genialidad que los pasaitarras han demostrado durante siglos en su aportación a la historia marítima universal.



Vue aérienne du port de Pasaia
Pasaiako Portua
Puerto de Pasaiá



Bateaux dans le port de Pasaia

Pasaia, port historique et patrimonial

 Il y a plus de deux siècles que le Pays Basque a perdu sa prééminence maritime.

Depuis, l'imaginaire des basques s'est incarné sur la terre ferme, sans que ceux-ci soient pleinement conscients de l'héritage historique maritime du pays. Toutefois, depuis l'embargo de 1999, plusieurs personnalités locales firent ce pari stratégique de reconquérir et mettre en valeur l'histoire et le patrimoine basques.

Grâce aux différents projets alors mis en place, Pasaia s'est reconverti pour devenir la référence en matière de patrimoine maritime sur la côte basque.



Pasaia, itsas ondarearen portua

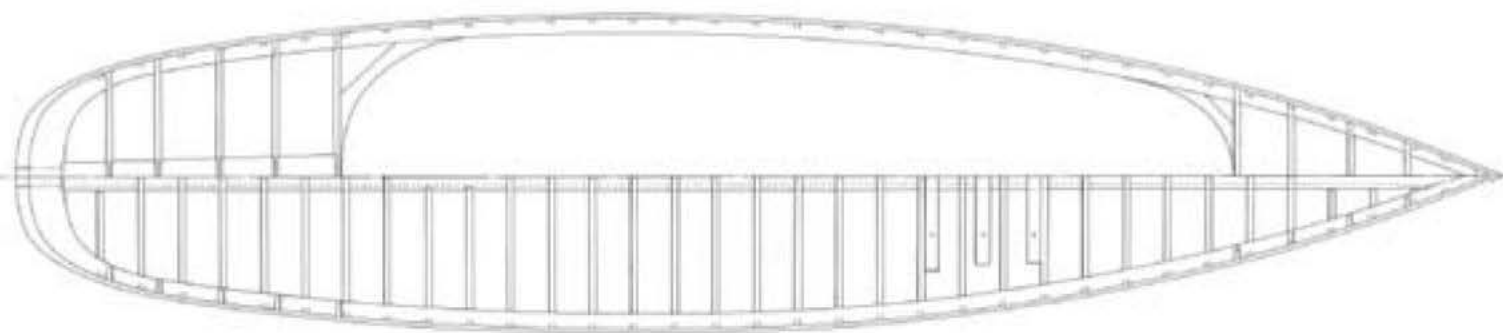
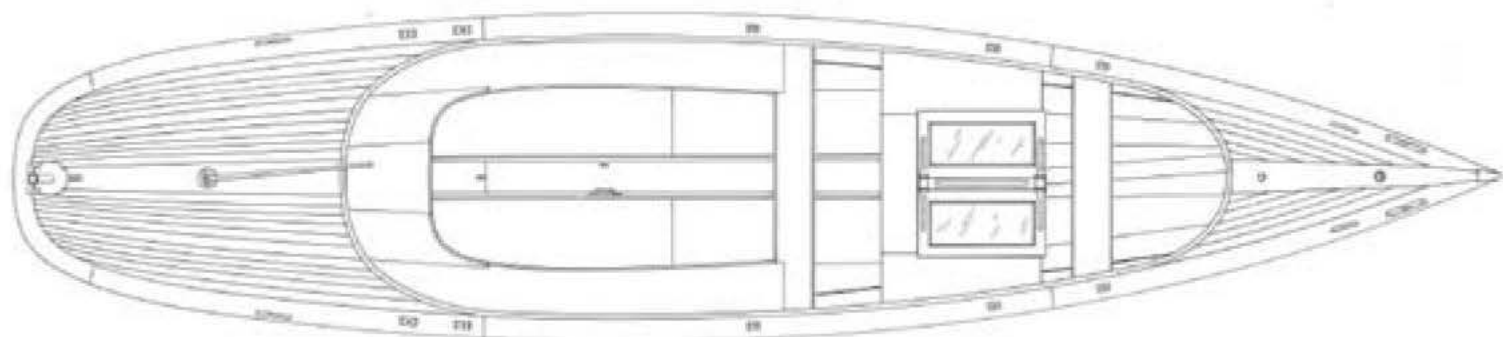
Bi mende baino gehiago dira Euskal Herria itsasoan zuen garrantzia handi hori galtzen hasi zela. Orduktik, gure iruditegi kolektiboa lur barreneko nortasun bat barneratzen joan da, eta ez da gure herriak duen itsas historiaren erabat jakitun.

Baina 1999an tokiko hainbat eragilek apustu estrategikoa egin zuten, bertako historia eta itsas ondarea berreskuratzeko eta balioan jartzeko helburuarekin. Orduktik abian jarritako proiektuei esker, Pasaia euskal kostaldeko itsas ondarearen erreferentzia nagusia bihurtu da.

Pasaia, puerto del patrimonio marítimo

Hace algo más de dos siglos que el País Vasco fue perdiendo su gran relevancia marítima. Desde entonces nuestro imaginario colectivo ha ido asumiendo una personalidad de tierra firme, y no es plenamente consciente del legado histórico marítimo de nuestro país.

Sin embargo en el año 1999 diferentes agentes locales realizaron una apuesta estratégica, con el fin de recuperar y poner en valor la historia y el patrimonio marítimo local. Gracias a los diferentes proyectos puestos en marcha entonces, Pasaia se ha convertido en el gran referente del patrimonio marítimo de la costa vasca.



SUZETTE II

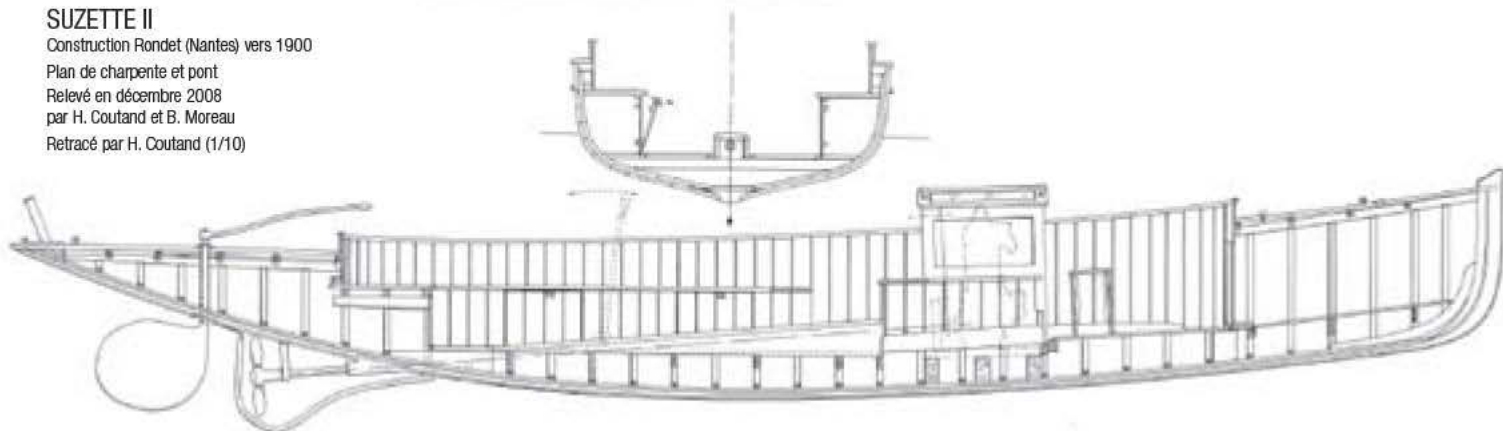
Construction Rondet (Nantes) vers 1900

Plan de charpente et pont

Relevé en décembre 2008

par H. Coutand et B. Moreau

Retracé par H. Coutand (1/10)



Relever les bateaux classés Monuments historiques

par Bernard Biniou Moreau et Hervé Coutant
Bernard Biniou Moreauk eta Hervé Coutant-ek idatzia
Por Bernard Biniou Moreau y Hervé Coutant

Histoire et tradition maritimes

■ Bernard Biniou Moreau et Hervé Coutant effectuent des relevés de bateaux depuis les années 1980 et, depuis 2003, de bateaux protégés Monuments historiques pour le compte de la DRAC Nouvelle-Aquitaine :

«Relever les plans des navires, petits ou grands, n'est pas une nouveauté. Curieuses des avancées architecturales de leurs adversaires, les marines qui avaient capturé une unité remarquable s'empresaient de la mesurer, de la retracer... puis de s'en inspirer pour améliorer leur propre flotte. Les archives de l'Amirauté britannique sont particulièrement réputées pour la qualité et le nombre de ces petits « espionnages » qui ravissent aujourd'hui tous les chercheurs et historiens. Plus tardivement, d'autres acteurs furent animés d'un souci de sauvegarde culturelle. Citons l'amiral français François Edmond Pâris (1806-1893), et plus près de nous, l'historien, architecte naval et conservateur du Smithsonian Institution Howard Irving Chapelle (1901-1975). L'ampleur de leurs travaux est une fabuleuse source de recherche pour tous les historiens.

Mais il arrive parfois que nous trouvions l'annotation sur quelques plans de chantier privé : «*relevé sur la cale, le ...*» pour la réalisation d'un bateau s'inspirant d'un confrère. »

Le relevé est en effet primordial pour la conservation et la compréhension de l'évolution des techniques, d'où l'importance d'effectuer des relevés de l'état existant sur les bateaux dès leur protection Monument historique, avant toute intervention.

Historia eta itsas tradizioa

Bernard Biniou Moreau et Hervé Coutant aurreko mendeko 80ko hamarkadaz geroztik bildu zituzten itsasontzien erregistroak eta 2003az geroztik itsasontzi babestu Monumentu historikoenak Akitania Berriko DRACentzat:

«Itsasontzien (handiak edo txikiak) planoen erregistroak egitea ez da berritasun bat. Aurkariaren arkitektura-arloko aurrerapenen jakin-minez, ontzi interesgarriren bat harrapatzen zuten marinelek ontzi hori neurtu, aztertu eta abar egin zuten... eta ondoren inspirazio gisa erabili beren flota propioa hobetzeko. Almirantego britainiarreko arbihoak oso ezagunak dira bertan biltzen diren «espioitza-lan» txikiengatik, gaur egungo bilatzaile eta historialarien postasun handirako.

Geroago, kultura-arlotik begiratuta objektuak zaintzeko kezak bultzatu zituen beste zenbait eragile. Aipa dezagun François Edmond Pâris almirante frantziarra (1806-1893), eta, gugandik hurbilago historialari, itsas arkitekto eta Smithsonian Institution erakundeko kontserbatzaile Howard Irving Chapelle (1901-1975). Beren lanen zabaltasuna bilaketa-iturri zoragarria da historialari guztientzat.

Gugandik hurbilago, batzuetan gertatzen da oharpenak aurkitzea ontziola pribatu bateko planoren batean: «sentinan erregistratutakoa, ...» lankide batean inspiratuta egin beharreko itsasontzi baterako.»

Erregistroa funtsezkoa da kontserbaziorako eta tekniken bilakaera ulertzeko, eta horregatik da garrantzitsua egungo egoeraren erregistroak egitea itsasontzietan Monumentu historiko gisa babesten diren unetik, edozein esku-hartze baino lehen.

Historia y tradición marítima

Bernard Biniou Moreau et Hervé Coutant, han sido los encargados designados por la DRAC de la Nueva-Aquitania de la realización del registro de las embarcaciones desde los años 90 y desde el 2003 del registro de las embarcaciones protegidas con el distintivo de Monumento histórico:

"Registrar los planos de los navíos, ya sean grandes o pequeños, no es una novedad. Curiosos por los avances arquitectónicos de sus adversarios, los marinos que hubieran capturado una unidad remarcable se apresuraban a medirlo, a investigarlo... a fin de inspirarse para mejorar su propia flota. Los archivos del almirantazgo británico son particularmente conocidos por la calidad y el número de estos pequeños "espionajes" que embelesan a los investigadores e historiadores de hoy en día.

