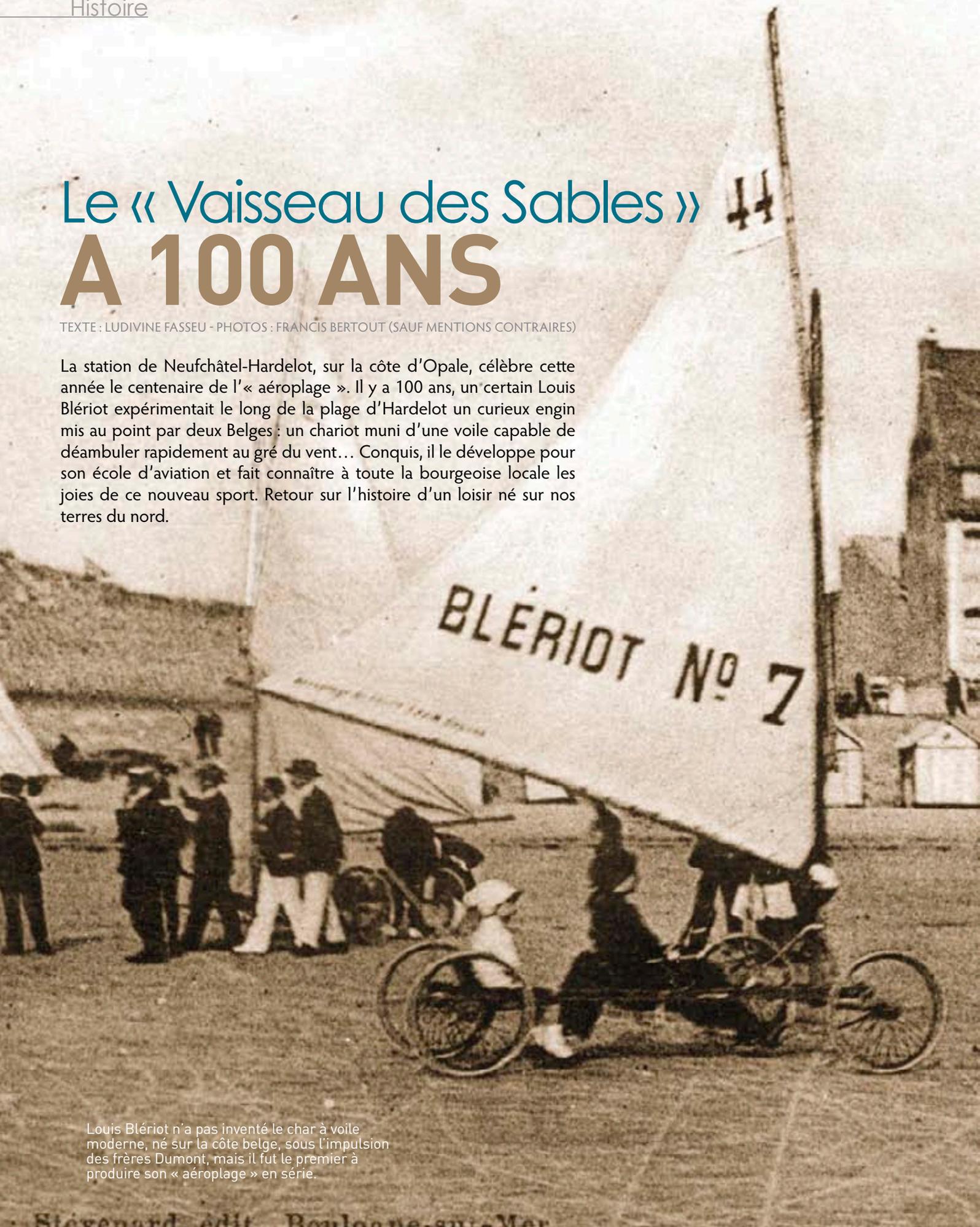


Le « Vaisseau des Sables » A 100 ANS

TEXTE : LUDIVINE FASSEU - PHOTOS : FRANCIS BERTOUT (SAUF MENTIONS CONTRAIRES)

La station de Neufchâtel-Hardelot, sur la côte d'Opale, célèbre cette année le centenaire de l'« aéroplage ». Il y a 100 ans, un certain Louis Blériot expérimentait le long de la plage d'Hardelot un curieux engin mis au point par deux Belges : un chariot muni d'une voile capable de déambuler rapidement au gré du vent... Conquis, il le développe pour son école d'aviation et fait connaître à toute la bourgeoisie locale les joies de ce nouveau sport. Retour sur l'histoire d'un loisir né sur nos terres du nord.



