

# Apprendre à naviguer autour du monde

Anne GAUGUE

Université Blaise Pascal, Clermont-Ferrand – Carta

La grande plaisance hauturière est une pratique qui apparaît à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle et se développe rapidement au cours du XX<sup>e</sup> siècle. Vivre sur un bateau devient un mode de vie dans les années 1960 et 1970 dans le sillage de Bernard Moitessier ou du chanteur Antoine. Aujourd'hui, selon J. Cornell (2002), entre 10 000 et 12 000 voiliers de grande croisière naviguent autour du monde. Ces plaisanciers au long cours sont des touristes d'un genre un peu particulier : ils peuvent être considérés comme touristes dans la mesure où ils se déplacent et ont des pratiques récréatives, telles que la découverte, le repos, le jeu ou la sociabilité. Cependant, dans la mesure où ces croisières s'inscrivent sur une longue durée (plus d'un an), l'alternance entre quotidien et hors quotidien, entre temps de travail et de vacances s'effectue selon des logiques différentes que dans le cas des mobilités touristiques plus courantes. Ceux qui ont choisi ce mode d'habiter peuvent être considérés comme des voyageurs.

Ma recherche s'appuie sur un corpus de 142 adultes qui, depuis 1950, naviguent ou ont navigué au long cours durant une année ou davantage. Ce corpus a été constitué à partir de récits de vie, publiés ou mis en ligne sur Internet et par des entretiens. Pour habiter la mer, et naviguer autour du monde, ou autour d'un océan comme l'Atlantique, l'apprentissage est nécessaire, car les plaisanciers doivent maîtriser un certain nombre de compétences, de l'orientation en mer au réglage des voiles. Nous verrons dans un premier temps dans quel cadre ces plaisanciers hauturiers ont découvert la navigation à voile, puis les modes d'acquisition des compétences nécessaires à la grande croisière.

## Des vacances au voyage

Quitter un habitat sédentaire pour vivre sur un bateau et itinérer d'escale en escale est un changement d'habiter radical. Quelles sont les motivations qui amènent un individu à faire ce choix ? De façon très synthétique, il apparaît que de 1950 à la fin des années 1970, le choix de la rupture d'avec son quotidien est motivé par la peur de l'ennui et le refus de devoir se conformer aux modèles de vie dominants. La longue croisière attire alors les jeunes générations et, de 1950 à 1980, 60 % des navigateurs constituant notre corpus partent avant 30 ans. Depuis les années 1980, la décision de partir est prise plus tardivement, à un âge où la majorité des plaisanciers est installée dans la vie active. Ils souhaitent rompre avec un rythme de vie jugé trop contraignant et partent pour avoir du temps pour eux et pour vivre en famille, avec les enfants. Depuis 1980, c'est désormais entre 35 et 45 ans (dans 37 % des cas) ou après 55 ans (26 %) qu'on largue les amarres.

## Voyage et apprentissage

Vouloir rompre avec son mode de vie n'implique pas de choisir pour autant un mode d'habiter itinérant. Si ces individus soucieux de rompre avec leur quotidien

se tournent vers un habitat mobile, c'est pour se confronter à l'altérité et faire de nouvelles rencontres. La confrontation à l'altérité est pensée comme un apprentissage. Dans l'entre-deux-guerres, Alain Gerbault choisit d'habiter en mer pour « s'instruire en voyageant, étudier la différence des conceptions qu'ont du bien et du mal les différentes races et la manière de penser des indigènes, manière si différente de celle des blancs » (1929 : 226). Ce qui a poussé Le Toumelin à effectuer un tour du monde en solitaire de 1949 à 1953, c'est le désir de « mieux connaître les êtres humains, dans leur milieu naturel, du haut en bas de l'échelle humaine » (1995 : 422). Aujourd'hui, la majorité des plaisanciers insiste sur l'importance de la découverte dans le choix de la mobilité, à l'instar de Claudie qui navigue avec son mari : « Nous sommes partis pour découvrir d'autres endroits, d'autres gens, d'autres cultures, pour côtoyer la différence » (entretien Las Palmas, nov. 2008). Les plaisanciers insistent d'autant plus sur cet aspect formateur du voyage qu'ils naviguent avec leurs enfants. Un couple de médecins considère que leur voyage « est essentiel pour l'ouverture d'esprit de [ses] enfants » âgés de 7 et 9 ans (cité par Gourmelen-Vibart, 1999 : 82), tandis que les Le Gall ont souhaité « vivre avec les enfants ailleurs et autrement. Leur faire rencontrer d'autres gens, d'autres modes de vie, d'autres cultures et religions » (*Journal de bord*, 2003).