Con el tiempo, fueron otros agentes los que se animaron por la preocupación de esta protección cultural. Ejemplo de ello son el almirante francés François Edmond Pâris (1806-1893), y como referencia más cercana a nuestro tiempo, el historiador, arquitecto naval y conservador del Smithsonian Institution Howard Irving Chapelle (1901-1975). La amplitud de sus trabajos es una fabulosa fuente de investigación para todos los historiadores.

Más cerca de nosotros sucede que de vez en cuando se encuentran anotaciones en planos en astilleros privados: "registrado en la bodega, el..." para la realización de un barco inspirándose en el de un compañero. El registro es en efecto primordial para la conservación y la comprensión de la evolución de las técnicas, por este motivo es importante realizar anotaciones del estado de las embarcaciones tan pronto como estén protegidas como Monumento histórico, antes de cualquier intervención.



Comment réaliser un bon relevé ?

 Au vu du nombre croissant des bateaux protégés au titre des Monuments historiques et de la disparité de leur conception, la DRAC a voulu disposer d'une documentation graphique spécifique pour ce patrimoine : plans de formes, de charpentes et de voilure, ainsi qu'un lexique pour une meilleure compréhension des documents.

Après une concertation poussée, il a été décidé de s'orienter vers des études globales, contextuelles et techniques. Le choix des prestataires a été motivé par la reconnaissance unanime de leurs grandes connaissances du sujet, leur longue expérience de terrain et des relations qu'ils avaient pu tisser avec les derniers acteurs locaux de la construction navale en bois. Le choix du « relissage* des formes » est aussi déterminant, il se démarque clairement du relevé archéologique, il permet de documenter la restauration, l'entretien des navires et le cas échéant, la reconstruction.

Chaque dossier comporte :

- Repères historiques du bateau
- Méthode de relevé
- Relissage* numérique logiciel 3D
- Échantillonnage des pièces de charpente
- Plan de forme
- Plan de charpente
- Plan de voilure et espars
- Lexique

« Créer la documentation pour les archives de demain : de l'importance de dresser les relevés des bateaux Monuments historiques »

« Dokumentazioa sortzea biharko artxiboetarako: itsasontzi Monumentu historikoen erregistroak biltzearen garrantzia »

« Crear la documentación para los archivos de mañana: la importancia de elaborar un registro de las embarcaciones Monumento histórico »

Nola egin liteke erregistro on bat?

Monumentu historiko gisa gero eta itsasontzi kopuru handiagoa dagoela eta itsasontzi horiei buruzko ikuskeren desberdintasuna kontuan izanda, dokumentazio grafiko espezifiko prestatu nahi izan du DRACek ondare horretarako: formen, egituren eta belen planoak, baita lexiko bat ere, dokumentuak hobeto ulertzeko.

Bultzatutako harremanaren ondoren, ikasketa global, kontestual eta teknikoetara bideratzea erabaki zen. Gaiari buruz zituzten ezagutza handien ahobatezko errekonozimenduak, arloko esperientzia zabalak eta zurezko itsas eraikuntzako tokiko azken eragileekin saretu ahal izan zituzten harremanek eragin zuten hornitzaileen aukeraketa. «Formak gazteagotzeko*» aukeraketa ere erabakigarria da, argi eta garbi bereizten da erregistro arkeologikotik, zaharberritze-lanak dokumentatzea ahalbidetzen du, baita itsasontzien mantentze-lana eta, kasuan kasu, berreraikuntza ere.

Honako hauek biltzen ditu txosten bakoitzak;

- | | |
|--|------------------------------|
| - Itsasontziaren datu historikoak | - Arotzeria-piezen laginketa |
| - Erregistro-metodoa | - Forma-planoa |
| - 3D zenbakizko gazteagotze* numerikoa | - Egitura-planoa |
| | - Belen eta hagen planoak |
| | - Lexikoa |

¿Como realizar un buen registro?

En vista del número creciente de barcos protegidos bajo el título de Monumento histórico y de la disparidad de sus concepciones, la DRAC ha querido disponer de una documentación gráfica específica para este patrimonio: planos de formas, marcos y velas, así como un glosario para una mejor comprensión de los documentos.

Tras una amplia consulta, se decidió orientarse hacia los estudios globales, contextuales, y técnicas. La elección de los prestatarios ha sido motivada por el reconocimiento unánime de sus grandes conocimientos sobre el tema, sus años de experiencia en el terreno y la red de relaciones que hayan podido tejer con los últimos agentes locales de construcción naval de madera. La elección del “rejuvenecimiento* de las formas” es también determinante, este se distingue claramente del registro arqueológico, permitiendo documentar la restauración, el cuidado de los navíos y, en caso necesario, la reconstrucción.

Cada archivo contiene:

- | | |
|--|------------------------------------|
| - Marcadores históricos de la embarcación | - Muestreo de piezas estructurales |
| - Método de registro | - Plano de distribución |
| - Software 3D de rejuvenecimiento* digital | - Plano de encuadre |
| | - Planos de velas y perchas |
| | - Glosario – Glosario |

Les conseils du spécialiste

■ ■ Considérons un dossier constitué ainsi : plan des formes, structure, voilure et liste des éléments de la construction et de leurs dimensions.

Pour le « mesurage* des formes », les traditionnels fils à plombs, piges, équerres, etc. sont complétés par une petite dose de numérique avec utilisation de laser-mètres et inclinomètres entre autres.

On se positionne travers à la coque, puis dans l'axe longitudinal, afin d'obtenir 8, 10, 12 séries de mesures (selon les cas), que l'on traite avec un logiciel d'architecture navale.

Le relevé des détails de construction se fait avec carnets, crayons, photos... et de bons genoux ! Il faut savoir discerner ce qui est d'origine de ce qui ne l'est pas, car le temps et les réparations altèrent l'ouvrage initial. C'est la critique d'authenticité.

Concernant le relevé dimensionnel des voiles et espars* pour les voiliers, comme pour la charpente, une sérieuse recherche iconographique s'impose afin de lire l'évolution du bateau.

🇬🇧 *Especialistaren aholkuak:*

Kontuan izan dezagun horrela eratutako txosten bat: formen planoak, egitura, belak eta eraikuntzaren elementuen eta dagozkien dimentsioen zerrenda.

«Formen neurketarako», tradiziozko sare-berunak, trepetak, eskuairak eta abar zenbakizko gutxi batzuekin osatzen dira lasermetroak eta inklinometroak erabilia, bestea beste.

Kroskoan kokatuko gara, gero luzetarako ardatzean, 8, 10, 12 neurri-seriea lortzeko (kasuaren arabera), itsas arkitekturako software batekin tratatuko direlarik.

Eraikuntza-xehetasunen erregistroa koadernoekin, arkatzeekin, argazkiekin eta belaun on batzuekin egiten da! Jatorrizkoa dena eta ez dena bereizten jakin behar da, denborak eta konponketek hasierako lanketa aldatzen dutelako. Autentikotasun-kritika da.

Belaontzietarako belen eta hagen* dimentsio-erregistroari dagokionez, baita egiturari dagokionez ere, bilaketa ikonografiko serio bat egin behar da itsasontziaren bilakaera behar bezala irakurtzeko.

🇪🇸 *Los consejos del especialista:*

Consideremos un dosier constituido con los siguientes elementos: plano de las formas, estructura, perfil y lista de los elementos de la construcción y sus dimensiones.

Para la «medición* de las formas», los tradicionales alambres de plomo, escalas y escuadras, se complementan con una pequeña dosis de digitalización con la utilización de metros laser y clinómetros digitales, entre otros.

Nos posicionamos a través del casco, luego en el eje longitudinal, para obtener 8, 10, 12 series de medidas (según el caso), que procesamos con un software de arquitectura naval.

El registro de los detalles de construcción se realiza con cuadernos, lápices, fotos, y unas buenas rodillas! Hay que saber distinguir entre aquellos que es original de lo que no, ya que el paso del tiempo y las reparaciones alteran el trabajo original. Es la crítica de la autenticidad.

En lo que concierne al registro dimensional de las de las velas y mástiles* para los veleros, al igual que para el armazón, es necesaria una seria investigación iconográfica para poder leer la evolución del barco.



En résumé

■ ■ Un bateau, ou tout autre objet construit par l'homme, qu'il soit ancien ou moderne, témoigne d'une époque, d'un contexte, d'un savoir-faire, et très souvent des talents individuels.

Aujourd'hui, on entreprend rarement sans plans. Mais il y a quelques décennies seulement, les choses pouvaient s'avérer fort différentes dans la petite construction navale. Une épure sommaire suivie d'un tracé sur plancher grandeur nature ne laissaient guère de traces dans la documentation administrative.

Dans les relevés effectués de nos jours, une attention particulière est portée à la lisibilité et l'accessibilité à tous des documents. Le contenu de ces dossiers, par leur simplicité, les plans annotés avec lexique, leurs tableaux de cotes favorisent la pérennité des bateaux, facilitent la conservation tout comme d'éventuelles restitutions*.

🇬🇧 *Laburbilduta*

Itsasontzi bat, gizakiak egindako beste edozein objektu bezala, itsasontzi zaharra edo modernoa dela, garai baten, testuinguru baten eta egiteko modu baten lekuko da, eta sarritan talentu indibidualak egindakoaren lekuko.

Gaur egun, gutxitan ekiten zaio lanari planorik gabe. Baina duela hamarkada gutxi batzuk besterik ez, gauzak erabat desberdinak izan zitezkeen itsas eraikuntza txikian. Azaleko plan soil batek eta horren atzetik zetorren zoru gainean egindako tamaina errealeko trazadura batek ez zuten inolako arrastorik uzten administrazio-dokumentazioan.

Gaur egun egiten diren erregistroetan, arreta bereziarekin begiratzen zaio dokumentu guztien irakurgarritasunari eta eskuragarritasunari. Txosten horien edukia, beren sinpletasunagatik, lexikoarekin idazpenak dituzten planoak eta dagozkien kota-taulak ontzien iraunkortasunaren mesederako dira, baita balizko lehengoratzek* ere.

🇪🇸 *En resumen*

Un barco, como todo aquel objeto construido por el hombre, ya sea antiguo o moderno, da testimonio de una época, de un contexto, de un arte de saber hacer, y muy a menudo de talentos individuales.

Hoy en día, raramente emprendemos sin un plan concreto. Pero hace solamente décadas, las cosas podían resultar sustancialmente diferentes en la pequeña construcción naval. Un boceto en borrador seguido de un plano a tamaño real no dejaba mucho rastro en la documentación administrativa.

En los registros efectuados en nuestros días, se presta especial atención a la legibilidad y la accesibilidad a todos los documentos. El contenido de estos dosieres, por su simplicidad, los planos anotados con léxico, sus tablas de dimensiones favorecen la durabilidad de las embarcaciones, facilitan su conservación así como las eventuales restituciones*.

AMPHITRITE





LAISSES LES DIRE

De la restauration et de l'usage d'un bateau des pertuis charentais

Jean-Marie Chauvet, propriétaire de LAISSES LES DIRE
Jean-Marie Chauvet LAISSES LES DIRE itsasontziaren jabea da
Jean-Marie Chauvet, propietario de LAISSES LES DIRE

Un sloup ostréicole des Pertuis - 1930

 **LAISSES LES DIRE** a été lancé en janvier 1930 par les chantiers Bernard à La Tremblade (Charente-Maritime), pour un ostréiculteur de l'île d'Oléron qui décède l'année suivante. Son fils l'exploite jusqu'en 1983 puis il le cède à son fils qui le vend en 1985, car **LAISSES LES DIRE** n'était plus rentable pour l'exploitation des huîtres.

