



## La filiation oubliée des voiliers jouets une navigation de la Seine à la mer...

**Thierry Vincent**

Historien - Attaché de conservation. Le Havre

*Lorsque les cohortes d'écoliers, formés sous la Troisième République, apprenaient sur leur livre de géographie que La Seine était le plus long fleuve navigable de France, probablement ne s'imaginaient-ils pas le terrain de jeux merveilleux que ce ruban sinueux et brillant pouvait représenter.*

*Depuis les abords de Paris, jusqu'à la baie de Seine, le fleuve offre une ouverture inespérée pour le nautisme fluvial et la navigation en pleine mer. C'est alors un espace ludique très apprécié par les petits et les grands.*

*Poussons les portes du souvenir, embarquons sur le canot du passé et laissons-nous dériver au gré des chromos, des cartes postales et des photos d'antan, de Joinville jusqu'à Sainte-Adresse et le Nice Havrais, à la poursuite des voiliers jouets, de leur histoire et d'une filiation, ignorée, étonnante, bien que de bon aloi.*

### *La Seine et la Marne : le nautisme de plaisance*

**A**u cours du XIX<sup>e</sup> siècle, les Parisiens découvrent les bienfaits des bains de mer, les attraits des villes balnéaires et la navigation de plaisance. L'imaginaire de la mer s'est infiltré dans les esprits. Il y est ; il n'en ressortira plus et le loisir aquatique s'impose, incontournable.

C'est alors que la mode aidant, les promenades au bord de l'eau vont s'organiser et se développer au point de susciter un véritable engouement. Le

nautisme fluvial s'implante le long de la Seine et de la Marne : Joinville-le-Pont, Saint-Maur, Lagny. Les bassins de La Villette, Neuilly ou Suresnes deviennent le théâtre de joutes nautiques, de courses d'avirons, de lieux de canotage, de promenades et de régates de voiliers. En quelques années, ces lieux s'accordent comme

le point de rencontres des dandys et des mondains venus s'encanailler dans les guinguettes.

Et les enfants dans tout cela ? Ils ne sont pas oubliés, ou plus exactement, ils ne s'oublient pas. Ils reconstituent, à leur échelle et sur les mares des villages proches de la Capitale ou dans les bassins des jardins publics, ce que les grands organisent au bord du fleuve et de ses affluents. Voire même, ils monopolisent, durant quelques heures, une portion de la Marne pour y organiser des concours de voiliers-modèles.

Le temps d'une régate, des messieurs, en chapeaux melon et beaux costumes, se frottent aux chemises amidonnées des enfants pour se faire une place, lâchant leurs voiliers de concours, portant au guidon les couleurs des premiers modèles-clubs. Un diplôme, ou une médaille, vient récompenser le plus ardent, qui, à ce jeu-là, n'est pas

forcément le plus expérimenté, ni même le plus sage.

## *De la barque de baignoire au voilier jouet en bois rare*

Entre les petits bateaux rustiques et les magnifiques voiliers, luisants de vernis, beaucoup de modèles différents se côtoient sur les plans d'eau. Certaines coques naissent des mains d'un gabier sur un navire au long-cours, d'autres sortent de la cave-atelier d'un grand-père. Voilà la barquette qui s'échappe des mains enfantines, penchées au-dessus d'une eau aux reflets de liberté.

Ce canot n'est pas toujours joli. Il n'est parfois qu'un bout de bois grossièrement équarri, taillé au couteau de poche, tout juste creusé pour évoquer la cale des grands cap-horniers. Mais il transporte déjà tous les rêves de l'enfant qui en devient le capitaine. Et les aventures commencent à l'instant même où l'embarcation, en partance pour les Amériques, déborde le quai surchargé de sacs,



*Concours de petits voiliers sur la Marne (vers 1906, d'après A. Breger)*

D.R.



de futailles et de marchandises diverses. La mer, le fret, le commerce, l'achat, la vente, en un mot, le négoce maritime : des jeux d'enfants, pour de futurs métiers d'hommes.

Un souffle d'air tiède, le petit voilier oscille sous la poussée des alizés des côtes d'Afrique. Au milieu du bassin, les vagues gigantesques d'une tempête océanique déferlent sur le pont. Les côtes sont déjà en vue. Dans quelques minutes, la barque se transformera en sloop de pirates, ou en frégate de la Royale...