### **Apprendre à naviguer**

Pour partir sur un voilier à la découverte du monde, il est nécessaire d'avoir quelques compétences en matière de navigation à voile.

Ils ne sont que 10 % à n'avoir jamais navigué avant de larguer les amarres pour le grand voyage. La plupart de ces néophytes embarquent avec un skipper compétent, ami ou conjoint. Dans de très rares cas, le projet de croisière au long cours est porté par un couple dont aucun des membres n'a d'expérience en navigation : cela concerne six plaisanciers sur 142, qui ont appris à maîtriser leur voilier après leur départ.

L'immense majorité de ceux qui se lancent à la découverte du monde sur leur voilier ont déjà une expérience en matière de navigation. Selon les époques, les lieux d'apprentissage diffèrent. Savoir naviguer à la voile a d'abord été un savoir professionnel avant d'être associé au loisir. Parmi les premiers plaisanciers au long cours, un certain nombre sont des marins professionnels qui ont occupé des postes de commandement. Joshua Slocum est le premier à faire un tour du monde en solitaire sur un voilier entre 1895 et 1898. Lorsqu'il largue les amarres, il a derrière lui une solide expérience de la mer qu'il acquiert d'abord sur des bateaux de pêche, où il embarque comme mousse à l'âge de douze ans, puis sur des navires de commerce, qu'il commande durant vingt-cinq ans. D'autres circumnavigateurs sont également des capitaines de la marine marchande, comme Louis Bernicot (tour du monde en solitaire de 1936 à 1938) ou Le Toumelin (tour du monde en solitaire de 1949 à 1952). Et dans l'entre-deux-guerres, il n'est pas rare que les candidats à la grande croisière qui ne sont pas des marins professionnels se forment en embarquant sur des bateaux de pêche. Ainsi, Alain Gerbault apprend à naviguer sur le yacht de son père mais également en embarquant pour des sorties à la journée avec des pêcheurs côtiers de Dinard. Pour se préparer à de lointaines navigations, Hermine de Saussure et Ella Maillart choisissent de faire leur apprentissage sur un thonier de Groix.

Aujourd'hui, la très grande majorité des plaisanciers hauturiers a expérimenté la navigation durant ses loisirs ou ses vacances. L'apprentissage de la voile débute le plus souvent sur des dériveurs, puis se poursuit au cours de croisières côtières en habitable, en famille, avec des amis ou lors de stages, notamment aux Glénans ou à l'UCPA.

Le plus souvent, c'est durant l'enfance, sur le bateau de la famille ou d'amis que les plaisanciers au long cours découvrent la voile. La transmission des compétences nautiques est d'abord familiale et intergénérationnelle. Après avoir expérimenté la voile enfant, les plaisanciers recherchent une formation plus poussée dans une école de croisières. Ce temps de la libre découverte avant la formation encadrée est précieux car il permet de se familiariser avec la mer et d'aimer la voile avant de subir les contraintes inhérentes à tout apprentissage. Hamon souligne ainsi : « avant d'apprendre à régler ma voile ou à tracer une route, j'ai appris à flotter. [...] J'ai eu le temps, le loisir d'approcher la culture de la mer et l'élément marin, le temps d'observer la vague plus que la machine, avant d'ingurgiter l'indispensable technique » (Hamon, 1997 : 195).