LAISSES LES DIRE est typique des bateaux de travail ostréicole mixte des pertuis* charentais : étrave* droite, arrière incliné, coque blanche surmontée d'un pavois bleu à filet jaune. Quille longue, faible tirant d'eau, bas sur l'eau et ouverture dans le pavois facilitent les chargements des huîtres dans sa grande cale ouverte quand le bateau était posé sur les parcs. Voile et moteur auxiliaire permettent de remorquer ses deux lasses* vers les parcs. Le bateau fait 7,50 m de long et pèse 4 tonnes.

pertuis charentais urguneko itsasontzi baten zaharberritzeari eta erabilerari buruz

«1930. urteko urtarrilean uretaratu zuten azken hori Bernard ontziolek Trembladen (17), Oléron uharteko ostra-hazle batentzat, zeina hurrengo urtean hil baitzen. Haren semeak 1983ra arte ustiatu zuen, eta ondoren bere semeari utzi zion, zeinak 1985. urtean saldu zuen **LAISSES LES DIRE** belaontzia ez zelako errentagarria ostrak ustiatzeko.

Pertuis* charentais urguneko ostra-lanetarako itsasontzi misto tipikoa dugu **LAISSES LES DIRE** belaontzia: bular* zuzena, atzealde inklinatua, krosko zuria goiburuan gainkarel urdin bat duela sare horiarekin. Gila luzea, sakonera eskasekoa, altuera gutxikoa uraren gainean eta irekierarekin gainkarelean, elementu horiek guztiak lagungarriak direlarik ostrak kargatzeko bere sentina irekian itsasontzia ostraguneen gainean pausatua zegoenean. Bela eta motor osagarriek itsasontziaren 2 beso edo lasse* deitutakoak ataian eramatea ahalbidetzen dute. 7,50 m luze ditu itsasontziak eta 4 tona pisatzen du.

Restauración y uso de una embarcación del estrecho de charente

« Este último fue botado en enero de 1930 por los astilleros Bernard en La Tremblade (17), para un ostricultor de la isla de Oléron que murió al año siguiente. Su hijo fue quien lo explotó hasta 1983, quien en 1985 lo vendió ya que, según él **LAISSES LES DIRE** ya no era rentable para la explotación de ostras. **LAISSES LES DIRE** es una típica embarcación mixta de trabajo de ostricultura del estrecho* de Charente: proa* recta, popa empinada, casco blanco rematado por un baluarte azul con red amarilla. La quilla larga, el calado poco profundo, el bajo nivel del agua y la abertura en el baluarte facilitaban la carga de las ostras en su gran bodega abierta cuando la embarcación se colocaba en los criaderos de ostras. La vela y el motor auxiliar permiten remolcar sus 2 amarras*. El barco tiene 7,50m de eslora y pesa 4 toneladas.



■ Lorsque j'achète *LAISSES LES DIRE* en 1985, il avait été adapté au travail mais peu transformé structurellement. Il n'avait plus de mât ni de voiles et naviguait uniquement au moteur. Les premiers travaux se sont faits au chantier Paraveau à Marennnes avec une révision de la coque et les premières navigations à la voile avec les moyens du bord. La restauration du pont est effectuée en 1989. J'assure ces travaux lourds au rythme de mes rentrées financières.

Le bateau est classé Monument historique en 1993 en tant que l'un des derniers représentants de cette génération de bateaux de travail ostréicole charentais en l'état.

En 2002, un abordage oblige à changer la préceinte* et on découvre que l'étrave est aussi à changer. Cette première intervention de l'expert des Monuments historiques de la DRAC me permet d'absorber ce surcoût et de commencer alors un véritable travail de fond. À cette occasion, sont changées la carlingue*, plusieurs membrures* et des bordés*.

1985. urtean Jean-Mariek *LAISSES LES DIRE* itsasontzia erosi zuenean, lanerako egokituta zegoen baina eraldaketa txikiarekin estrukturaliki. Ez zeukan ez mastarik, ez belarik, eta motorrarekin soilik nabigatzen zuen. Lehenengo lanak Paraveau ontziolan egin ziren, Marennnes-en, kroskoa aztertzeke, eta lehenengo bela-nabigazioak ere egin ziren ontzi barruko bitartekoekin. Zubia 1989. urtean zaharberitu zuten. Lan astun horiek nire finantza-sarreraren arabera moldatu nituen. 1993. urtean Monumentu historiko gisa sailkatu izanaren justifikazioa da nabigatzeko egoeran zegoen Charenteko ostra-lanetarako itsasontzien belaunaldi horretako azken ordezkarietako bat zela.

2002an, aborlatze batek albo-gerrikoa* aldatzera behartu zuen eta orduan ikusi zenez, bularra ere aldatu egin behar zen. DRACeko Monumentu historikoen adituaren lehen esku-hartze horrek gaitzatu hori irensten lagundu zidan, benetan lan sakon bat hasteko aukera emanez. Hori aprobetxatuz, garlinga*, zenbait zuaker* eta alboak* ere aldatu ziren.

2003. urtetik aurrera, truke erregularak ezarri ziren DRACekin, ekin beharreko lanetarako hurbilketa globala ahalbidetuz. Lehenengo esku-hartze horren jarraipen gisa, belak berreginak izan ziren, baita itsutaren zati bat ere.

Desde que Jean-Marie adquirió el *LAISSES LES DIRE* en 1985, este ha sido adaptado para el trabajo pero con pocas transformaciones estructurales. No tenía mástiles ni velas y navegaba solo con el motor. Los primeros trabajos se realizaron en el astillero de Paraveau en Marennnes con una revisión del casco y las primeras salidas con los medios a bordo. Del puente fue restaurado en 1989. Hago este trabajo pesado al ritmo de mis ingresos financieros.

Su clasificación como Monumento histórico en 1993 se justifica por ser uno de los últimos representantes de esta generación de barcos de trabajo ostrícolas de Charente.

En 2002, una colisión le obligó a cambiar la cinta* y descubrimos que la proa también debía ser cambiada. Esta primera intervención del experto en Monumentos históricos de la DRAC me permite absorber este costo adicional y comenzar un verdadero trabajo a fondo. En esta ocasión, se cambian la cabina*, varios bastidores* y los tablonos* de la borda.

Desde 2003, se establecen intercambios regulares con la DRAC que permiten una aproximación global de los trabajos. Tras esta primera intervención, se reconstruyen las velas y una parte del aparejo.

■ ■ À partir de 2002 s'instaurent des échanges réguliers avec la DRAC qui permettent une approche globale des travaux à envisager. À la suite de cette première intervention, les voiles sont refaites.

En 2008, l'étambot* et une partie de la quille sont refaits, ainsi que le déplacement du moteur et la fabrication d'une baignoire* comme en avaient beaucoup de bateaux des pertuis* au chantier Despierre à La Rochelle.

En 2009, un diagnostic et un relevé sont effectués et un plan très complet est dressé qui permet de lire l'histoire du bateau. Ce diagnostic et ce plan permettront de cerner les travaux restant encore à effectuer.

Entre 2010 et 2012 a lieu une réfection complète du tableau, un reclouage du bordage avec changement de 30 mètres de bordés.

Chaque année, sont réalisés un entretien courant et un changement de matériel si nécessaire : confection de tauds*, voiles, drisses*, poulies, moteur, etc. sur une programmation effectuée en partenariat avec la DRAC.

Ces dialogues permanents avec la DRAC prennent en compte la fonction d'origine pour en permettre l'usage, c'est-à-dire naviguer en sécurité sur un bateau de quatre tonnes sous voile et retrouver les conditions initiales de navigation. Ces choix concertés et les échanges effectués sur des options qui touchent à tous les travaux font que *LAISSES LES DIRE* est aujourd'hui un bateau en parfait état et structurellement sûr.



■ ■ 2008an, korasta* eta gilaren zati bat berreginak izan ziren, eta horrekin batera motorra lekualdatu zen eta zulo bat* egin, pertuis izenez ezagututako urguneo itsasontzi askok zuten bezalaxe Arroxelako Despierre ontziolan.

2009an, diagnostiko bat eta erregistro bat egin ziren, eta plano oso konpleto bat landu zuten, itsasontziaren historia irakurtzea ahalbidetzen duena. Diagnostiko horrek eta plano horrek oraindik ere egin beharreko lanak zehaztea ahalbidetu zuten.

2010 eta 2012 bitartean itsasontziaren konponketa osoa burutu zen, albo osoa ere berriz iltzatuta, alboen 30 metro aldatuta.

Urtero, ohiko mantentze-lanak egingo dira, eta materiala aldatu, beharrezkoa izanez gero: itzalkinen elaborazioa*, belak, drizak*, poleak, motorra, eta abar, DRACekin lankidetzan egindako programazio baten gainean.

DRACekin izandako etengabeko elkarrizketak jatorrizko funtzioa hartzen dute kontuan itsasontziaren erabilera ahalbidetzeko, hau da, segurtasunez nabigatzea bela-indarreko lau tonako itsasontzi batean eta nabigazioko hasierako baldintza beretan aritzea berriz ere. Adostutako hautaketa horiek eta lan guztiak eraginpean hartzen dituen aukera guztietan egindako pieza-trukeek lortu dute *LAISSES LES DIRE* ontzia gaur egun egoera bikainean dagoen itsasontzia izatea, eta estrukturalki ere ontzi segurua izatea»

■ ■ En 2008, se reconstruyen la popa* y una parte de la quilla, así como la realización del desplazamiento del motor y la fabricación de una bañera*, elemento muy común entre los barcos del estrecho en el astilleros Despierre en La Rochelle.

En 2009, se efectúan un diagnóstico y un estudio y se elabora un plan muy completo que permite leer la historia de la embarcación. Este diagnóstico junto al plan permitirán identificar los trabajos pendientes de realizar.

Entre 2010 y 2012 tiene lugar una renovación completa de la mesa, un reacondicionamiento del entarimado con un cambio de 30 metros de borda.

Cada año se realiza un mantenimiento rutinario y un cambio de material si fuese este necesario: fabricación de toldos*, velas, drizas*, poleas, motor, etc. bajo el amparo de una programación efectuada conjuntamente junto a la DRAC.

Estos diálogos permanentes con la DRAC tienen en cuenta el funcionamiento de origen para permitir su uso, es decir, navegar con seguridad en un barco de 4 toneladas a vela y recuperar las condiciones iniciales de navegación. Estas elecciones concertadas y los intercambios efectuados sobre las opciones que conciernen a todos los trabajos realizados han hecho que *LAISSES LES DIRE* sea a día de hoy un barco en perfecto estado y estructuralmente seguro. »

AÏROSA



AÏROSA est construit en 1953 par le Chantier des frères Hiribarren, à Socoa (64), acquis en 1998 par les frères Patrick et Didier Martinez afin de pratiquer la pêche côtière : sardinier, thonier, ligneur. Ce navire de pêche pratique les métiers traditionnels de la bolinche, la canne et la palangre.



AÏROSA 1953an Hiribarren anaïen ontziolan eraikia, Socoan (64), 1998an Patrick eta Didier Martinez anaiek erosi zuten kostaldeko arratza praktikatzeko: sardinaren, atunaren eta linearen arrantza. Arrantza-ontzi honek ofizio tradizionalak praktikatzen du bolitzez, kanaberaz eta kordelinaz.



AÏROSA fue construido en 1953 en los astilleros de los hermanos Hiribarren, en Socoa (64), en 1998 lo adquirieron los hermanos Patrick y Didier Martínez con el fin de practicar la pesca costera: de sardina, de atún, de línea. Este buque de pesca practica los oficios tradicionales con boliche, caña y palangre.