Ces voiliers de bassin évoluent et s'adaptent. En dehors des chaloupes de trous d'eau, faites « maison », les plus imposants sont souvent travaillés comme des vrais navires, une belle vague d'étrave ourlant le taille-mer, au près et au portant. C'est, en miniature, la reproduction de navires de travail, comme il en existe alors des milliers dans tous les ports de France de la Manche et de l'Atlantique...



collection particulière

*Voilier de travail, dit coque noire.  
Fabrication Ch. Deffain*

Des coques noires, passées à la peinture, comme enduites de coaltar, pour éviter de pourrir, et dans les eaux tropicales, pour lutter contre les tarets. Il y a aussi les thoniers et les voiliers à la marée fraîche. Pour les terre-neuviers, les lignes sont différentes, plus élancées, celles d'une goélette assurément... Ceux-là, à n'en pas douter, sont des voiliers d'enfants de riches, que ne concurrencent que ceux des fils de négociants avec leurs cap-horniers ou leurs clippers « fins comme des oiseaux », les fameuses hirondelles de Rio. La hiérarchie sociale existe aussi au bord des bassins.

Avec le développement de la villégiature et des dimanches de loisir, la barque de travail a laissé place à la compétition et au yachting. En dehors d'un fils de paysan, de pêcheur ou de manouvrier, quel enfant endimanché voudrait d'une barcasse en bois brut, aux voiles sans ourlets ? Le fils de famille, accompagné de sa sœur et de sa nurse, se doit d'avoir un beau voilier, remarquable et remarqué.

Volumineux et encombrants, les voiliers modèles, et leurs gréements importants, ne sont pas faciles à manipuler par les enfants. Et quelles complications, quand il faut les emporter dans le train vers les lieux de villégiature, ou même par le tram, jusqu'au parc. Dès 1903, un inventeur donne une première estocade. Edmond Desvaux, que l'on va croiser encore, semble être à l'origine de la mâtère pliante : une plaque de métal fixée au pont, pliée en U à deux pattes verticales entre lesquelles se positionne le mât, le tout traversé par un axe, qui forme un point de rotation ; le mât peut dès lors être couché pour faciliter le transport du voilier « sous le bras ».

Un procédé assez identique, complété d'un vît-de-mulet pour la bôme de grand-voile, sera breveté par G. Girard, utilisé par H. Turchet, fabricant parisien

collection particulière



*Piètement articulé de mât pour voilier jouet mis au point par Ed. Desvaux à partir de 1903*

de voiliers jouets, puis racheté en 1921 par Charles Deffain, pour en équiper ses propres voiliers.

Au cours des années 1900, le voilier jouet se fait lui-même concurrencer par les navires à vapeur, à aube, puis à hélice. Ce sont des navires de grands. La manipulation oblige à la prudence. Ils brûlent les doigts, et la chaudière explose si on ne lâche pas, fort à propos, la vapeur. Crachant et fumant, les voici qui rivalisent de vitesse avec les meilleurs régatiers. Certains vont jusqu'à éperonner les yachts pour les couler. Le monde, comme frappé d'une folie agressive, même sur les bassins des parcs-promenade, est en train de changer.

## *De la guerre totale à l'après conflit*

C'est durant un si bel été que tout va basculer dans l'horreur et l'anéantissement. Les affiches tricolores ont été placardées sur les murs des mairies. Les bords de Marne sont étonnamment silencieux. Ils ne résonnent plus des cris des joueurs, de la fulgurance des enfants courant après leurs voiliers, ni des rires contenus des dames se promenant au bras de leurs maris. Ceux-ci sont partis, comme tant d'autres, vers l'Est, ou les frontières du Nord, en équipement bleu Horizon et rouge Garance. Des millions n'en reviendront pas...

Durant quatre années, les usines de jouets, dans lesquelles naissaient les voiliers grésés en houari, deviennent des centres de production de casques Adrian,

de masques à gaz et d'obus de 75. D'autres, trop exposées, sont incendiées par l'ennemi germanique. Tant en Allemagne qu'en France, la guerre, omniprésente, impose son quotidien aux enfants. Les bassins se muent en lieux de combats navals, autour desquels sont scandés les noms de belligérants. Le navire, qu'il soit à voiles ou mécanique, est brandi comme

*Dessin humoristique de propagande anti-allemande par Poulbot*



collection particulière



un étendard national, à la face de l'ennemi. Puis, un matin de novembre 1918, derrière la boueuse toile bleu horizon des capotes de la soldatesque survivante, éclot, enfin, l'azur d'un jour de paix.