### Écoles de voile

Un certain nombre de plaisanciers hauturiers a effectué des stages dans des écoles de voile. En France, la première de ces écoles s'ouvre en 1938, près de Saint Jean de Luz. Issue du Yacht club basque, créé trois ans auparavant, elle est abritée dans le fort de Socoa, dans la baie de Saint Jean de Luz, et dirigée par le commandant Rocq. Dans ce lieu, les jeunes gens de bonne famille s'initient aux techniques de navigation ainsi qu'aux règles de savoir-vivre que tout yachtman digne de ce nom doit maîtriser. C'est après la Seconde Guerre mondiale que l'apprentissage de la voile se démocratise avec l'ouverture du centre des Glénans, créé par Philippe et Hélène Vianney. Ce centre, ouvert en 1947 dans l'archipel des Glénan au large de Concarneau, a formé des générations de plaisanciers. À l'origine, il était destiné à aider ceux qui avaient passé leur jeunesse dans la résistance à réintégrer la vie civile en leur proposant bourses d'études, stages de formation professionnelle et activités de loisirs. Le succès du centre des Glénans est rapide et passe de l'accueil de 120 stagiaires en 1947 à six fois plus, cinq ans plus tard (Linard, 1997). Des succursales sont ouvertes, d'abord en Bretagne Nord à Paimpol et dans la rivière du Trieux, qui proposent des croisières en Manche, puis en Corse, dans le Golfe du Morbihan, en Irlande et sur l'étang de Thau. Dans ce centre, un savoir spécifique à la navigation de plaisance se constitue. Le *Cours de navigation* des Glénans, rédigé collectivement, est publié en 1961 et remplace les cours ronéotypés existant depuis 1951. Il est depuis, régulièrement réédité et enrichi (la sixième édition date de 2002) et aborde tous les points qu'un plaisancier, naviguant en dériveur ou en habitable, doit maîtriser : le bateau, les manœuvres, la météorologie, le paysage marin, la navigation et la croisière, le tout en plus de 1 200 pages. En 1997, 600 000 exemplaires, toutes éditions confondues ont été vendues (Linard, 1997).

Sur les bateaux, la pédagogie s'appuie sur la rusticité et l'austérité : pendant longtemps, les voiliers ne sont pas équipés de moteurs ni de toilettes. Sur les quais et en mer, le style Glénans « inimitable et inégalé s'est imposé, mélange complexe d'ascétisme boy-scout, de convivialité façon auberge de jeunesse, de fusion républicaine et d'encyclopédisme tatillon (pourquoi se limiter aux quatre nœuds vraiment indispensables quand le catalogue en comprend 2 478 ?). La mer, ce n'était plus cher, mais cela devenait scolaire, avec ses hiérarchies du savoir, ses épreuves. [...] Ma critique remonte à trois décennies. Depuis les Glénans ont perdu leur monopole, leur misogynie, leur austérité biribiesque et ont conservé l'essentiel, une incomparable pédagogie de la mer » (Hamon, 1997 : 188-190). Aujourd'hui, les Glénans sont considérés comme la première école de voile d'Europe et ont contribué à démocratiser ce sport. Le centre accueille 15 000 stagiaires par an qui s'initient à la plongée, au dériveur, au catamaran, au windsurf ou à la croisière hauturière.

## Larguer les amarres

Le voyage à la voile suppose deux types de savoir-faire : il faut maîtriser la navigation, c'est-à-dire être capable de tracer sa route, faire un point, déchiffrer les instructions nautiques, lire une carte marine, etc. Il faut également connaître les techniques de propulsion à la voile. Cette compétence mobilière qui permet aux navigateurs de s'orienter sur les océans du globe s'appuie sur un savoir savant mobilisant des raisonnements scientifiques, notamment mathématiques et astronomiques, ainsi que sur un savoir empirique, basé sur l'observation et l'interprétation de l'environnement.

## Les modes d'apprentissage

L'apprentissage de la croisière au long cours s'effectue selon quatre modalités principales :

- l'expérience individuelle ;
- les témoignages des autres navigateurs ;
- la lecture des guides et manuels de grande croisière ;
- la participation aux structures d'encadrement que sont les transats organisées.

C'est essentiellement par l'expérience que les plaisanciers acquièrent et développent leurs compétences. Lorsqu'ils décident de larguer les amarres, les candidats au grand voyage n'ont qu'une expérience réduite de la croisière ; ils sont très peu nombreux à avoir pratiqué la navigation hauturière. Pour se préparer au mieux, certains vont effectuer un galop d'essai : par exemple, une navigation de quelques mois en Méditerranée ou une traversée de l'Atlantique avant le vrai grand départ. Et l'apprentissage de la navigation se poursuit bien sûr tout au long de la grande croisière. Avant l'invention du GPS, ils étaient un certain nombre à naviguer uniquement à l'estime<sup>1</sup> durant les premiers mois de leur croisière, comme le couple van de Wiele qui navigue ainsi de Belgique à Casablanca ou encore Marcel Bardiaux. Lorsque ce dernier s'élance des Canaries vers Dakar pour sa première navigation de plus d'une semaine hors de vue de la terre, il ne sait pas utiliser un sextant. « J'avoue qu'à ce moment je n'étais qu'un débutant malgré les dix-huit mois vécus à bord car je navigue encore à l'estime, c'est-à-dire que je ne sais pas faire le point astronomique » (Bardiaux, [1958] 1997 : 141).