TYPE	Bateau de pêche
CARACTÉRISTIQUES	Coque bois, chaloupe
LONGUEUR (coque / hors tout)	14,77 m / NC
MAÎTRE-BAU	3,93 m
TIRANT D'EAU	1,76 m
JAUGE / TONNAGE	22,51 Tx (tonneaux)
PROPULSION	moteur diesel Valmet n° B 3105 (100 CV), voile
PROPRIÉTAIRE	Propriété privée
PROTECTION	Classé Monument historique le 07/06/2002.
DOCUMENTATION	Dossier de protection.
RESTAURATION ET EXPLOITATION	L' <i>AÏROSA</i> a participé au film « Les moissons de l'océan », réalisé en 1999 pour FRANCE 2.

BRISE MARINE



BRISE MARINE est construit en 1967 au chantier Lecompte de la Tremblade pour M. Baudry de Marennes. Modifié et dénaturé par l'adjonction d'un petit roof en superstructure, il est utilisé en petit bateau de pêche sur la Seudre, appelé localement couralin. *BRISE MARINE* est cédé en 2005 à l'association Les lasses Marennaïses. Ce type de bateau pouvait, dans une même journée, servir d'annexe et ensuite être chargé, puis tracté. Dans les parcs, il pouvait aussi servir de bac de lavage, et, dans les chenaux, à la pose de filets de pêche pour agrémenter l'ordinaire. Sur le retour, il servait de bateau de charge puis pour le déchargement des grosses unités. Il pouvait être poussé à la main dans les claires pour mettre les huîtres à plat ou relever des mannes destinées à l'expédition. Les versions grées étaient utilisées à la petite pêche sur la Seudre et dans les chenaux des coureux.



BRISE MARINE 1967an Lecompte de la Tremblade ontziolan M. Baudry de Marennes-ek era kia. Aldatua eta desnaturalizata izan zen superestruturan leiatsu txiki bat gehitzeagatik, arrantza-ontzi Seudre baian erabiltza, «couralin» herrian izendatua. *BRISE MARINE* 2005an eman izan zen «Les lasses Marennaïses» e karteari. Itsasontzi mota honek egun beran anexoz zerbitzeko, gero kargatzeko eta gero atoian eramateko balio zuen. Parkeetan garbiketako ontziak ere erabiltzen zen eta kanaletan dekoratzeko arrainak utzi arte. Gero, itzultzean, karga ontziak bezala eta ale handiak deskargatzeko erabiltzen zen. Eskuz bultzatzen zen soilgunetan ostrak karelan ipintzeko. Apailatu ontziak kostaldeko arrazarako Seudre baian eta «coureux» kanaletan erabiltzen ziren.



BRISE MARINE fue construido en 1967 en los astilleros Lecompte de la Tremblade por M. Baudry de Marennes. Modificado y desnaturalizado por la adición de un pequeño tejado en la superestructura, se ha utilizado como barco de pesca sobre el río Seudre, denominado localmente "couralin". El *BRISE MARINE* fue cedido en 2005 a la asociación "Les lasses Marennaïses". Este tipo de embarcación podía, dentro del mismo día, servir de anexo, después ser cargado y luego remolcado. En los parques, también podía servir como tanque de limpieza, y, en los canales, como adorno hasta que posaran los filetes de pescado. A la vuelta, servía de barco de carga y después para la descarga de las piezas grandes. Podía ser empujado a mano en los claros para poner las ostras en la regala. Las versiones aparejadas eran utilizadas en la pesca costera sobre el río Seudre y en los canales de los "coureux".



TYPE	Bateau de travail
CARACTÉRISTIQUES	Coque bois, courlin ou couralin, à voiles
LONGUEUR (coque / hors tout)	5 m / 5,40 m
MAÎTRE-BAU	1,80 m
TIRANT D'EAU	0,25 m dérive relevée / 0,65 m
JAUGE / TONNAGE	1,38 t
PROPULSION	Voiles et moteur (4cv)
PROPRIÉTAIRE	Propriété d'une association
PROTECTION	Inscrit au titre objet depuis le 24/02/2017
DOCUMENTATION	Dossier de protection.
RESTAURATION ET EXPLOITATION	Son exploitation se fait dans le cadre des activités de l'association. Il a servi pendant des années à l'initiation à la voile traditionnelle en Seudre mais il est désormais basé en Baie du Chapus et complètement restauré.

CLAPOTIS



CLAPOTIS est construit en 1920 dans les ateliers des Ponts et Chaussée, par Ismaël Poitou, charpentier de marine employé dans ce service et surveillant de port à Boyardville. *CLAPOTIS* a navigué pour les besoins du service des phares et balises dans les coureux d'Oléron, de 1929 à 1971. Il est réquisitionné comme bateau à moteur en 1943 par la Kriegsmarine. Restauré en 1958, *CLAPOTIS* est retiré du service en 1977 et abandonné. En 1988 *CLAPOTIS* est cédé à l'association Flottille en Pertuis, sa restauration commence au chantier Paraveau de Marennes et se termine avec Michel Villeneau en 1991. En 2001, le bateau est racheté par la commune de Saint-Pierre d'Oléron, bientôt rejointe par la commune de Saint-Georges. La gestion et l'entretien de *CLAPOTIS* est aujourd'hui confiée à l'association « Sloop baliseur *CLAPOTIS* » pour servir d'ambassadeur à l'île d'Oléron.



1920an Ismaël Poitouk, marinako arotza eta Boyardville portuko zaintzailea, Pons eta Chaussée ontzioletan *CLAPOTIS* eraiki zuen. *CLAPOTIS*ek itsasargien eta balizen zerbitzuan Oleron-en "coureux" -tik nabigatu zuen 1929-tik 1971-era. 1943an Kriegsmarinek konfiskatu zuen. 1958an Eskuragai tresnekin *CLAPOTIS* zaharbertuta izan zen eta 1977an zerbitzutik kendu eta bertan behera utzi zuten. Ezberdinetako erakundetako hainbait saiok porrot egin zuten ontzia berreskuratzeko. *CLAPOTIS* Flottille de Pertuis elkarteari eman zioten eta Paraveau de Marenneseko ontzian hasi zen bere zaharbertitzea eta Mikhel Villeneau-rekin bukatu zen 1988tik 1991 era. Ontziak Itsasontzi Museoa Douarnenez-etik La Rochelle-ra antolatzen zuen « Bi itsasargiko Kopan » urtero parte hartu zuen. 2001ean, Charente-Maritime-eko Administrazio Kontseiluari esker, Saint-Pierre d'Oléron-eko udalak, garaiz agregatua Saint-Georges komunari, ontzia lortu zuen. « Sloop baliseur *CLAPOTIS* » elkarteak *CLAPOTIS*en gestio eta mantentze-lanak daramatza, l'île d'Oléron-go enbaxadorea zerbitzeko.



CLAPOTIS fue construido en 1920 en los astilleros de Pons y Chaussée, por Ismaël Poitou, carpintero de la marina empleado en este servicio y de vigilante de puerto en Boyardville. *CLAPOTIS* ha navegado cumpliendo con las necesidades del servicio de faros y balizas en los "coureux" de Oléron, desde 1929 hasta 1971. Fue requisado como barco a motor en 1943 por la Kriegsmarine. Restaurado con los medios disponibles en 1958, *CLAPOTIS*, fue retirado del servicio en 1977 y abandonado. Numerosos intentos de recuperarlo por distintos organismos fracasaron. *CLAPOTIS* fue cedido a la asociación Flottille de Pertuis y comenzó su restauración en el astillero Paraveau de Marennes y se finalizó con Mikhel Villeneau de 1988 a 1991. La embarcación participó cada año en la Copa de los dos faros, que organizaba el Museo Marítimo entre Douarnenez y La Rochelle. En 2001, con la ayuda del Consejo General de Charente-Maritime, la embarcación fue adquirida por la comuna de Saint-Pierre d'Oléron, pronto agregada a la comuna de Saint-Georges. La gestión y el mantenimiento de *CLAPOTIS* se confía a la asociación "Sloop baliseur *CLAPOTIS*" para servir como embajador de la isla de Oléron.

TYPE	Bateau de service
CARACTÉRISTIQUES	Coque bois - Sloop aurique. Baliseur auxiliaire
LONGUEUR (coque / hors tout)	11,29 m / 14,20 m
MAÎTRE-BAU	2,85 m
TIRANT D'EAU	1,60 m
JAUGE / TONNAGE	6,69 tx (tonneaux)
PROPULSION	Voile et moteur auxiliaire
PROPRIÉTAIRE	Propriété privée, au nom des communes de Saint-Pierre-d'Oléron et Saint-Georges-d'Oléron
PROTECTION	Classé Monument historique le 27/03/2000
DOCUMENTATION	Relevé et plans 2011 (numérique et papier).
RESTAURATION ET EXPLOITATION	Bon état. Restauré entre 1988 et 1991 par les chantiers Paraveau de Marennes. Restauration de la quille en 2011 et du tableau en 2012.

DAUPHIN VERT



DAUPHIN VERT est construit en 1958 aux chantiers Barrière à Arcachon, sur les plans d'Eugène Cornu, pour le compte de Charles Draeger. La construction est particulièrement soignée, l'intérieur constitue un ensemble remarquable de boiseries originales, sculptées sur la totalité des aménagements par l'artiste de Montmartre « Petit Pierre » et représentant un bestiaire marin. Le service de vaisselle de Limoges a été spécialement exécuté pour le bord.

DAUPHIN VERT est vendu en 2016 à Antoine Simon, qui engage une restauration de fond au chantier naval Despierres à La Rochelle.



DAUPHIN VERT 1958an Barrière de Arcachon ontzolan Charles Draegerrek eraikia, Eugène Cornuren planoekin. Eraikuntza oso zehatza izan zen, barrualdean izugarritzko original arotzeriaz beteta, Montmartreko artista « Petit Pierre »-k zehatz-mehatz landuta, bestiario marinoa irudikatzen du. Limoges-eko baxera izan da batez ere landuta kareletik. *DAUPHIN VERT* 2016an Antoin Simon-i salduta, eta berak izan zen ontziako sakon zaharberritzea La Rochelleko Despierres ontziolari enkargatu ziona.



DAUPHIN VERT se construyó en 1958 en los astilleros Barrière de Arcachon, con los planos de Eugène Cornu, por cuenta de Charles Draeger. La construcción es particularmente minuciosa, su interior constituye un conjunto impresionante de carpinterías originales, esculpidas en su totalidad bajo la dirección del artista de Montmartre "Petit Pierre", y representa un bestiario marino. El servicio de vajilla de Limoges ha sido especialmente ejecutado por los bordes. El *DAUPHIN VERT* se vendió en 2016 a Antoine Simon, quien encargó una restauración a fondo al astillero naval Despierres de La Rochelle.



TYPE	Bateau de plaisance
CARACTÉRISTIQUES	Coque bois - ketch
LONGUEUR (coque / hors tout)	15,27 m / NC
MAÎTRE-BAU	4,34 m
TIRANT D'EAU	1,60 m
JAUGE / TONNAGE	31,24 tx (tonneaux)
PROPULSION	Voiles et moteur
PROPRIÉTAIRE	Propriété privée
PROTECTION	Classé Monument historique le 28/03/2013.
DOCUMENTATION	Dossier de protection.
RESTAURATION ET EXPLOITATION	Utilisé à la plaisance, <i>DAUPHIN VERT</i> participe aux rassemblements de bateaux traditionnels. Il fait partie de la flotte du musée maritime de La Rochelle.