Après 1920, le yacht jouet, immaculé et élégant, écrase sans scrupule, de sa supériorité altière, le voilier de travail, considéré, probablement à tort, comme disgracieux. Exit le bois local trouvé dans l'arrière-boutique du menuisier. Vive le veinage des bois rouges ou bruns chauds de l'acajou, du niangon ou du sipo vernis !

Ces noms eux-mêmes évoquent l'exotisme... Ou l'odeur iodée du goémon peut-être, venue des Abers de Bretagne nord, des côtes de la Manche, ou du littoral de la Saintonge. Quant aux voiles à l'anglaise, ou blanches, en coton, ou en shirting, elles sont comme les ailes des mouettes au-dessus de l'eau, à la fois légères et fermes à la pression du vent sur la surface vélique...

## *Regard sur le patrimoine maritime ludique*

C'était hier et c'est pourtant déjà si loin ! Que reste-il de ce temps passé ? Peu de choses en vérité. Quelques souvenirs incertains, des récits comme étrangers, des chromos et des cartes postales, parfois jetés aux quatre vents. Le temps est donc venu de se pencher sur leur histoire et de comprendre leur genèse. Intéressons-nous alors à cet itinéraire des voiliers jouets et à la destinée de ces hommes qui les ont créés. En un mot, revenons sur la valeur patrimoniale des modèles navigants : voiliers jouets et bateaux de bassin.

Contrairement à la condescendance amusée dont il est affublé par la plupart des conservateurs de musées qui, de ce fait, en négligent jusqu'à l'existence en collection, le voilier jouet peut justifier d'une belle ascendance maritime. Ses racines plongent, en effet, dans les terroirs les plus en prise avec le savoir-faire des charpentiers des grands chantiers navals de nos provinces littorales. Pour admettre le lien entre coques de chantier, yachts modèles et voiliers jouets, encore faut-il en découvrir la parenté, puis en écrire la filiation qui, dès lors, devient la démonstration probante de sa descendance. C'est au Havre que se noue l'histoire.

Vers 1850, la mare aux Huguenots, au pied des remparts nord-ouest de la ville fortifiée, devient en quelques années le lieu de rencontre des maîtres charpentiers des chantiers Normand, Grenier, ou Nillus. Que font ces hommes à l'air sévère ? En connaisseurs, ils caressent d'une main légère les lignes des modèles que leurs homologues ont apportés. Ils jaugent, ils comparent. Un œil expert passe sur les courbes, en suivant la ligne d'étrave, effleurant les bordés, remontant jusqu'à l'étambot.

La mare aux Huguenots, un vaste étang, relique du temps d'un Havre, né des marais de la plaine alluviale d'Ingouville et du Bas-Sanvic. Pas encore la mer, mais déjà l'eau saumâtre à la portance particulière. Le site est un tiers-lieu, sorte

de coworking avant le mot ; il permet de se retrouver informellement chaque dimanche et de rivaliser de compétence. Chacun met à l'eau son modèle, règle les voiles et laisse aller. Le voilier modèle de chaque chantier prend vie, il s'ébroue et déjà se dirige vers l'autre rive. Qui va gagner sur les autres ?

Les voiliers sont à peine partis, que déjà il y a des perdants et des heureux.

Nous tenons là les premiers essais des voiliers modèles, avec ces tests en pleine eau, qui permettent aux meilleurs maîtres-ouvriers des chantiers navals havrais, d'affiner une ligne ou de déplacer le point d'équilibre, pour accroître en vitesse et performance.

Pourtant, l'expansion de la ville, entre 1853 et 1867, et le comblement des plans d'eau d'exercices dominicaux vont presque mettre à bas les attentes des charpentiers de marine.

Après un temps d'incertitude, les rencontres se reconstituent plus officiellement encore.

Le Havre bénéficie, dans le champ de la société maritime, de presque un tiers de siècle de notoriété et d'appui de la bourgeoisie locale, avec la considération de celle de la capitale. Car la cité océane, touristique et balnéaire, est reliée, depuis 1847, à Paris par les trains de plaisir. Le Havre, port de commerce international, mais aussi port de plaisance, ouvert sur la baie de Seine, dispose d'une Société des Régates.

