

Bormio, dans les Alpes italiennes, à la frontière de la Suisse et de l'Autriche a accueilli fin août la 12^e édition des « 3 Jours de Valtellina ». Cette classique italienne offre 15 500 mètres de dénivelé sur 250 km de sentiers pour le plus grand bonheur de 300 pilotes venus de toute l'Europe

Texte : Fabrice Bolusset Photos : Eric Lejeune

Ce superbe balcon sur les Alpes italiennes se mérite : 7 km de sentier pour 1 100 m de dénivelé.



Eila et son magnifique clocher pour une pause déjeuner rapido. Le barrage de Cancanno, décor surréaliste pour zones gros cœur.



TRE GIORNI VAL TELLINA

Salut, moi c'est John ». Campé sur son vélo trial, ce blondinet de 11 ans, au regard plein de malice, m'accueille devant le motorhome de son père qui n'est autre que Eric Lejeune. L'endroit est le point de ralliement de la petite communauté francophone qui a décidé d'en découdre avec la 12^e édition des Trois Jours de Valtellina. Côté belge, il y a Joël Hurard qui peaufine la préparation de sa Beta. Eric, lui, termine son entraînement physique en VTT. Côté français Philippe Fabre, Jean Rubin, Sylvain Fromont et Thierry Richaud m'accompagnent pour sauver l'honneur gaulois dans cette épreuve internationale. Des Anglais ont fait le déplacement comme Nigel Greenwood sur sa superbe 250 TLR. Il y a aussi des visages allemands bien connus des amateurs de classiques françaises, comme Hermann Butz licencié au MC12. Cette classique italienne qui compte à son palmarès

des pilotes comme Fabio Lenzi, Diego Bossis, Marc Freixa ou Daniele Maurino, a vu le jour en l'an 2000. C'est le papa de Jonhatan Delarodolfo (ancien pilote de mondial) qui a décidé avec trois autres trialistes un peu fous d'organiser la première classique de trois jours en Italie. Elle n'aura qu'un seul tracé de zone comme au Scottish jusqu'en 2006. De 80 pilotes la première année, il fait très vite le plein des 300 engagés. Quelques jours après l'édition 2005, il décède tragiquement dans un accident de la route. Jonathan, alors âgé de 21 ans, décide que la course ne s'arrêtera pas en si bon chemin. Désormais, il y a 3 équipes de 4 traceurs, assistés de 100 bénévoles, qui sont à pied d'œuvre pour amuser 300 pilotes en mal de sensations fortes. Il y a également 7 fermiers qui sont là pour aider les retardataires : ils ont d'ailleurs en mémoire une « franchise, danielle » qu'ils ont aidé et encouragé pour qu'elle termine l'édition 2010.

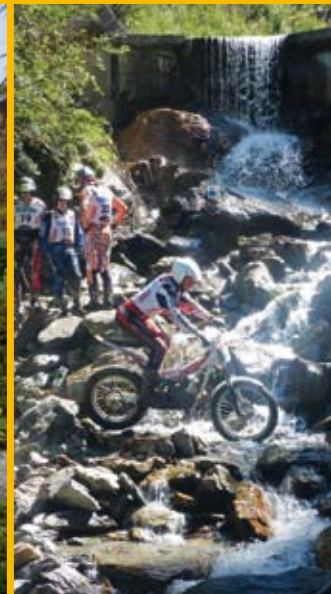
Succès du Mountain Trial

Les formalités administratives commencent à 15 heures, sur le site de la patinoire olympique de Bormio, ce qui constitue un paddock idéal, avec restaurant, douches, possibilité de louer des patins pour les accompagnatrices. Ici le bureau des inscriptions accueille les pilotes jusqu'à 22 heures pour retirer leur plaque de course, sur laquelle figure le nom de chaque pilote. L'inscription, qui est de 135 euros, comprend 1 litre d'essence par jour, 2 repas de midi pour la catégorie licencié, 3 pour les Mountain Trial et un kit « compétition », avec entre autre un paquet de pasta, mais surtout le tee shirt de l'épreuve à votre taille, avec votre prénom imprimé dans le dos, la classe ! Surtout quand c'est une belle Italienne qui vous le remet. Autre particularité, depuis 2006 on peut s'engager dans la catégorie « Mountain Trial », c'est à dire rouler sans classement dans l'interzone. C'est celle qui rencontre