Les témoignages des autres navigateurs sont également une source d'informations appréciée et recherchée. Ces témoignages peuvent être des récits de voyages ayant fait l'objet de publications ou consultables sur Internet. Avant le départ, ces récits nourrissent le rêve ; durant les navigations, ils sont considérés comme documents techniques. Ainsi, lors de la transatlantique retour, les Van de Wiele ne lisent pas le récit de Bernicot mais le « consultent » (1954 : 294). C'est lors des passages difficiles que l'expérience des prédécesseurs est la plus sollicitée. Pour passer le cap Horn, Bernard Moitessier lit *Une fois suffit*, des Smeeton et *To the great southern sea*, de William Robinson « comme on prépare un examen » (1967 : 200). Il estime que pour cette navigation difficile, il dispose d'un atout de taille : « nous bénéficierons de l'expérience des autres. Ceux qui sont passés aident les autres à passer. Mais ceux qui se sont fait étendre aident quelquefois beaucoup plus » (*ibid.* : 121).

Les plaisanciers rentrent également directement en contact avec des marins ayant emprunté l'itinéraire qu'ils envisagent. Lorsque Bruno d'Halluin envisage de passer

1. On parle de navigation à l'estime lorsque le point, c'est-à-dire la localisation du voilier, est estimée à partir du cap suivi et de la distance parcourue, elle-même mesurée par le loch.

le cap Horn, il demande conseil à André Gentil qui vient d'achever un tour du monde par les trois caps. Durant le voyage, le plaisancier peut se former auprès de navigateurs plus chevronnés. Jusqu'au début des années 1960, il n'est pas rare qu'au cours d'une escale, des officiers de la marine nationale prennent le temps de former les plaisanciers hauturiers à la navigation astronomique. C'est à Dakar qu'un officier de la Royale apprend à Marcel Bardiaux les formules de navigation astronomique, et c'est sur l'île de Sainte-Hélène en 1957 que Bernard Moitessier reçoit un enseignement similaire, toujours de la part d'un officier de la marine, alors qu'il vit sur son voilier depuis 1952.

Par ailleurs, des aides toujours plus nombreuses encadrent les grandes navigations et les facilitent. Les plaisanciers ont à leur disposition de nombreux ouvrages techniques, type instructions nautiques ou guides de croisière, qui décrivent les sites d'escales, du mouillage forain à la marina, et précisent comment y accéder ainsi que les équipements et services disponibles à terre : magasins d'alimentation, médecins, moyens de transports, etc. Pour les longues traversées, les plaisanciers ont à leur disposition des cartes ou des manuels, des *Pilots Charts* aux guides de grandes croisières, précisant les conditions météorologiques qu'ils sont susceptibles de rencontrer en mer ou encore la force et la direction des courants marins.

Des navigations organisées facilitent également l'apprentissage de la navigation hauturière. La mise en place de navigations encadrées a d'abord concerné la traversée de l'Atlantique. Depuis le début des années 1980, la transat des alizés, la transat des passionnés ou encore l'*Atlantic Rally for Cruisers* (ARC) permettent de relier les Canaries aux Antilles. Tous les bateaux partent et arrivent dans un même port ; les places y sont réservées, les formalités simplifiées et la sécurité améliorée. Par ailleurs, aux Canaries, les plaisanciers peuvent suivre des cours sur les différents aspects de la transat, des conditions météorologiques à la gestion de l'énergie à bord en passant par l'avitaillement du bateau. La demande est forte pour ces croisières organisées, et tous les ans l'ARC affiche complet plusieurs mois avant le départ. Depuis 2008, il existe un encadrement similaire pour effectuer un tour du monde. En 2008, la première édition de la *World ARC* rassemble quarante-trois voiliers et en janvier 2010, ce sont trente-sept voiliers qui, dans le cadre de la deuxième édition, ont quitté les Caraïbes pour un tour du monde de quatorze mois. Sur le site de *World ARC 2010*, les organisateurs insistent sur la qualité de l'encadrement : « une équipe polyglotte de *World Cruising Club* sera déplacée dans chaque port afin de prendre soin des participants à terre pendant qu'un réseau de sécurité et de communication sera mis en place pour toutes les traversées océaniques », et sur le site sont diffusés les derniers bulletins météorologiques ainsi que toutes les recommandations de l'équipe pour choisir la meilleure route (<http://www.worldcruising.com/>, consulté en janvier 2010).