Dès 1863, sous le patronage du Prince Napoléon, et avec l'appui du duc de Riánsarès, les amateurs se sont constitués en acteurs incontournables des concours de yoles, canots, pirogues, bateaux-pilotes, avec des prix qui retiennent l'attention des plaisanciers les plus avertis. Parmi les membres locaux influents, on note Edouard Winslow, nommé président, E. Wanner au poste de vice-président, le trio Mandroit, Normand, Quesnel, comme membres du bureau, et la plupart des armateurs et négociants havrais en tant qu'adhérents : Barbulée, Bossière, Chégaray, de Coninck, Grenier, Latham, Masurier, Rispal, ... Et tant d'autres.

Au Havre, comme ailleurs, une forme de concurrence se crée. Une Société des Petites régates Havraises (SPRH) se développe, à partir de 1866 - patronnée par le Yacht Club de France - qui organise des concours de voiliers modèles, dans plusieurs bassins du Havre, mais également à Fécamp

Cet engouement pour la mer et la compétition se concrétise, deux ans plus tard, par la première Exposition Maritime Internationale. Un concours de voiliers modèles est justement organisé à la fin de l'été par la SPRH, dont le théâtre est le bassin des Transatlantiques



*Société des Petites Régates havraises, entête de lettre (Archives municipales du Havre, FM, 3R, C1-L6)*



D.R.

*Concours de voiliers modèles en août 1868, bassin des Transatlantiques, Le Havre  
dessin de Lix, d'après la revue L'année Illustrée*

Un compte-rendu dans *L'année illustrée* atteste du succès. L'exposition et les concours nautiques attirent des personnalités les plus en vue du moment, dont Jules Verne bien sûr, mais également Claude Monet, et Alexandre Dumas.

Les quais trop hauts du Havre, ou les grills trop bas, souvent mouillés sous quelques centimètres d'eau, ne facilitent pas les régates. Ajouté à cela, que les maîtres-charpentiers vieillissants, laissent maintenant la place aux jeunes.

En trois décennies, la discipline a, par conséquent, évolué. La rencontre professionnelle, ancêtre du test en bassin de carène, a progressivement été remplacée par une sociabilité mondaine, organisatrice de concours de yachting modèle. Une *Société d'Etude de Modèles* est même créée en 1884.

Le principe constructif du voilier modèle, passé du test à la compétition, subit encore une mutation, donnant naissance à une nouvelle forme de voilier : le voilier jouet.

### *La rupture entre voilier modèle et voilier jouet*

**H**éritiers directs des formes élaborées par les chantiers navals, les voiliers modèles peuvent s'honorer d'une belle origine créatrice. Une dichotomie s'opère au cours de la dernière décennie du XIX<sup>e</sup> siècle. Désormais les modèles-tests, en exemplaire unique, sont la référence en matière de profil de coque. Et en pendant, se trouvent les bateaux jouets – navires mécaniques et voi-

liers - à la morphologie générale allégée, aux lignes essentielles, fabriqués en grande série et en usine : plus d'accastillage et un gréement simplifié, tant dans la mâture et les haubanages, que dans la voileure.

Les impératifs de fabrication sont que le voilier jouet doit être commode à transporter par un enfant, facile à régler, résistant à l'eau de mer, aux abrasions des bords de bassin en pierres ou en ciment, et aux gestes brusques des marins en herbe.

Le maître-mot de la production du voilier jouet : ce dernier est réfléchi par le fabricant comme un objet ludique, de création industrielle simple, pour une fabrication à grande échelle. Le coût de fabrication doit être réduit au maximum. La vente en nombre, assure seule le retour sur investissement et garantit la marge bénéficiaire.

La production industrielle du voilier jouet, entraîne, dès 1906, la naissance d'un gréement nouveau. Optant donc pour une simplification, quelques fabricants précurseurs osent l'innovation et dessinent une grand-voile triangulaire qui, en quelques années, devient l'égal, puis le supérieur, du gréement aurique en houari avec tangon très apiqué, qui règne pourtant, en maître incontesté, dans le monde des yachtmen amoureux de leur voiliers de course.

Cette nouvelle coupe de voile, qui prendra d'ici peu le nom de bermudienne, a pu passer pour une simplification à l'extrême - et par là, sans intérêt autre que manufacturier - amenant à une voile avec un guidant long et droit, presque ridicule auront jugé certains yachtmen puristes, même s'ils lui reconnaissent une ligne assurément moderne, trop peut-être.

De fait : côté fabrication, dans un rectangle de toile, tout en respectant trame et chaînette, il est dès lors possible de tailler industriellement et rapidement, en opposition, deux voiles bermudiennes. Imaginez le gain de matière première et de temps, en termes de coupe de trois côtés simplement, de piqûres pour les ourlets et de pose des œillets aux coins de la voile !