le plus de succès car sur 300 pilotes seuls 90 font les zones en « licencié ». Pour un supplément de 35 euros on peut aussi s'inscrire par équipe de 2 pilotes et se voir offrir un guidon et des poignées Domino. A 22 heures, c'est le briefing en italien, la douce mélodie de la langue transalpine me traverse les oreilles sans y laisser la moindre info, on croise les doigts et on verra bien demain. Même Eric qui parle italien s'est laissé piéger l'année dernière : « En 2010 au briefing d'avant course j'avais compris que dans le parcours, il y avait une partie appelée Hard, et je pensais qu'elle était réservée aux pilotes chevronnés, donc licenciés, ceux qui font les zones quoi ! Eh bien non, sur ces 20 km supplémentaires il n'y a pas la moindre zone et le parcours était à ce point dur que j'ai poussé la moto en descente (tellement ça descendait), j'étais mort de trouille. Je suis tombé en panne de frein avant et arrière, ils surchauffaient tellement la pente était forte, ensuite



Après une pause dans les myrtilles, le sommet de Passo Verra est encore loin.



► c'est en montée que j'ai poussé comme un malade. En fait c'est une option pour celui qui veut en baver encore plus et accéder à des paysages encore plus grandioses, j'ai vu des groupes de 5, 6 pilotes s'aider à porter, pousser, tirer la moto juste pour dire le soir c'était beau et je l'ai fait. En 2011, je vous avoue avoir préféré ignorer ce supplément, si vous faites un jour cette classique, et que vous faites le Hard, vous penserez à moi, j'en suis sûr ! »

Interzone alpine

Vendredi 26 août, 9h17. c'est parti pour 90 km, 8 heures de course et 25 zones. Pour commencer : 2 zones artificielles à froid, tracées dans le flanc d'un talus gavé de rochers déposés ici par des gens mal intentionnés. Après cette désagréable mise en jambe, je retrouve Thierry, nous avons décidé de rouler ensemble pour pouvoir nous entraider dans les difficultés. Premier rond point et première surprise, l'interzone n'est pas balisé comme aux 4 Jours de l'Aveyron, où l'on nous bichonne avec des flèches, des marques de peinture au sol. Ici, il n'y a que de la rubalise accrochée aux changements de direction, il faut être super vigilant sous peine de kilomètres supplémentaires qui justifient la ferme recommandation des organisateurs d'emmener 2 litres de carburant dans le sac à dos. Les premiers chemins mettent tout de suite dans le bain. On est bien dans les Alpes, racine du mot alpinisme. La pente est forte et jonchée de pierres roulantes mais le ciel est bleu et la lumière qui filtre à travers les pins nous offre nos premières cartes postales montagnardes. Après 20 minutes d'ascension, nous découvrons les premières zones naturelles. Elles abritent 4 tracés qui correspondent à nos S4+, S3+, S2 et S1. Le temps de repérer et de s'affranchir

des 4 premières sections et les premiers pilotes «Mountain Trial » nous ont rattrapés et forment un bouchon à l'entrée d'une descente qui s'annonce bien chaude. Effectivement l'organisation a dépêché sur place une âme charitable pour retenir la moto des moins aguerris dans une marche qui inaugure un sentier ponctué de nombreuses épingles aussi serrées qu'un expresso italien. Une fois arrivés dans la vallée tout n'est pas gagné pour rejoindre le barrage de Cancano. Il reste à traverser un grand remblai de blocs qui nous emmène rouler sur un muret en béton, incliné dans la pente et qui se termine sans prévenir par un à pic d'1m50, heureusement les traces des premiers ouvrent un échappatoire sur la gauche. C'est dans le décor surnaturel du barrage que sont tracées les 2 zones

UNE DESCENTE PONCTUÉE DE NOMBREUSES ÉPINGLES AUSSI SERRÉES QU'UN EXPRESSO ITALIEN

suivantes. Des milliers de blocs de roche empilés dans un écrin de béton pour créer une mer minérale sur laquelle le trialiste tente de surfer. Les pieds posés ici peuvent coûter plus cher qu'un peu d'amour propre sur un carton, si jamais la botte se dérobe dans les interstices abyssaux qui séparent les rochers. Changement de décor pour l'escale suivante, c'est sous une cascade digne d'une pub pour gel de douche que sont disposées les flèches de la section.