ESTELLE DE LA MA II



ESTELLE DE LA MA II est construit en 1955 par les chantiers Pradère à Gujan-Mestras, sous le nom de *XAVIER-CHRISTINE*, pour André Lacoste. Il devient ensuite propriété de Gérard Subsol, prenant le nom de *JACQUELINE-ROGER*. De 1955 à 1985, cette pinasse effectue la pêche à la senne sur la côte de Contis. Désarmée, elle est rachetée par Vincent Froustey et nommée *ESTELLE DE LA MA II*.

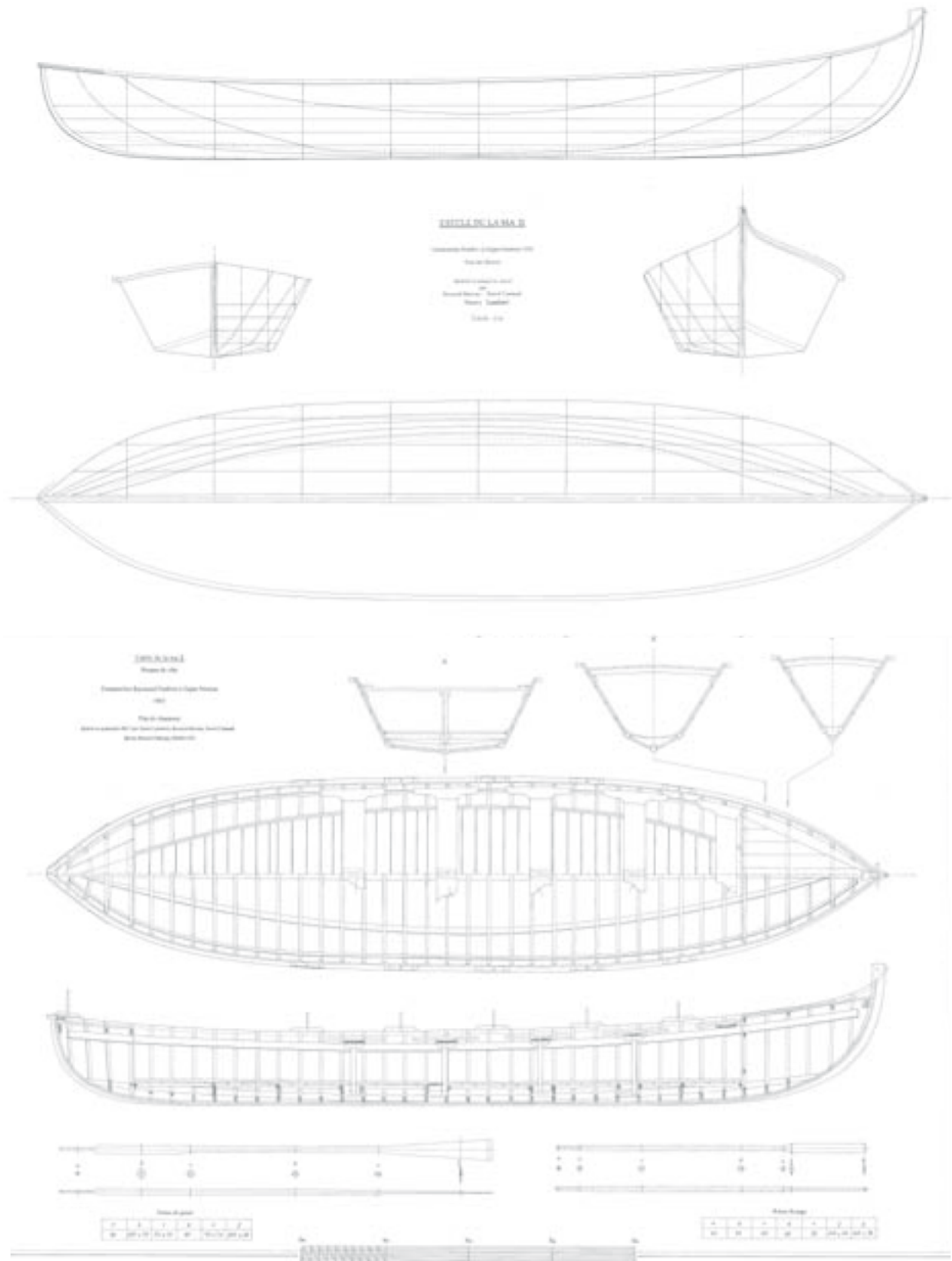


ESTELLE DE LA MA II 1955ean Pradère de Gujan-Mestras ontziolan, avec *XAVIER-CHRISTINE*, André Lacoste-k eraikia. Geroago Gérard Subsol-ena izan zen eta *JACQUELINE-ROGER* izena hartu zuen. 1955-tik 1985-era pinasse horred Contis kostaldeko hesi arrantzari dedikatu zion. Armagabetua, erosi zuen Vicent Froustey-ek eta *ESTELLE DE LA MA II* izena eman zion.



ESTELLE DE LA MA II fue construido en 1955 por los astilleros Pradère de Gujan-Mestras, bajo el nombre de *XAVIER-CHRISTINE*, por André Lacoste. Posteriormente fue propiedad de Gérard Subsol, y tomó el nombre de *JACQUELINE-ROGER*. De 1955 a 1985, esta pinasse se dedicó a la pesca al cerco en la costa de Contis. Desarmada, fue adquirida por Vicent Froustey y nombrada *ESTELLE DE LA MA II*.

TYPE	Bateau de pêche
CARACTÉRISTIQUES	Pinasse à rames, dite grande pinasse de côte
LONGUEUR (coque / hors tout)	10 m / NC
MAÎTRE-BAU	2,40 m
TIRANT D'EAU	0,90 m
JAUGE / TONNAGE	2,40 Tx (tonneaux)
PROPULSION	Rames
PROPRIÉTAIRE	Propriété d'une association
PROTECTION	Inscrit Monument historique le 23/01/2012.
DOCUMENTATION	Dossier de protection.
RESTAURATION ET EXPLOITATION	L'association Une Pinasse pour Contis a été créée pour continuer à la faire naviguer.



JOSHUA



JOSHUA est construit en 1962 au chantier META à Tarare (Rhône) - architecte J. Knoker -, sur les plans et pour le compte de Bernard Moitessier. C'est à bord de *JOSHUA* que Bernard Moitessier participe, en 1968, à la première édition du Golden Globe, première course autour du monde sans escale. Homme et bateau entrent tout droit dans la légende : après avoir doublé les Caps de Bonne Espérance, Lewin et Horn, Moitessier, largement en tête de tous les concurrents, décide de renoncer à la course et change de cap. « Je continue sans escale vers les îles du pacifique parce que je suis heureux en mer et peut-être aussi pour ne pas perdre mon âme ». Aventures et voyages se succèdent jusqu'à ce jour de 1982 où *JOSHUA*, happé par un cyclone, est jeté à la côte. Bernard Moitessier, que d'autres horizons appellent, fait alors don de son compagnon à deux jeunes américains.



JOSHUA, 1962ean Tarareko(Rhône) META ontzian – J.Knoker arkitektoa-, Bernard Moitessier-ren planoekin eta bere kontura eraikia. *JOSHUA* itsaontzian Bernard Moitessier 1968an hartu zuen parte lehenengo Golden Globeko edizioan, lehenengo munduan zehar geldialdi gabeko lasterketa. Gizona eta ontzia laister mito bihurtu ziren: Esperantza Oneko lurmuturra, Lewin eta Horn pasa ondoren, Moitessier, lasterketan lehena zihoala, lasterketari uko egitea eta norabide aldatzea erabaki zuen. "Geldialdi gabe jarraituko dut Pazifiko irlak aldera itsasoan pozik naizelako eta agian ere nire arima ez galtzeko". Abenturak eta bidaiak jarraitu ziren eta egunen batean, 1982an, zikloi batek *JOSHUA* harapatu zuen eta kostaldera bota zuen. Orduan, Bernard Moitessier bi amerikar gazteei bere laguna oparitu zien.



JOSHUA fue construido en 1962 en el astillero META en Tarare (Rhône) – arquitecto J.Knoker-, con los planos y por cuenta de Bernard Moitessier. Fue a bordo de *JOSHUA* cuando Bernard Moitessier participó, en 1968, en la primera edición del Golden Globe, primera carrera alrededor del mundo sin escalas. Hombre y embarcación hicieron directamente leyenda: después de haber doblado el Cabo de Buena Esperanza, Lewin y Horn, Moitessier, que iba sobradamente a la cabeza de todos los competidores, decidió renunciar a la carrera y cambiar de rumbo. "Continúo sin escalas hacia las islas del pacífico porque soy feliz en la mar e igual también para no perder mi alma". Aventuras y viajes se suceden hasta que un día de 1982 en que *JOSHUA*, atrapado por un ciclón, es arrojado a la costa. Bernard Moitessier, dona entonces a su compañero a dos jóvenes americanos.

TYPE Bateau de plaisance

CARACTÉRISTIQUES Coque métal - Ketch bermudien

LONGUEUR
(coque / hors tout) 12,07 m / NC

MAÎTRE-BAU 3,68 m

TIRANT D'EAU 1,60 m

JAUGE / TONNAGE 16,62 tx (tonneaux)

PROPULSION Voile

PROPRIÉTAIRE Propriété privée

PROTECTION Classé Monument historique
le 06/09/1993.

DOCUMENTATION Relevé et plans 2007
(numérique et papier).

RESTAURATION ET
EXPLOITATION Maintenu en parfait état
de conservation par le
Musée Maritime de La Rochelle,
JOSHUA participe à toutes
les manifestations nautiques
du musée.

LAISSES LES DIRE



LAISSES LES DIRE est construit en 1929 par les chantiers Bernard à La Tremblade, pour le compte de Roger Gaurier à Ors sur l'île d'Oléron, ostréiculteur dans les pertuis d'Antioche et de Maumusson. Son fils René le reprend en 1930, puis le petit-fils Roger, en 1983, qui le vendra à Jean-Marie Chauvet en 1985. *LAISSES LES DIRE* a subi des transformations et adaptations régulières et l'état dans lequel il a été vendu en 1985 était caractéristique des bateaux ostréicoles des pertuis : chargement des huîtres en pontée, moteur puissant et lourd pour tirer deux à trois lasses vers les parcs.



LAISSES LES DIRE, 1929an Bernard à la Trembladeko ontzioletan eraikia, Ors-en, l'île d'Oléron-en Roger Gaurier-en kontura, ostra-hazlea Antiocheko et Maumussongo pertuis-en. Bere semeak, René, 1930ean berrartu du, geroago bere iloba, Roger, 1983an eta bera Jean-Marie Chauvet-i saltzen diona da 1985ean. *LAISSES LES DIRE* ohiko transformazioak eta moldaketak sufritu ditu eta 1985ean salduta izan denean bere egoera pertuiseko ostra-hazleen ohiko egoera da : ostra kargamentua ontzigainean, motor ahaltsu eta iztuna bizpahiru batel parkerantz tiratzeko.



LAISSES LES DIRE fue construido en 1929 por los astilleros Bernard à La Tremblade, por cuenta de Roger Gaurier en Ors, en la isla de Olerón, ostricultor en los pertuis de Antioche y de Maumusson. Su hijo René lo retoma en 1930, después su nieto Roger, en 1983, quien lo venderá a Jean-Marie Chauvet en 1985. *LAISSES LES DIRE* ha sufrido transformaciones y adaptaciones regulares y el estado en el que fue vendido en 1985 era característico de las embarcaciones ostrícolas de los pertuis: cargamento de ostras en cubierta, motor potente y pesado para tirar dos o tres botes hacia los parques.