### **La perception de ces modes d'apprentissage**

Ces modes d'acquisition des compétences ne sont pas tous perçus de la même façon et, dans la communauté des plaisanciers au long cours, des processus de distinction sont – comme ailleurs – à l'œuvre.

Les transats organisées ne sont pas toujours considérées d'un œil bienveillant par les navigateurs. « La présence de l'ARC à Las Palmas, c'est jusqu'à présent le plus mauvais côté de mon voyage » m'explique l'un d'entre eux tandis qu'un autre m'affirme : « Les voyages organisés, pas question. Je suis très réticent face aux traversées organisées du genre route du soleil ou transat des passionnés » (entretien Las Palmas, novembre 2009). Les voiliers naviguant dans le cadre de transatlantiques organisées occupent la majorité des places dans les ports ; ils ont priorité sur les autres

bateaux et les plaisanciers voyageant de façon individuelle sont dès lors contraints de leur laisser leur place au ponton. Par ailleurs, ceux qui choisissent de naviguer avec un encadrement sont souvent considérés comme disposant de faibles compétences et ayant besoin d'être encadrés et guidés dans leur navigation et leur voyage.

Les documents nautiques du type carte des vents ou instructions nautiques sont systématiquement consultés, mais sont souvent critiqués pour leur manque de fiabilité. Les plaisanciers disent ne pas rencontrer sur leur route les conditions météorologiques décrites dans ces cartes et ouvrages techniques. Et cela est une constante depuis le début de la plaisance hauturière. Lors de sa traversée de l'Atlantique Nord en 1923, Alain Gerbault se plaint : « voilà plus de trois semaines que je n'ai eu un temps favorable en dépit des flèches pleines de promesses de la carte des vents » (1924 : 70). Pour sa traversée de Dakar au Brésil, Bardiaux a tracé sa route « en tenant compte des proportions dans les différentes directions indiquées par les cartes des vents éditées par les Marines française, américaine et anglaise. Eh bien ! Les vents de l'Atlantique se fichent éperdument des trois Marines à la fois » ([1958] 1997 : 177). Quant aux Decaix, ils s'étonnent de rencontrer des vents forts durant la traversée entre la Californie et les Marquises, alors que « les documents nautiques et J. Cornell disaient l'inverse » (*Voyage de Taranis*, janvier 2008).

Ce qui est valorisé, c'est l'expérience individuelle ainsi que la capacité de connaître le bon récit de navigation ou mieux, d'être en relation avec le marin chevronné qui va vous former. De la fin du XIX<sup>e</sup> siècle au début des années 1970, les pionniers de la navigation de plaisance, de Joshua Slocum à Bernard Moitessier, de Vito Dumas aux *Damien*, ont défriché les routes de grande croisière. La somme de ces expériences individuelles constitue une compétence collective, un savoir-naviguer utilisé par ceux qui, aujourd'hui, souhaitent s'élancer sur les traces de leurs illustres prédécesseurs. Et cette somme de connaissance est considérée par les plaisanciers comme étant plus fiable que les synthèses statistiques.

Les activités que le touriste découvre et apprend durant ses temps de vacances ou de loisirs peuvent influencer profondément sa manière de vivre. Un certain nombre de chercheurs, de Philippe Duhamel à Jean Viard, ont montré qu'un lieu découvert pendant les vacances peut devenir un lieu de résidence permanente. Comme en témoigne l'exemple des plaisanciers au long cours, les apprentissages touristiques peuvent également nous conduire à changer de mode d'habiter. La majorité d'entre eux a d'abord expérimenté cet habitat itinérant et polytopique en embarquant pour des croisières côtières durant ses vacances. Et aujourd'hui ce sont ces plaisanciers qui perpétuent l'art de la navigation à voile