Paris Roubaix à la montagne

Retour à la civilisation pour le 1^{er} ravitaillement : c'est dans la station service du village de Grosio que l'organisation vend du mélange à 2 euros le litre. Après cette pause c'est parti pour ce qui va s'avérer être le morceau de bravoure de la 1^{re} journée. Cela commence comme Paris-Roubaix avec un chemin recouvert de pavés pendant la seconde guerre mondiale, pour faciliter le passage des chars, mais avec une pente digne de l'Alpe d'Huez, histoire de chauffer les bras pendant 20 minutes. On enchaîne avec un single en sous bois qui rappelle les 5 Jours du Verdon avec des épingles à n'en plus finir. Le paysage s'élargit enfin, plusieurs motos sont arrêtées dans un décor splendide mais c'est loin d'être fini, en levant la tête j'aperçois le sommet et les minuscules silhouettes qui se dessinent sur la ligne de crête. Il y a au moins encore 500 m de dénivelé à s'envoyer. Nous nous offrons une pause de 10 minutes pour récupérer en dégustant des myrtilles avant d'attaquer la dernière partie de cette ascension à flanc de montagne qui est aussi sportive que le panorama qu'elle dévoile donne le vertige. Après un tel effort les camelbags sont vides et nous dégustons ce plaisir trop rare de boire l'eau d'un torrent. C'est avec une bonne heure de retard sur nos amis de l'AMC Grasse que nous arrivons à la pause déjeuner, accueillis par nos accompagnatrices qui prennent un malin plaisir à immortaliser ma mine déconfitée. Le petit restaurant de Eila permet de reprendre des forces, mais ici la pause déjeuner allouée n'est que d'une demi-heure. On récupère aussi le litre d'essence de l'organisation avant de reprendre le parcours qui se sépare en deux pour les pilotes qui veulent relever le défi de la partie Hard. Nous les retrouvons un peu plus tard au bord d'un très beau lac d'altitude où un Marshall leur remet

A 2 556 mètres, vue imprenable sur le glacier Cima dei Piazz

Un passage étroit, avant de se jeter dans une descente bien technique dans le brouillard.

Une 2^e journée bien arrosée, mais même s'il fait beau, l'eau est souvent présente dans les zones !

une étoile à coller sur leur plaque. Un insigne par jour, au bout de trois, vous gagnez la médaille du « Marathon Trial ». L'après-midi est plus roulant et c'est parfait, cela permet de garder de l'énergie pour profiter des superbes zones aux allures écossaises. C'est par une piste qui serpente dans un décor aussi sauvage que ceux de Norvège que nous rejoignons Bormio, charmante station thermale aux vieilles maisons en bois aux portes sculptées. Située à 1 225 m dans la province de Sondrio en Lombardie elle possède un domaine skiable aux portes du parc national du Stelvio. Les 2 zones du début de journée sont à refaire à l'envers avant de rendre son carton.

Ambiance patinoire

Il a plu toute la nuit et les sentiers de la 2^e journée qui compte 100 km sont devenus glissants et même le passage d'une pâture bien verte gorgée d'eau, engendre quelques moments de patinette. Le ciel est de plus en plus chargé, l'orage éclate et déverse des trombes d'eau. Heureusement un petit hameau offre quelques abris de fortune, le temps de laisser passer le plus gros et d'enfiler la tenue d'homme grenouille. Comme hier, les grosses difficultés apparaissent en milieu de matinée, ça jardine un peu dans tous les sens pour éviter les parties de terre qui brillent comme du verglas. On enchaîne avec une succession de marches et de dalles sur de la roche au grip plutôt rassurant. Mais aujourd'hui ce qui laissera sans doute le plus de souvenirs c'est la descente qui commence dans une tranchée avec juste la place pour le guidon, deux épingles bien serrées dans les pierres roulantes plus tard, on débouche sur une marche en descente avec le fond de la vallée comme point de mire. Je préfère passer à coté de la moto avec l'aide de Thierry pour retenir l'arrière. ►



Le plaisir enivrant de rouler à plus de 2 000 m d'altitude.