TYPE	Bateau de travail
CARACTÉRISTIQUES	Coque bois - sloup auriqne
LONGUEUR (coque / hors tout)	7,46 m / 10,82 m
MAÎTRE-BAU	2,70 m
TIRANT D'EAU	0,92 m
JAUGE / TONNAGE	3,97 tx (tonneaux)
PROPULSION	Voile et moteur auxiliaire
PROPRIÉTAIRE	Propriété privée
PROTECTION	Classé Monument historique le 06/09/1993.
DOCUMENTATION	Relevé et plans (numérique et papier).
RESTAURATION ET EXPLOITATION	Maintenu en état de naviguer, <i>LAISSES LES DIRE</i> participe aux manifestations estivales des rassemblements de bateaux du patrimoine.

NOTRE DAME DES FLOTS



NOTRE DAME DES FLOTS est construit en 1947 par les chantiers Delpierre-Aguera à Grand-Fort Philippe de Gravelines, sur des plans de voilier harenguier dessiné en 1900 pour la pêche en Islande et Terre-Neuve. Le bateau est adapté au moteur pour la pêche au chalut. Dans les années 1970, il est désarmé et abandonné, puis coulé dans l'arrière-port de Dunkerque. Racheté en 1976, il est renfloué et restauré pendant sept ans par Jean-Pierre et Christiane Després et Philippe Bret. Remis dans son état d'origine de voilier par ses propriétaires, *NOTRE DAME DES FLOTS* reprend la mer pour de nombreux voyages vers tous les continents.



NOTRE DAME DES FLOTS 1947an Grand-Fort Philippe de Gravelines-en Delpierre-Aguera ontziolan, 1900ean Islandian eta Ternuan sardinzar arrantzarako diseinatutako belaontziaren planoekin eraikia. Ontziaren motorra arraste-arrantzarako egokituta dago. 70 urteetan, desarmatuta eta abandonatuta izan zen, gero Dunkerkeko atzeko portuan utzita. 1976an, Jean-Pierre eta Christian Després eta Philippe Bret berreskuratu eta zaharberitu zuten. Bere belaontziko egoera originalekin berriz eta bere jabeekin, *NOTRE DAME DES FLOTS*-ek, itsasoa berrartu du bidai anitez kontinente guztien aldera.



NOTRE DAME DES FLOTS fue construido en 1947 por los astilleros Delpierre-Aguera en Grand-Fort Philippe de Gravelines, con los planos de velero para la pesca de arenques diseñado en 1900 para la pesca en Islandia y Terranova. La embarcación está adaptada al motor para la pesca de arrastre. En los años 70, fue desarmado y abandonado, después dejado en el puerto trasero de Dunkerque. Adquirido en 1976, fue rescatado y restaurado durante siete años por Jean-Pierre y Christiane Després y Philippe Bret. De vuelta a su estado original de velero con sus propietarios, *NOTRE DAME DES FLOTS* retoma la mar con numerosos viajes hacia todos los continentes.

TYPE	Bateau de pêche
CARACTÉRISTIQUES	Coque bois - Ketch aurique
LONGUEUR (coque / hors tout)	20,40 m / NC
MAÎTRE-BAU	5,80 m
TIRANT D'EAU	2,90 m
JAUGE / TONNAGE	46,87 Tx (tonneaux)
PROPULSION	Voiles et moteur Baudouin DK4
PROPRIÉTAIRE	Propriété privée
PROTECTION	Classé Monument historique le 09/03/2001.
DOCUMENTATION	Dossier de protection.
RESTAURATION ET EXPLOITATION	Basé au port du Musée Maritime de La Rochelle, il participe toujours à un grand nombre de manifestations nationales et internationales.

PILUCHE



Cette lasse est construite pour le compte de la famille Fleury au chantier Georges Rabeau de Bourcefranc Le Chapus en 1960. Elle sert au convoyage d'huîtres avant de n'être plus destinée qu'à la plaisance. Vendu par Monsieur Foucauld à la commune de Bourcefranc en 2009. L'association Des Lasses Marennaïses installée dans les locaux chantier Rabeau prend en charge la restauration et la gestion de la lasse *PILUCHE*.



Batel hau Fleury familien kontura Georges Rabeau de Baourcefranc Le Chapus-eko ontzian 1960ean erakita izan zen. Ostrako garraioentzarako izan zen, laketontzia izan baino lehen. Foucauld Jauna Bourcefranc komunari saldu zion 2009an. "Des Lasses Marennaïses"eko elkarteak, Rabeau ontzian dagoena, *PILUCHE* batelako gestio eta mantentze-lanak daramatza.



Este bote fue construido por cuenta de la familia Fleury en el astillero Georges Rabeau de Baourcefranc Le Chapus en 1960. Sirvió para el transporte de ostras antes de ser destinada solo al recreo. Vendido por el Señor Foucauld a la comuna de Bourcefranc en 2009. La asociación "Des Lasses Marennaïses" instalada en los locales del astillero Rabeau se hace cargo de la restauración y la gestión de la lasse *PILUCHE*.



TYPE	Bateau de travail
CARACTÉRISTIQUES	Coque bois - sloup aurique
LONGUEUR (coque / hors tout)	6,38m (21 pieds) / 11,23 m
MAÎTRE-BAU	2,05m
TIRANT D'EAU	0,35 m à 1,00 m
JAUGE / TONNAGE	2,01 tx (tonneaux)
PROPULSION	Voile et moteur (Yamaha 8cv 4tps, 1031506, puiss. 5,88 Kwh)
PROPRIÉTAIRE	Commune de Bourcefranc Le Chapus / gestion Association des Lasses Marennaïses
PROTECTION	Inscrit Monument historique le 24/02/2017.
DOCUMENTATION	Dossier de protection.
RESTAURATION ET EXPLOITATION	Restaurée à l'identique et en conformité avec les plans d'origine <i>PILUCHE</i> participe aux nombreuses fêtes maritimes organisées tous les étés. Elle participe aujourd'hui à nombre de rassemblements du secteur des pertuis charentais

SINBAD



Le bateau est construit en 1950 par Alfred Mylne dans son chantier familial le Bute Slip Dock d'Ardmaleish, sur l'île de Bute près de l'estuaire de la Clyde en Écosse, pour le compte de M. Mc Keen. C'est un cruiser-racers dessiné pour affronter les mers formées de l'Atlantique Nord. *SINBAD* commence à naviguer avec son deuxième propriétaire, M. William Strang, Commodore de Cruiser Club of the Clyde, qui le fait immatriculer en 1952. Il vit une vie très active de course-croisière au sein du grand yacht club écossais fondé par Alfred Mylne lui-même, avant de passer sur la côte de l'Angleterre, puis en Irlande où son actuel propriétaire, François Frey, l'achète en 1996.



1950ean Alfred Mylnek eraiki zuen ontzi hau bere familiako ontzian, le Bute Slip Dock d'Ardmaleish, Bute irlan, Clyde estuariotik hurbil, Eskozian, McKeen jaunaren kontura. Ipar Atlantikoan sortutako itsasaldiak aurre emateko diseinatutako "Cruiser-racer"-ra da. *SINBAD* bere bigarren jabearekin nabigatzen hasi zen, William Strang jauna, Clydeko Cruiser Clubeko Komodoroa. Berak *SINBAD* matrikulatu zuen 1952an. Bizitza oso aktiboa izan zuen gurutzaontzi-estropadaz Alfred Mylnek fundatutako Eskoziar Yate Gran Club-en barruan, Inglaterako kostaldetik pasa baino lehen, gero Irlandara eta han izan zen 1996ean bere oraingo jabea, François Frey, erosi zuenean.



La embarcación fue construida en 1950 por Alfred Mylne en su astillero familiar, le Bute Slip Dock d'Ardmaleish, en la isla de Bute cerca del estuario de la Clyde en Escocia, por cuenta del Sr. Mc Keen. Es un cruiser-racer diseñado para afrontar las mareas que se forman en el Atlántico Norte. *SINBAD* comenzó a navegar con su segundo propietario, D. William Strang, Comodoro de Cruiser Club de Clyde, quien lo matriculó en 1952. Vivió una vida muy activa de crucero-regata dentro de un gran club de yates escocés fundado por el mismo Alfred Mylne, antes de pasar por la costa de Inglaterra, después a Irlanda donde su actual propietario, François Frey, lo compró en 1996.

TYPE	Bateau de plaisance
CARACTÉRISTIQUES	Coque bois - sloup bermudien
LONGUEUR (coque / hors tout)	11,64 m / NC
MAÎTRE-BAU	2,80 m
TIRANT D'EAU	1,94 m
JAUGE / TONNAGE	9,03 tx (tonneaux)
PROPULSION	Voile et moteur auxiliaire
PROPRIÉTAIRE	Propriété privée
PROTECTION	Classé Monument historique le 30/03/1999.
DOCUMENTATION	Dossier de classement.
RESTAURATION ET EXPLOITATION	Maintenu en parfait état de naviguer, <i>SINBAD</i> participe aux manifestations estivales des rassemblements de yacht classique.

TALION



Construit en 1969 aux chantiers Bernard de la Tremblade, pour le compte de M. Bénêteau, des Huttes dans l'île d'Oléron. Il fait suite à la construction, en 1940, de *PLATUS I*, remplacé en 1966 par *PLATUS II*, armé à la pêche au large de Chassiron et à l'ostréiculture dans le coureau. En 1985, il change de propriétaire, avec Gilles Donce, de Bourcefranc, qui le rebaptise *TALION*. Après le décès de Gilles Donce en 1999, son épouse Annick en fait don à l'association Lasses Marennaïses. L'association en fera la restauration avec l'aide des chantiers Laly, de Bourcefranc.



1969an Bernard de la Tremblade ontzian, Bénêteau des Huttesek l'île d'Oléron-en eraikia. Des Hutees 1940an *PLATUS I*-eko eraikuntzaren segimenduaz arduratu zen. Gero 1966an aldatu zen *PLATUS II*-az, Chassironen itsas zabaleko arrantzarako armatua eta coureau-ren barruko ostra-hazkuntza. 1985ean jabea aldatu zuen, Gilles Doncek, Broucefranc-koa, *TALION* izena jarri zion. Gilles Donce 1999an hiltzen denean, bere emakumeak « Lasses Marennaïses » elkarteari oparitu zion. Elkartek Bourcefranc-ko Laly ontziolako laguntzarekin zaharberritzea eraman zuen.



Construido en 1969 en los astilleros Bernard de la Tremblade, por cuenta de D.Bénêteau des Huttes en la isla de Olerón. Hizo seguimiento a la construcción en 1940 de *PLATUS I*, remplazado en 1966 por *PLATUS II*, armado para la pesca de alta mar de Chassiron y para la ostricultura dentro del coureau. En 1985 cambió de propietario con Gilles Donce, de Bourcefranc, que lo rebautizo como *TALION*. Tras la muerte de Gilles Donce en 1999, su esposa Annick lo donó a la asociación "Lasses Marennaïses". La asociación llevó a cabo la restauración con la ayuda de los astilleros Laly, de Bourcefranc.



TYPE	Bateau de travail
CARACTÉRISTIQUES	Coque bois - sloop ostréicole
LONGUEUR (coque / hors tout)	5,80 m / 6,60 m
MAÎTRE-BAU	2,40 m
TIRANT D'EAU	0,30 m à 1,00 m
JAUGE / TONNAGE	2,34 Tx (tonneaux)
PROPULSION	Voile et moteur auxiliaire
PROPRIÉTAIRE	Association Lasses Marennaïses
PROTECTION	Inscrit Monument historique le 25/11/2009.
DOCUMENTATION	Dossier de protection.
RESTAURATION ET EXPLOITATION	Entretenu en état de naviguer, <i>TALION</i> participe aux manifestations et rassemblements estivaux de bateaux traditionnels.