Au cours du XX<sup>e</sup> siècle, la mer, espace de travail, est devenue également un espace de loisirs ; dès lors, l'apprentissage de la mobilité maritime n'est plus réservé aux seuls marins professionnels. Au début du XX<sup>e</sup> siècle, les plaisanciers au long cours sont eux-mêmes des professionnels ou se sont formés en embarquant avec des pêcheurs. Et c'est encore le cas dans l'immédiat après-guerre : lorsque l'école des Glénans ouvre en 1947, les cours sont assurés par un pêcheur et les premières années, les stagiaires embarquent sur les dundees thoniers concarnois, jusqu'à ce que ces unités soient désarmées (Linard, 1997). Aujourd'hui, l'apprentissage de la plaisance s'est autonomisé par rapport à ceux qui, traditionnellement, maîtrisaient ces compétences.

Désormais, c'est la plaisance qui permet que se maintienne le savoir traditionnel de navigation. Ainsi, les plaisanciers sont les derniers marins qui, par jeu, continuent d'utiliser un sextant. Si la maîtrise de cet instrument fait toujours partie de la formation des officiers de marine, à la passerelle d'un cargo ou d'un chalutier, l'officier de

quart ne joue pas à naviguer à l'ancienne. De même, dans les sociétés industrialisées, seuls naviguent aujourd'hui à la voile ceux qui pratiquent la mer pour le plaisir. Un savoir maritime a été constitué par ceux qui habitaient la mer dans le cadre de leur travail ; certaines de ces compétences ne sont plus entretenues que par les seuls plaisanciers. C'est grâce aux activités récréatives que se perpétue un savoir-faire qui n'est plus activé sur les navires de travail, où il est apparu et s'est développé. L'art traditionnel de la navigation se maintient et se perpétue grâce à la plaisance.

### Références bibliographiques

- ANTOINE (1997) : *Globe-flotteur*, Paris, Arthaud / J'ai Lu.
- BARDIAUX M. [1958] (1997) : *Aux quatre vents de l'aventure*, t. I, *Le défi au cap Horn*, Paris, Arthaud.
- BARDIAUX M. [1959] (1998) : *Aux quatre vents de l'aventure*, t. II, *Par le chemin des écoliers*, Paris, Arthaud.
- BERNICOT L. [1939] (2002) : *La Croisière d'Anahita*, Paris, Gallimard, coll. « Voiles Gallimard ».
- CORNELL J. (2002) : *Objectif Grande croisière : bateaux, équipements et vie à bord*, Cenon, Loisirs nautiques.
- DECAIX P. (2002 – en cours en 2010) : *Voyage de Taranis*, consulté depuis 2006 sur <http://www.stw.fr/>
- HALLUIN B. d' (2004) : *La Volta. Au cap Horn dans le sillage des grands découvreurs*, Paris, Transboréal.
- GERBAULT A. (1929) : *À la poursuite du soleil*, Paris, Grasset.
- GERBAULT A. (1924) : *Seul à travers l'Atlantique*, Paris, Grasset.
- GOURMELEN J.-L. et Vibart E. (1999) : « Ils se préparent au grand départ », *Voiles et voiliers*, n° 344, p. 74-91.
- HAMON H. (1997) : *Besoin de mer*, Paris, Seuil.
- LE GALL (2003-2004) : *Journal de bord* [En ligne], <http://www.samos.saba.free.fr/> (consulté en avril 2005).
- LE TOUMELIN J.-Y. (1995) : *Kurun autour du monde 1949-1952*, Paris, Hoëbeke.
- LINARD A. (1997) : « Les 50 ans des Glénans », *Le Chasse-marée*, n° 107, p. 2-15.
- MAILLART E. [1942] (2002) : *La Vagabonde des mers*, Paris, Payot.
- MOITESSIER B. (1967) : *Cap Horn à la voile*, Paris, Arthaud / Tchou éditeur.
- MOITESSIER B. (1986) : *La Longue route*, Paris, Arthaud / J'ai Lu.
- MOITESSIER B. (1988) : *Vagabond des mers du sud*, Paris, Arthaud / J'ai Lu.
- MOITESSIER B. (1993), *Tamata et l'alliance*, Arthaud J'ai Lu.
- SLOCUM J. (2000) : *Seul autour du monde sur un voilier de onze mètres*, Paris, Chiron.
- VAN DE WIELE A. (1954) : *Pénélope était du voyage*, Paris, Flammarion.