Sur les bassins des parcs-promenade, naviguent ainsi, à merveille, de novateurs voiliers jouets. Étonnants dans leur gréement nouveau, ils ne manquent pas de devenir les ambassadeurs de l'invention. Et cette voilure innovante ne peut qu'attirer l'attention des yachtmen attentifs qui accompagnent leurs enfants au parc.

## La course des voiliers jouets

Il faudra attendre une quinzaine d'années pour que le gréement Marconi et la voile bermudienne s'imposent sur les voiliers de plaisance des adultes. Mais n'est-il pas piquant de penser que l'origine de ce gréement, qui est devenu la

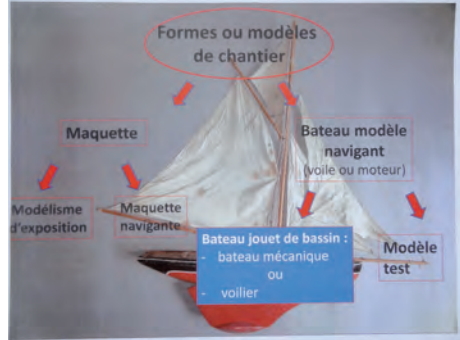


Tableau de synthèse par l'auteur, démontrant la filiation des voiliers jouets, à partir des modèles de chantiers navals créés au Havre.





référence, est une adaptation, pour une application à la norme maritime, d'une simple vision de fabricant de voiliers jouets ?

Cette évolution était irrémédiable. Car, les enfants ayant eux-mêmes été initiés, avec leurs voiliers de bassin, à la vision et aux réglages des voiles d'un gréement Marconi, ne pouvaient, devenus de jeunes adultes passionnés de voile, que réclamer auprès des fabricants de yachts, une transposition sur leur voilier de plaisance, de leurs pratiques d'enfance.

La Première Guerre mondiale ne posera pas une chape de plomb sur les jeux enfantins. Nous l'avons vu précédemment, les voiliers, concurrencés par les coques de fer mécaniques, s'affrontaient sur les bassins des parcs des grandes villes. Elle ne fut qu'un freinage.

Au lendemain du conflit, l'industrie du jouet va d'ailleurs progressivement retrouver son rythme de production, d'autant que les slogans « achetez français », en délaissant les concurrentiels jouets allemands, fleurissent sous la forme d'étiquettes, de vignettes et de réclames.

Pour reprendre une expression connue, le monde de la production industrielle en plein repositionnement, n'est pas celui des Bisounours. Le fabricant Edmond Devaux, par exemple, qui s'impose par le dépôt de plusieurs brevets pour la production par toupillage des coques, voit son entreprise rachetée par Michel Fradet, un fabricant, investisseur, stratège, politique et doté d'un appétit croissant, qui élimine ainsi un sérieux concurrent. Michel Fradet, tous

les enfants l'ont connu, *via* sa production remarquable : il est le père des voiliers Nova. Il est, par ailleurs, éditeur de la revue professionnelle *Le Jouet Français*. Dans les années 1930, on lui doit l'utilisation de l'image dynamique du *streamline*, très récemment importée des États-Unis. Appliquée à sa ligne de voiliers jouets, il optimise alors à son profit l'effet de mode qui caractérise l'engouement pour l'art Déco.

Outre ce grand parmi les grands, des dizaines de fabricants de voiliers - Charles Deffain, Léon Giraud-Sauveur, Albert Billet et ses voiliers *MAB*, Lucien Collin et la production *Collin-Lévêque*, Martel à

*Publicité pour les bateaux Nova, utilisant le principe Art déco du streamline, importé des États-Unis (d'après le dessin de A. Cayeux)*

collection particulière



Saint-Servan - se partagent le marché jusqu'à la Seconde Guerre mondiale. Dès le début des années 1940, le dictat de l'occupant, les réquisitions d'usines et la pénurie de matières premières – métal, bois, tissus - mettent à mal la trame industrielle nationale.

Au lendemain de la guerre, dans une France très éprouvée, de nouveaux noms s'imposent, comme par exemple : Marine-Jouet à Paris, Borda, Tirot, Chamare, de façon éphémère et anecdotique, Bourgueil, avec la marque *Vogue*, Henri Gaultier et sa *Hotte aux Jouets*, Giraud-Sauveur, passé sous la direction d'un des fils et Nova, qui est toujours le leader par la qualité de sa production. Plus pour longtemps.