Des silhouettes et des bateaux en Nouvelle-Aquitaine

Pour trouver le type de bateau, relie sa silhouette à son nom

Siluetak eta itsasontziak Akitanian : Itsasontzi mola aurkitzeko, lotu ezazu silueta dagokion izenarekin

Las siluetas y embarcaciones en Nueva Aquitania : Para encontrar el tipo de embarcación, une la silueta al nombre correspondiente

1 2 3 4

5 6

A Sloup à tapecul
Sloop bela atzean
Sloop con vela en la parte trasera

B Goélette
Goleta
Goleta

C Sloup aurique
Aurikako
belaontzia
Vela áurica

D Sloup / Côte
Trenkatzailea
Cortador

E Ketch aurique
Bi mastako
belaontzia
Velero de dos mástiles

F Canot / Lasse
Batel / Txalupa
Bote/ Batel

Des nœuds pour des marins

Apprends à faire les nœuds marins

Marinelentzako korapiloak : Ikasi marinelentzako korapiloak egiten - Nudos para los marinos : aprende a hacer nudos marinos

Demi-clé

Erdi giltza korapiloa / Nudo media llave



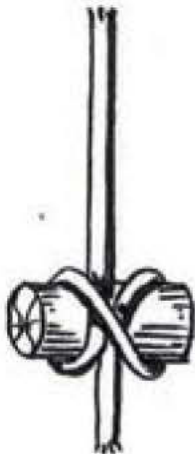
Demi-nœud

Erdi korapiloa / Medio nudo



Demi-clé à capeler

Balestrinkea / Ballestrinque



Nœud de chaise

Lastegi korapiloa / As de guía



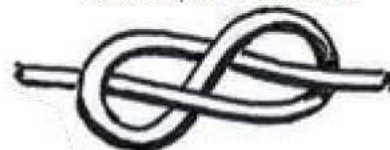
Nœud plat

Laua korapiloa / Nudo llano



Nœud d'arrêt

Lauza korapiloa / Nudo lasca



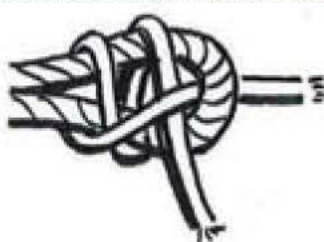
Nœud d'écoute simple

Entzumen nodoa erraz / Nudo de cote simple



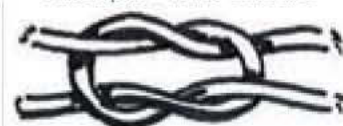
Nœud d'écoute double

Entzumen nodoa bikoitza / Nudo de cote doble



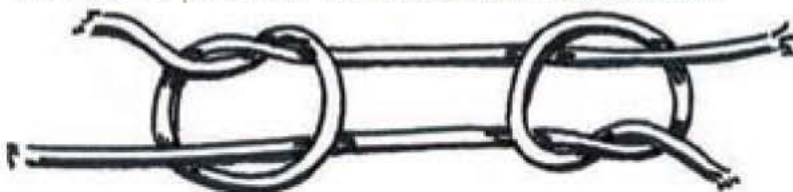
Nœud de vache

Saltorapilo / Nudo corredizo



Nœud de pêcheur

Arrantzale korapiloa / Nudo de pescador



Nœud de ris

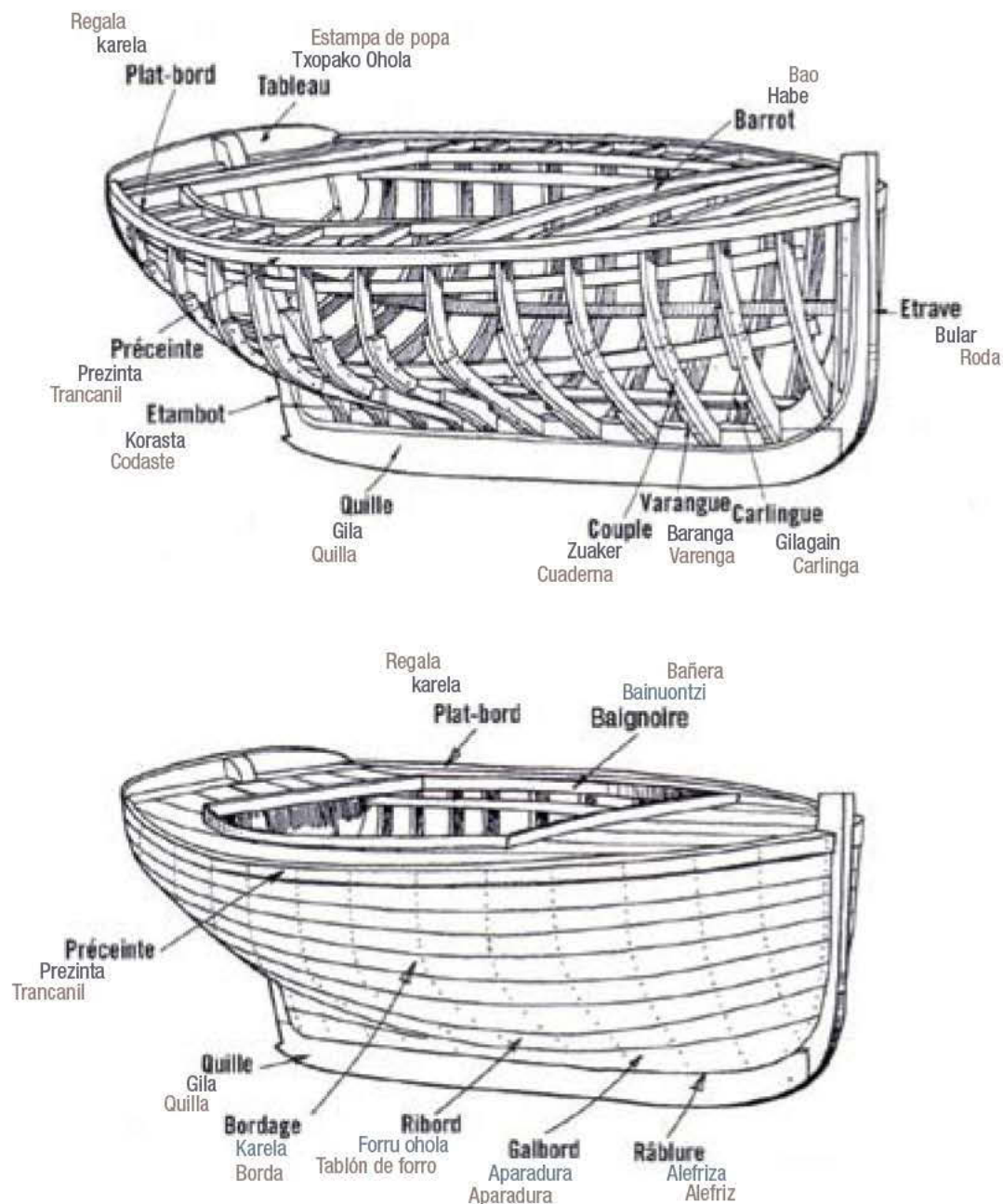
Kizkur korapiloa / Nudo de rizo



Termes marins

Les parties de la coque

Itsas hitzak : Itsasontziko zatiak - Términos marineros : Partes del barco



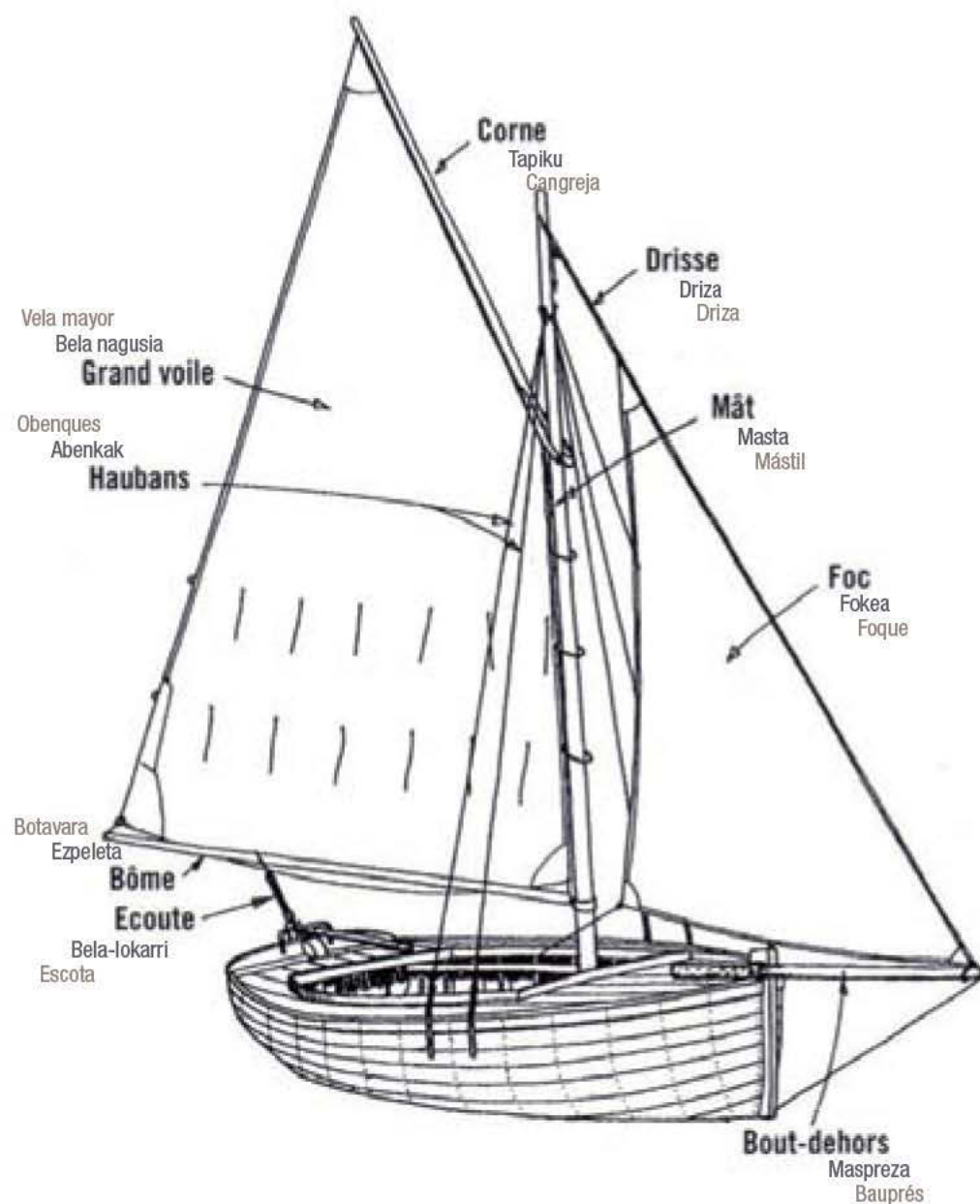
Source : Chasse Marée Hors Série n°1H été 2006

chasse-marée

Termes marins

Les parties du bateau

Itsas hitzak : Itsasontziko zatiak - Términos marineros : Partes del barco



Lexique

Comprendre les termes marins

Lexique

- Le **reliassage des formes** est l'action de supprimer les déformations dues à l'usure du temps.
- Le **mesurage des formes** est le fait de relever la forme de la coque d'un bateau au moyen d'outils appropriés (mètre, laser, équerre, compas d'épaisseur, etc.)
- La **restitution** permet de représenter en plan, élévation, coupe ou en volume, d'après des documents ou des sources iconographiques, un édifice ou un objet détruit.
- La **restauration** est l'ensemble des mesures et actions ayant pour objectif la sauvegarde du patrimoine culturel matériel, tout en garantissant son accessibilité aux générations présentes et futures.
- Un **pertuis** est un détroit entre une île et le continent ou entre deux îles.
- Un **sloop** ou **sloup** est un voilier à un mât gréé en voile aurique avec une ou deux voiles d'avant.
- Une **lasse** est une embarcation à fond plat servant aux ostréiculteurs charentais et propulsé à l'aviron ou à la voile.
- Un **espar** est un élément de gréement originellement en bois tenant généralement une voile et orienté par les manœuvres (drisses et écoutes).
- Un **taud** est une toile étanche qui protège un bateau contre la pluie et le soleil.