Louis Blériot n'a pas inventé le char à voile moderne, né sur la côte belge, sous l'impulsion des frères Dumont, mais il fut le premier à produire son « aéroplage » en série.

E. S. 971. HARDELOT (P.-de-C.)
Concours d'Aéroplages



Si le char à voile en tant que sport est récent, l'utilisation du vent comme force de propulsion terrestre remonte à plusieurs millénaires. Déjà 2000 ans avant JC, les Pharaons utilisaient des « chars à vent » dans le désert égyptien pour construire des temples. « *On a retrouvé une structure de chariot à voile dans le temple funéraire d'Amenemhat III à Hawara en bordure du Fayoum* » explique Antoine de La Fouchardière, passionné de char à voile et membre du club des Drakkars à Hardelot. « *Sans doute l'avait-il fourni à ses esclaves pour construire sa dernière demeure* ». Au IV^e siècle, les Chinois utilisent des brouettes de bambous aux voiles gonflées de vent capables de transporter une trentaine d'hommes. On raconte qu'elles auraient servi à la construction de la muraille de Chine... Un peu plus proche de nous, en 1600, Simon Stevin de Bruges, mathématicien et conseiller du Prince Maurice de Nassau révolutionne les moyens de transport en construisant un char à voiles carrées capable de transporter vingt-huit personnes et de se déplacer sur les plages hollandaises à plus de trente kilomètres à l'heure. « *Un cheval au galop ne pouvait rivaliser. Beaucoup de souverains et de seigneurs européens, présents lors du voyage inaugural, vont*

ensuite le copier et utiliser ce tout nouveau moyen de transport » indique Jan Leye dans son ouvrage « *L'aventure du char à voile* » paru aux éditions Stinching Kunstboek. « *Chariots à voile* », « *voitures à voile* », « *chars volants* »... Avant 1900, le char à voile est avant tout un outil pour transporter des matériaux et surtout un moyen de se déplacer plus rapidement.

Blériot lance l'aéropage

Le char à voile apparaît comme sport à la fin du XIX^e siècle. Contrairement à ce que l'on peut souvent lire, Louis Blériot n'en est pas l'inventeur. « *Blériot est celui qui va le faire connaître, le populariser* » explique Antoine de la Fouchardière. « *On admet généralement que la construction du premier char à voile par le Belge André Dumont en 1898 à La Panne marque le début du char à voile comme sport. L'année suivante, son frère François va en fabriquer un plus léger et plus vif* ». Dès lors, c'est à celui qui construira l'engin le plus rapide. En 1905, les premiers chars à voile franchissent les frontières et gagnent les plages d'Hardelot, du Touquet ou encore de Berck. La première course officielle se déroule à La Panne pendant →

La ronde des sables édition 2010 sur la plage des Hemmes. Près d'une centaine de pilotes étaient présents.





© Marc Dumigny

Ce char fabriqué par Didier Gervais, constructeur de char à voile à Dannes (voir page suivante) est piloté par Hans-Werner Eickstaedt le N°1 allemand.

Interview de François Despature, président des Drakkars, club d'Hardelot

Pays du Nord : Quelles sont les grandes nations de char à voile ?

François Despature : La France, la Belgique, l'Allemagne et la Grande-Bretagne se distinguent dans les compétitions internationales mais le char à voile se pratique partout dans le monde. Aux Etats-Unis, en Amérique latine et en Australie, le char à voile se pratique sur des lacs asséchés. Dans les pays nordiques et les pays de l'Est, le char à voile sur glace est un sport très répandu. Le char à voile s'adapte à son environnement !