## *Perdus corps et biens ...*

Parmi ces fabricants issus du renouveau d'après-guerre, une production s'impose par son originalité, il s'agit de la marque Nillop. Qu'est-elle exactement ? Nillop est l'anagramme de Pollin, qui est lui-même le patronyme de Maurice Pollin. Il est né en novembre 1911 à Bordeaux. En 1957, il est directeur d'une usine de production de jouets en bois, implantée à Lézignan-Corbières (Aude).

Fabricant généraliste, Maurice Pollin se découvre, dès 1958, un attrait particulier pour les voiliers. Il sent qu'il y a un créneau à prendre, auquel aucun fabricant n'a encore pensé : une homologation officielle pour une ligne de voiliers de loisir, mais aussi de compétition. Il développe une section jouets de « constructions nautiques » dont le principe repose sur l'utilisation du contreplaqué « marine » pour les coques et les ponts, comme l'indique l'intéressé lui-même « *suivant les méthodes employées dans les chantiers maritimes* ». Dès 1959, il obtient un label de conformité de la Fédération Française de Yachting à Voile (FFYV), pour les concours de voiliers modèles, dans la série de la jauge officielle des 0,75 junior.

Un phénomène cataclysmique est pourtant en gestation. Il va clôturer de façon dramatique le temps des *Trente Glorieuses*. 1974 : premier choc pétrolier, suivi d'une seconde crise qui débute en 1978, encore plus sévère que la première.

Les deux crises occasionnent une plaie béante chez les artisans et les petits industriels. Un autre constat, qui s'avère létal pour beaucoup de fabricants de jouets, est que les activités de plein air n'ont plus l'attention des enfants, de plus en plus attirés par les jeux de société et les premiers jeux électroniques.



*Encart publicitaire pour les voiliers Pollin  
(Annuaire du jouet, dec1959)*

D.R.



Entre le début des années 1970 et celui des années 1980, la plupart des fabricants de voiliers jouets ferment : Deffain, *Nova*, *Borda* de Mamers, *JL*, *Nillop*, *JRD* de Paris, *JAB* de Granville, mais également ceux qui avaient pourtant mis sur une adaptation de leurs chaînes de production en optant pour le plastique thermoformé : *La Hotte aux Jouets* de Henri Gaultier, *JEM* à Lyon, *GS* à Champagne...

La mise en cessation d'activité d'une entreprise, jugée par ailleurs fragile, ne déclenche aucun enthousiasme chez les investisseurs. L'absence de repreneurs, eux-mêmes très dubitatifs sur un devenir possible de la production des jouets en bois, marque la fin de ces entreprises.

Le voilier jouet de qualité, a vécu.

Les recherches pour la connaissance de l'histoire du développement du voilier jouet méritent encore d'être affinées, pour mieux en cerner le déroulement, en appréhendant dans ses détails et ses subtilités industrielles, les influences, les originalités, les déclinaisons d'une production en nombre, qui flirtent avec les millions d'unités produites : approximativement 700 000, en soixante ans d'activité pour *Tirot*, 800 000, pour *Borda* en cinquante ans, plus d'un million pour *Nova* sur le même pas de temps, et probablement plus du double pour *Giraud-Sauveur*... Sans compter les dizaines d'autres fabricants, à la production plus modeste.

#### Orientation bibliographique :

DEFRADAT S. (2001). *Du chocolat. Des images et des jouets*. Du May éd., Boulogne-Billancourt : 208 p.

FREMOND D., MADE-VACHE A. et NIDERLINDER A. (2007). *Bateaux jouets 1850-1950*. Coédition Musée national de la Marine, Paris, Editions du Chêne, IMP Blanchard imp. : 192 p.

GUILLOTTEL Ph. et ALLAIN-DUPRE Y. (2010). *Vogu'emer les Voiliers Guérandais*. Editions LR Presse, Auray : 160 p.

MARCHAND F. (2016). *Radiguet et fils. Les jouets scientifiques*. Editions Divinence ; SCEI, imp., Ivry-sur-Seine, France. 188 p.

MERING A. et MESTROT F. (2002).- *Canots et voiliers de nos bassins 1935-1970*. Edition Plein Gaz, Paris : 184 p.

REMISE J. (2007). *Le jouet et la mer. Histoire d'une collection*. Editions Monelle Hayot, Saint-Rémi-en-l'Eau, imprimé en Chine : 303 p.

VINCENT Th. (2009). *Les voiliers jouets en France 1863-2009*. LR Presse édition, Auray : 287 p.