

DROUM-DROUM

# CHARENTE, RIVIERE ET COTE

**E**n 1984 et en 1985, l'association Menhir Aventure a lancé la mode des rallies motonautiques en France, avec la "Route du Saumon". Cette année coïncide avec le cinquantième anniversaire de la firme Zodiac, mondialement connue dans le monde du bateau. La conjonction de cet événement et des activités de ces mordus du pneumatique a conduit à la création d'un Trophée Zodiac portant sur trois épreuves : les "Six heures du Pays Rochefortais", la "Route du Saumon", fin juin, et le "Tour de Corse", début juillet. Seule contrainte imposée par le constructeur : les épreuves du Trophée sont réservées aux bateaux de sa marque, pneumatiques, semi-rigides ou prototypes. Cette restriction avait réduit à douze le nombre d'engagés à Rochefort.

L'attrait principal des "Six Heures" tient à son parcours en mer. Affronter l'Atlantique n'était pas pour rassurer tous les concurrents, comme les équipages bretons qui s'étaient jusque là contentés des sages eaux de l'Erdre. L'Atlantique, à dire vrai, ne s'ouvre qu'au bout d'une dizaine de kilomètres de méandres de la paresseuse Charente. Le point de départ, Rochefort, demeure l'une des plus grandes bases de notre Marine Nationale et regorge de monuments des XVII et XVIIIe siècles : musée de la Marine, arsenal, hôtels particuliers et, surtout, cette immense Corderie Royale qui abrite aujourd'hui le Centre international de la mer. C'est ce cadre historique qui accueillait avec bienveillance les petits pneumatiques héritiers bruyants des grands galions d'autrefois.

Déjà, cette perspective historique justifiait le choix de Rochefort comme lieu de l'épreuve. En plus c'est ici que se trouve la maison mère de Zodiac.

*Les frères Dessieu s'envolent devant le fort Boyard.*



## *Une panne, et l'hélico tombait du ciel*

Disputées le 2 mai, les "Six Heures" ont été précédées d'un prologue fluvial, entre Rochefort et Tonnavy Charente. Cette course d'une dizaine de kilomètres avait pour but de classer les bateaux avant le départ de l'épreuve maritime.

Des eaux basses et limoneuses accueillèrent les concurrents. Le temps de mettre en place les équipes de sécurité formées par des volontaires de la brigade fluviale de Paris et les hélices avaient encore remué la vase. Tout le monde s'impatientait sous un soleil cuisant. Quelques détecteurs d'incendie confondirent fumée et chaleur, provoquant une petite angoisse en éclatant. La nervosité atteignait un tel point qu'un équipage frôla de trop près la bouée de départ et la dévora à coups d'hélice!

Ce fut le seul incident de ce prologue qui, sur une eau bien calme, conduisit les embarcations sous le vieux pont suspendu de Tonnavy-Charente. Au retour, contre le flot, l'équipage Garnier-Moravec, sur un pneumatique Futura Mark II poussé par un Yamaha 50, réalisait le meilleur chrono sur cette surface paisible ; Le prototype catamaran de Neaud et Delage obtenait la deuxième place. Déjà, le dernier accusait un retard de plus de sept minutes.

Le samedi matin, concurrents et suiveurs arboraient des visages cramoisés par le soleil de la veille. Hélas, un petit vent de noroît venait se mêler de la fête et laissait prévoir une sortie en mer agitée. Les cirés étaient de rigueur. Partant par deux, les bateaux descendaient d'abord la Cha-

rente, fondaient sur la rade de l'île d'Aix avant de tourner vers la pointe de la Fumée, coté "continent".

Si Gonzales et Lock admirèrent le pont transbordeur du Martrou, l'un des derniers d'Europe, ils ne virent jamais la mer, leur moteur ayant rendu l'âme juste avant le Port Neuf de Rochefort. Cruelle désillusion pour des régionaux qui s'étaient entraînés sur le parcours maintes fois.

On déjeuna au petit port ostréicole de la Pointe de la Fumée. Pendant la pause, les vagues se creusèrent. A l'échauffement, on vit quelques nez pointer plus que de raison mais à l'abri de l'île d'Aix, il faisait encore bon. Pourtant, il fallait déjà s'accrocher, pas trop le temps de penser aux dernières heures que passa ici Napoléon avant d'être embarqué pour Sainte-Hélène. Le fort Boyard dressait sa silhouette au loin mais les aventuriers des "Six Heures" allaient ensuite affronter l'océan au large d'Oléron. Et déjà, des dégâts : le Futura Mark II piloté par Edy frappait sévèrement les vagues. Jaunay retombait sur une valve métallique et se fêlait une côte. Geoffroy prenait courageusement la place du blessé emporté vers Rochefort par l'hélicoptère d'assistance. Flechet et Cravic, sur panne de boîtier électrique, ainsi que Baudry et Ridoret abandonnaient à leur tour.

Sur le dernier tronçon, Garnier-Moravec préservait l'avance conquise au cours du prologue. Portier-Blondel, sur un semi-rigide Pro 530, avec un moteur Yamaha 115, effectuaient une bonne remontée. Après avoir dévoré la bouée de départ la veille, ils finirent par "manger" leur pare-brise ce qui valut à Blondel quelques points de suture à la lèvre supérieure. Le prototype de Neaud et Delage, à l'aise sur eau calme, a montré quelques limites sur terrain houleux. Il perd là un temps considérable et ne préserve sa troisième place au classement général que de fort peu.

Disputée par un temps digne de la réputation du micro-climat charentais, ces premières "Six Heures" ont été un succès. La firme Zodiac, la Chambre de commerce locale et le Syndicat d'Initiative ont bien aidé à sa réussite. Menhir Aventure et les concurrents ont été séduits et se sont promis de revenir l'an prochain. M. Hélie, patron de la course, a d'ores et déjà ouvert les inscriptions à toutes les marques et, surtout, a élargi l'éventail aux coques rigides.

Pierre Frustier