PdN : Est-ce un sport ouvert à tous ?

F. D. : Oui, nous accueillons au club des chars à voiles de tous les âges. On peut commencer à partir de 7-8 ans sur un char de classe 5, très maniable. Puis, on évolue petit à petit sur des chars plus rapides. Les plages du Nord-Pas de Calais sont idéales pour débiter, elles sont très longues et très larges.

PdN : Quelles qualités faut-il pour piloter un char à voile ?

F. D. : Pour commencer, il faut avoir beaucoup d'humilité et ne pas se sentir tout puissant face à la nature ! Il faut au contraire jouer avec elle et savoir tenir compte des conditions climatiques. Il faut savoir « lire » la plage et lire les vents. A chaque changement de marée, le terrain de jeu change ! C'est un sport qui demande de cultiver le respect du terrain mais aussi le respect des autres. A 100 km/h sur la plage, on ne peut pas se permettre de faire n'importe quoi.

PdN : Est-ce un sport à la mode ?

F. D. : Près de 3 000 personnes franchissent les portes du club chaque année. C'est un sport qui fait de plus en plus d'adeptes pour son côté nature. Notre terrain de jeu, c'est l'estran. A chaque marée, les lumières changent, les paysages changent, les conditions de pratique changent. Outre son côté physique, c'est un merveilleux moyen de se balader !



→ l'été 1909. Blériot, qui possède une villa à Hardelot - « l'Escopette » - est intrigué par cet engin « presque » volant. A l'époque, les médias du monde entier ne jurent que par l'aviateur cambésien. Louis Blériot vient de réaliser l'exploit de traverser la Manche en avion. Il décide de fabriquer son propre spécimen de char à voile et l'expérimente le long de la plage d'Hardelot. Ses essais lui permettent d'atteindre par grand vent les cent kilomètres à l'heure. Devant l'engouement suscité par son rapide engin, il décide de le mettre en production dans ses usines et le popularise en le baptisant « aéroplage ». La presse s'empare de son invention et présente Blériot comme l'inventeur du système. Pourtant, Blériot s'appuie nettement sur les modèles inventés par les frères Dumont. Mais sous l'impulsion de l'aviateur, de multiples courses commencent à s'organiser... Hardelot accueille en 1913 le premier meeting international d'aéroplage. Blériot perfectionne ses modèles. « *Il va d'ailleurs beaucoup l'utiliser dans son école de pilotage à Buc en région parisienne. Quand le vent était trop fort, il plaçait ses élèves dans des aéroplages pour qu'ils puissent acquérir une certaine maîtrise du vent* » explique Antoine de la Fouchardière. Les meetings et concours d'aéroplages vont attirer les foules. « *On organisait des compétitions d'aéroplages comme on organisait des compétitions de tennis ! C'était de la folie. Jusqu'alors, le char à voile était plutôt réservé à la grande bourgeoisie. Les machines étaient unitaires, il fallait avoir les moyens de se les faire construire. Quand Blériot décide de les fabriquer en série, il propulse l'aéroplage en véritable engin de loisirs* ».

Les deux guerres

La Première Guerre mondiale marque un coup d'arrêt. Les stations balnéaires de la côte d'Opale sont particulièrement meurtries. Au lendemain du conflit, Blériot se tourne vers d'autres horizons mais la relève est assurée. Henry Demoury, ingénieur des Arts et Métiers va relancer et même moderniser

l'activité en créant un char à voile rationnel, stable et fiable qui permet d'aller vite et de faire de longues distances. « *Il habitait le Touquet et traversait la Canche en char à voile pour rejoindre Hardelot. Quand la marée ne lui permettait pas de rentrer, il dormait sur place et repartait en char le lendemain* » s'amuse Antoine. Mais la Seconde Guerre mondiale éclate laissant derrière elle, une fois encore, les stations dans un piteux état. « *Il a fallu attendre quelques années pour que les plages soient débarrassées de toutes leurs mines* ». L'aéroplage fait finalement son grand retour dans les années 1950. Les premiers clubs s'implantent sur la côte comme le Blériot Club qui voit le jour au Touquet en 1956. Suivront l'Eole Club de Berck en 1965 ou encore le club des Drakkars d'Hardelot en 1969. Entre temps, naît la Fédération française de char à voile. Le nom « d'aéroplage » est abandonné au profit de « char à voile ». Pour faciliter les compétitions, des catégories sont créées.