Où : Bormio (150 km au nord est de Milan par la SS36)
Quand : Dernier week-end d'août
Combien : 135 €, 4 tracés
Contact
 Gionata 03 42 21 44 98
 fabiogiako@gmail.com
 www.valtellinatrial.it



► Ce single n'en finit pas de descendre dans la brume. Quel bonheur de retrouver ce bonheur disparu en France : rouler une classique en pleine montagne. De nombreux pilotes s'arrêtent pour transvaser leurs 2 l de carburant car les kilomètres défilent avant d'arriver à la pause repas/ essence. L'après midi, on retrouve quelques zones déjà empruntées la veille. L'interzone quant à lui est aussi ardu que celui du matin, des sentiers dans une pente interminable arrosée par une bonne averse de grêle : tous les ingrédients qui font des souvenirs inoubliables. Plus loin, un glissement de terrain a réduit le sentier à la largeur du pneu avant, un pilote de Beta 4T qui a perdu la trace et lutte pour remonter sa moto se réjouit de notre arrivée pour le sortir de ce mauvais pas. Le dernier morceau de bravoure est une longue montée dans les sapins toute droite type enduro. De

Des dénivelé et des rochers pour 4 niveaux de zones.

Les sentiers techniques réservent parfois quelques bouchons.

Philippe Fabre à l'ascension du Dosso le Pone.

retour au paddock, une petite séance de mécanique s'impose avant de retrouver les bons petits plats que nous mitonne Sabine, la compagne d'Eric. Dimanche : 55 km pour finir. Le ciel est devenu bleu azur. On regarde en cinémascope avec des vues panoramiques qui s'enchaînent jusqu'à 2 556 m pour nous offrir un point de vue à 360° sur le glacier. Pour y arriver, il faut lutter avec un long sentier muletier gavé de marches blanches sur 7 km pour un dénivelé de 1 100 m, mais la récompense est à la hauteur de l'effort fourni et je me remémore l'invitation de mes amis : Tu vas en chier mais c'est sublime! On redescend par les pistes du domaine skiable de Bormio pour un ravitaillement essence. Malgré cette pause, les 3 zones de cascade qui se trouvent à cet endroit se soldent par un 5 et deux 3. Je ne suis pas le seul à ressentir la fatigue et un bouchon s'est créé dans la liaison. Heureusement un St Bernard de l'organisation est là pour tirer les motos, mais un peu plus haut il me faudra encore pousser pour espérer rejoindre la piste. Peu avant l'arrivée l'interzone se sépare, les mountain trial terminent leur rando par un picnic au refuge de Val Fraele sur les bords d'un lac émeraude pendant que les licenciés rejoignent le départ pour la remise des prix pendant laquelle le speaker qui roulait en S3+ monte sur le podium a coté d'Eric. Cette image digne d'une comédie italienne conclut la découverte de cette classique d'altitude qui avec son interzone souvent plus difficile que les zones les plus faciles contribue à l'expansion de la catégorie « mountain trial ». Il y a aujourd'hui en Italie une vingtaine d'organisations de 1, 2 ou 3 jours de ces randos sportives, ce qui fait vivre le marché de l'occasion et donc celui du trial en général. Alors à quand le premier mountain trial en France ? ■

HOMMAGE A THIERRY RICHAUD



C'est après avoir écrit cet article que j'ai appris le 22 octobre la tragique disparition en montagne de Thierry Richaud. Un choc horrible, j'ai eu la chance de rouler cette course avec lui, faisant équipe pour passer les plus grosses difficultés, s'encourager dans les longues montées, s'émerveiller des paysages et même papoter dans les bouchons en se projetant déjà dans les prochaines classiques. Des moments intenses à partager

la passion du trial dans sa version longue et conviviale avec nos amis de l'AMC Grasse, sa femme Régine et sa fille Faustine. Thierry était un habitué du « Verdon » et de « l'Audibergue », ses qualités humaines en faisaient un ami précieux, Son sourire et sa bonne humeur resteront à jamais gravés dans ma mémoire. Toute l'équipe de TrialMag se joint à moi pour partager la douleur de sa famille et de ses proches.