Itsas lexikoaren glosarioa

- **Formak gazteagotzea**: denboraren ondorioz sortutako huts eta tontorrak konpontzea
- **Formak neurtzea**: itsasontziaren kroskoaren neurriak hartzea horretarako aproposak diren tresnekin (neurigailua, laserra, eskuaira, etab.)
- **Lehengoratztea**: suntsitutako eraikin edo objektu bat irudika daiteke planoan, gorapenez, ebakiduraz edo bolumenez, betiere dokumentu edo iturri ikonografikoen arabera.
- **Itsasarte/Pertuis**: uharte baten eta kontinentearen edo bi uharteren arteko itsasartea da.
- **Sloop** edo **sloup** itsasontzia: hornitutako masta bakarreko belaontzia da, foke bakarreko bela aurikoarekin.
- **Lasse**: Behe lauko itsasontzia, ostra-hazkuntzarako erabilia, arraunez edo hirugarren haize oihal batengatik bultzatuta
- **Masta**: aparailu elementua, normalean zurezkoa, haize-oihala eusteko eta maniobrak bideratzeko
- **Eguzki-oihala**: itsasontzia bai euritik bai eguzkitik babesteko olana iragazgaitza

Glosario de vocabulario marino

- El **rejuvenecimiento de las formas** es la acción de eliminar las protuberancias y los huecos debido al desgaste del tiempo.
- La **medición de las formas** es el hecho de tomar la forma del casco de un barco por medio de herramientas apropiadas (medidor, láser, escuadra, brújula de espesor, etc.)
- La **restitución** permite representar en planta, alzado, sección o volumen, según documentos o fuentes iconográficas, un edificio destruido o un objeto.
- La **restauración** es el conjunto de medidas y acciones destinadas a salvaguardar el patrimonio cultural material, garantizando al mismo tiempo su accesibilidad a las generaciones presentes y futuras.
- **Estrecho** es una vía entre una isla y el continente o entre dos islas.
- Un **sloop** o **sloup** es un velero con un mástil aparejado como una vela áurica con una o dos velas de proa.
- **Lasse** es un barco de fondo plano utilizado por ostricultores de Charente y propulsado para remar o con una tercera vela.
- **Mástil** es un elemento de aparejo originalmente en madera generalmente sosteniendo una vela y dirigido por las maniobras (drizas y hojas).
- El **todo** es una lona impermeable que protege un barco de la lluvia y el sol.

Lexique

Comprendre les abréviations utilisées

Abréviations

DRAC : Direction régionale des affaires culturelles, administration déconcentrée du Ministère de la Culture en région qui s'occupe du suivi et de la mise en œuvre des politiques du ministère sur le territoire français.

CRMH : Conservation régionale des Monuments historiques service de la DRAC chargé de l'étude et de la protection des Monuments historiques (objets mobiliers et immeubles), ainsi que du financement et du suivi des travaux.

Laburdurak

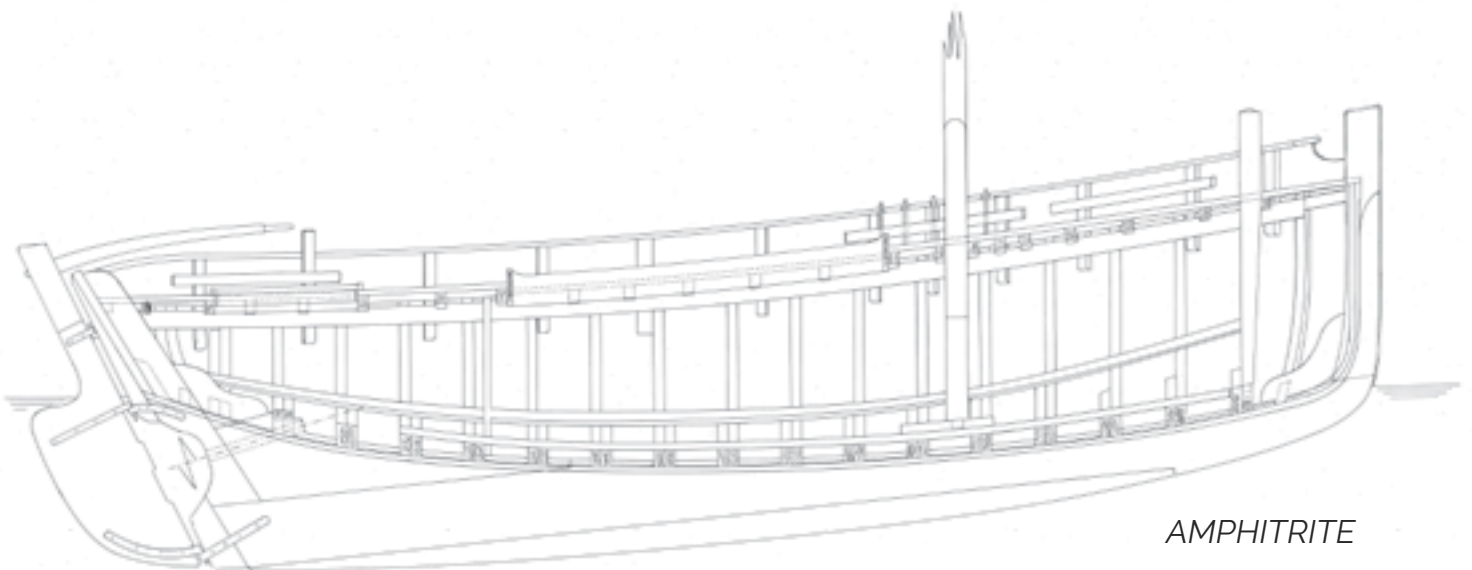
DRAC : Kultura-gaietako eskualdeko zuzendaritza, Kultura Ministerioak eskualdean duen administrazio eskuordetua, lurraldean ministerioaren politikei jarraipena egin eta politika horiek abiarazteaz arduratzen dena.

CRMH : Monumentu historikoen Eskualde Kontserbazioa DRACen zerbitzu bat da, Monumentu historikoak (higigarriak eta higiezinak) aztertzeaz eta babesteaz arduratzen dena, baina baita, diru-laguntzen bidez, lanak finantzatzeaz eta Monumentu historikoetan lanak egiteko baimen-eskaera izapidetzeaz ere, kontrol tekniko eta zientifikoaren barruan betiere.

Abreviaturas

DRAC: Dirección Regional de Asuntos Culturales (Direction Régionale des Affaires Culturelles) es la administración descentralizado del Ministerio de Cultura en la región responsable del seguimiento y aplicación de las políticas del Ministerio en el territorio.

CRMH: Conservación Regional de los Monumentos históricos (Conservation Régionale des Monuments Historiques) es un servicio de la DRAC encargado del estudio y de la protección de los Monumentos históricos (muebles e inmuebles), así como de financiar, por medio de una subvención las obras y de examinar las solicitudes de autorización de las obras en los Monumentos históricos como parte del control científico y técnico.



AMPHITRITE

- Une édition du Ministère de la Culture - DRAC Nouvelle-Aquitaine
CRMH site de Poitiers - 102, Grand'Rue - 86000 POITIERS
Akitania Berriko DRACen edizio bat
CRMHren Poitiersko egoitza - 102, Grand'Rue - 86000 POITIERS
Una edición de la DRAC Nueva-Aquitania
CRMH site de Poitiers - 102, Grand'Rue - 86000 POITIERS
 - Rédaction des textes / Testuen idazkuntza / Redacción de los textos :
DRAC, Xabier Agote, Jean Marie Chauvet d'Arcizas, Hervé Coutant, Bernard Moreau, Philippe Tijou
 - Directeur de la publication / Argitalpenaren zuzendaria / Director de la publicación :
Arnaud Littardi - Directeur régional des affaires culturelles - Kultura-gaietako eskualdeko zuzendaria -
Director regional de asuntos culturales
 - Coordination éditoriale / Koordinazio editoriala / Coordinación de la redacción :
Christophe Bourel Le Guilloux, Manuel Lalanne,
Sylvie Plet-Duhamel, Philippe Tijou.
 - Crédits photographiques / Argazki-kredituak / Créditos fotográficos :
Jean Marie Chauvet d'Arcizas - Jean Christophe Vidé -
Julien Chauvet / Ville de La Rochelle - Philippe Tijou -
Jean Pierre Angibaud - Association A baola - D.R.
 - Mise en page / graphisme / Diseinua | grafismoa / Diseño | Grafismo : Jean-Marie Chauvet d'Arcizas - Shyne Graphik
 - Éditeur / Argitaratzailea / Editor :
DRAC Nouvelle-Aquitaine / Akitania Berr ko DRAC-a / DRAC Nueva-Aquitania
 - Imprimeur / Inprimagailu / Impresora : imprimerie Mingot (17230 Marans)
 - Remerciements / Eskerrak / Agradecimientos : Xabier Agote - Eider Calderon - Catherine Tijou
- > Ce document est gratuit et non destiné à la vente. - Merci de ne pas jeter sur la voie publique. /
Dokumentu hau doakoa da eta ez da salmentarako. - Milesker kalean ez botatzeagatik. /
Este documento es gratuito y no está destinado a su venta. - Muchas gracias por no tirarlo en la vía pública.

ISBN : 978-2-11-152582-5 / Mai 2018



Pasaia 17 > 21 mai 2018

Bateaux de services, yachts classiques, bateaux de travail

Zerbitzu ontziak, yate klasikoak, lan ontziak > Embarcaciones de servicio, yates clásicos, embarcaciones de trabajo



Bateaux Monuments historiques de Nouvelle-Aquitaine

Akitania Berriko "itsasontzi historikoak" - las "embarcaciones históricas" de Nueva-Aquitania



105 dira gure kostaldea bizitzen dituzten Monumentu historiko izendatutako itsasontziak, Charente-Maritime-tik Pirinio Atlantikoraino Gironako estuariotik, Arcachoneko arrotik eta Landetatik pasata. Gure Pasaiaiko ekitaldiko partaidetza itsasoko jendea lehorreko mugak gainditzen ari direla eta gure kostaldean loratzen ari diren merkataritza gune berrien oroigarri bat da. Europako itsas kulturarekiko loturak berritza da helburua, mundu osorako eta gure herrien bihotzetan dagoen historiarako.



105 bateaux Monuments historiques animent aujourd'hui nos côtes, de la Charente-Maritime aux Pyrénées-Atlantiques en passant par l'estuaire de la Gironde, le bassin d'Arcachon et les Landes. Notre présence à Pasaia, au Pays Basque, rappelle que les gens de mer s'affranchissaient jadis des frontières terrestres et qu'un commerce fleurissant irriguait nos côtes. Il s'agit de renouer avec cette culture maritime européenne, tournée vers le vaste monde et au cœur de l'histoire de nos pays.



105 embarcaciones Monumento histórico animan a día de hoy nuestras costas, desde Charente-Marítima hasta los Pirineos-Atlánticos pasando por el estuario de Gironde, la cuenca de Arcachon y Las Landas. Nuestra presencia en Pasaia, en el País Vasco, es un recordatorio de que la gente de mar se está liberando de las fronteras terrestres y que un comercio floreciente está irrigando nuestras costas. Se trata de renovar los lazos con esta cultura marítima europea, orientada hacia el vasto mundo y en el corazón de la historia de nuestros países.