Les Six heures de Berck

Très longues et très larges, les plages de la côte d'Opale se révèlent particulièrement propices à la pratique de ce sport. En 1965, on voit apparaître la première course d'endurance : les Six heures de Berck. Incontournable encore aujourd'hui, elle attire des pilotes venus du monde entier. « *Il faut imaginer le départ comme les 24 heures du Mans à l'ancienne. Tous les chars sont alignés quelques mètres devant les pilotes. Au top départ, ces derniers doivent courir jusqu'à leur engin et démarrer la course le plus rapidement possible. Ils s'embarquent ensuite pour une course folle de six heures. Heureusement, elle se pratique en équipe... de deux pilotes. Les changements se font à toute vitesse ! Personnellement, j'essaie de participer chaque année à cette course mythique mais c'est épuisant ! L'important n'est pas de gagner mais de terminer la course !* » témoigne Antoine. « *On y croise de grands champions* ». Et dans la région, des grands champions, il y en a ! Citons Olivier Imbert, originaire de Dunkerque, champion du monde de classe 3 (véritable Formule 1 du char à voile), Augustin Descure des Drakkars d'Hardelot qui a remporté les derniers championnats de France dans la catégorie promo D1. En classe 8, les filles de la région se sont également illustrées. Emilie Ravaux la championne de France s'entraîne à Merlimont et Lydie Molon, vice-championne de France à Dunkerque dans le club des Albatros. L'aventure continue...

Pratique

Club des Drakkars, Base Nautique d'Hardelot, tél. : 03.21.83.27.93.

Eole Club, Esplanade Parmentier à Berck-sur-Mer, tél. : 03.21.09.04.55.

Blériot club, base nautique sud, Boulevard Pouget au Touquet, tél. : 03.21.05.33.51.

Au Gré du Vent, 160 Chemin des Bateaux, 62176 Sainte-Cécile Plage, tél. : 03.21.89.60.81.



Course de char à voile en 1608 en Hollande !



Hardelot accueille en 1913 le premier meeting international d'aéroplage.



Didier Gervais, fabricant de char à voile

« *Tout commence en 1973 lorsqu'un ami de mon père me fait découvrir les joies du char à voile DN sur la plage d'Hardelot* » s'émeut encore Didier Gervais. « *J'ai vécu cela comme une véritable révélation* ». Très vite, Didier Gervais construit son propre char avec l'aide de son père, menuisier, et s'entraîne sur les plages de Camiers et d'Hardelot. La passion grandit. Il se lance dans la compétition et accumule quelques belles performances : vice-champion d'Europe par équipe en 2003 en classe 2, vice-champion du monde par équipe en 2004, vice-champion d'Europe en 2005 et plus récemment vice-champion d'Europe en 2009. Mais l'histoire ne s'arrête pas là. En 2005, dans son atelier de Dannes, petit village voisin d'Hardelot, Didier construit un prototype de classe 3 qui réalise des résultats intéressants. Devant ces résultats, quelques pilotes lui demandent de construire leurs chars. « *Le dernier constructeur de classe 2 et de classe 3 dans la région venait de prendre sa retraite. Et quelques grands pilotes étaient intéressés par mon travail. J'ai alors raccroché ma casquette de gendarme et me suis lancé dans l'aventure !* ». Référence européenne, Didier Gervais est donc l'un des derniers fabricants de char à voile en France, le seul à fabriquer des classe 2 et 3, véritables formule 1 ! Son plus grand plaisir ? « *Voir mes chars remporter des compétitions ! Olivier Imbert fut sacré champion du monde en 2010 avec l'un d'entre eux. J'en suis très fier.* »

Didier Gervais, 37 rue de l'Eglise, 62187 Dannes,
tél. : 03.21.33.98.88.