

BIG SHOW EN ALTITUDE

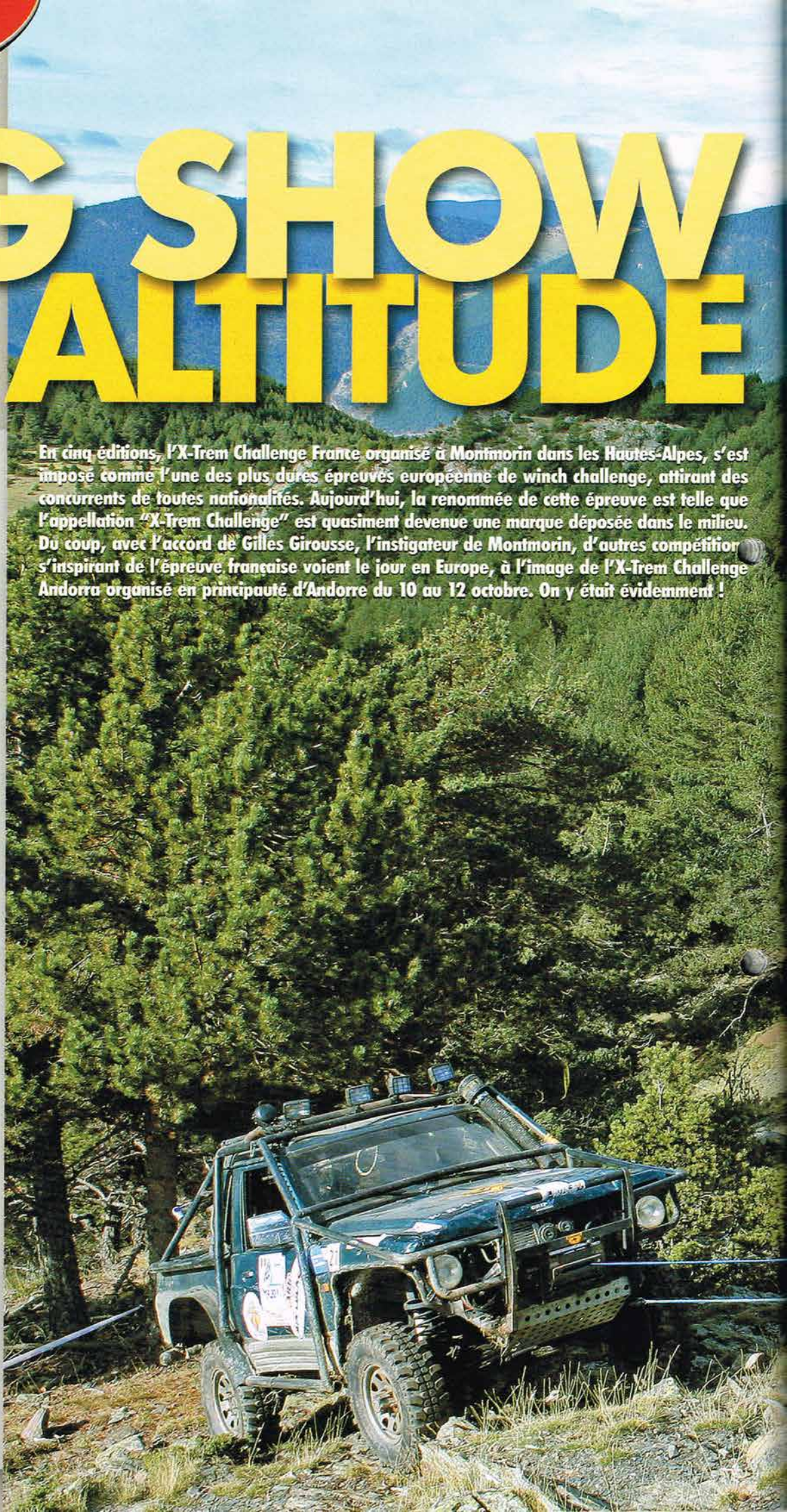
Il y a trois ans, Albert Cabanès, un andorran passionné de sports mécaniques, participait pour la première fois au Rainforest Murça au Portugal. À cette occasion, il croisa la route de Gilles Girousse, la figure emblématique du TT extrême en France. À l'époque, les deux hommes ne se connaissaient pas personnellement, mais chacun avait déjà entendu parler de l'autre. En effet, Gilles était alors connu comme le loup blanc dans le milieu car, depuis plus de dix ans, il s'occupait des équipages franco-phones participant au Berlin-Breslau. En plus, sous l'égide de l'X-Trem Adventure 4x4 Club, il organisait l'X-Trem Challenge France à Montmorin, dans les Hautes-Alpes depuis deux ans.

Or, en deux éditions, cette épreuve s'est révélée comme l'une des plus ardues du vieux continent réunissant la crème des équipages européens. De son côté, Albert Cabanes s'était déjà illustré dans divers trials 4x4 en Espagne et en Andorre. Son talent de pilote était déjà incontestable grâce à un sens de la trajectoire très développé. Il faut dire que notre andorran a travaillé cette faculté à lire le terrain durant de nombreuses années lors de trials moto. D'ailleurs, dans le passé, il a même été sacré à plusieurs reprises, champion andorran de la discipline. L'année suivante en 2008, pour sa seconde participation, il gagne le Rainforest Murça. Mais, revenons-en à l'an de grâce 2007 et à sa rencontre avec Gilles. Entre les deux hommes, le courant passa immédiatement et une amitié solide naquit. Du coup, son nouvel ami français l'invita à l'X-Trem Challenge France 2008. Et là, au milieu des montagnes des Hautes-Provence, c'est la révélation pour Albert !

Approche à double niveau

À l'époque, sous l'égide de l'Automobile Club Andorran et avec l'aide de Ramon Pujol, son ami et copilote, Albert organisait un trial 4x4 en plein cœur de la principauté à San Julia de Loria très exactement. Certes, cette compétition n'égalisait pas l'X-Trem Challenge de Montmorin en termes de

En cinq éditions, l'X-Trem Challenge France organisé à Montmorin dans les Hautes-Alpes, s'est imposé comme l'une des plus dures épreuves européennes de winch challenge, attirant des concurrents de toutes nationalités. Aujourd'hui, la renommée de cette épreuve est telle que l'appellation "X-Trem Challenge" est quasiment devenue une marque déposée dans le milieu. Du coup, avec l'accord de Gilles Girousse, l'instigateur de Montmorin, d'autres compétitions s'inspirant de l'épreuve française voient le jour en Europe, à l'image de l'X-Trem Challenge Andorra organisé en principauté d'Andorre du 10 au 12 octobre. On y était évidemment !

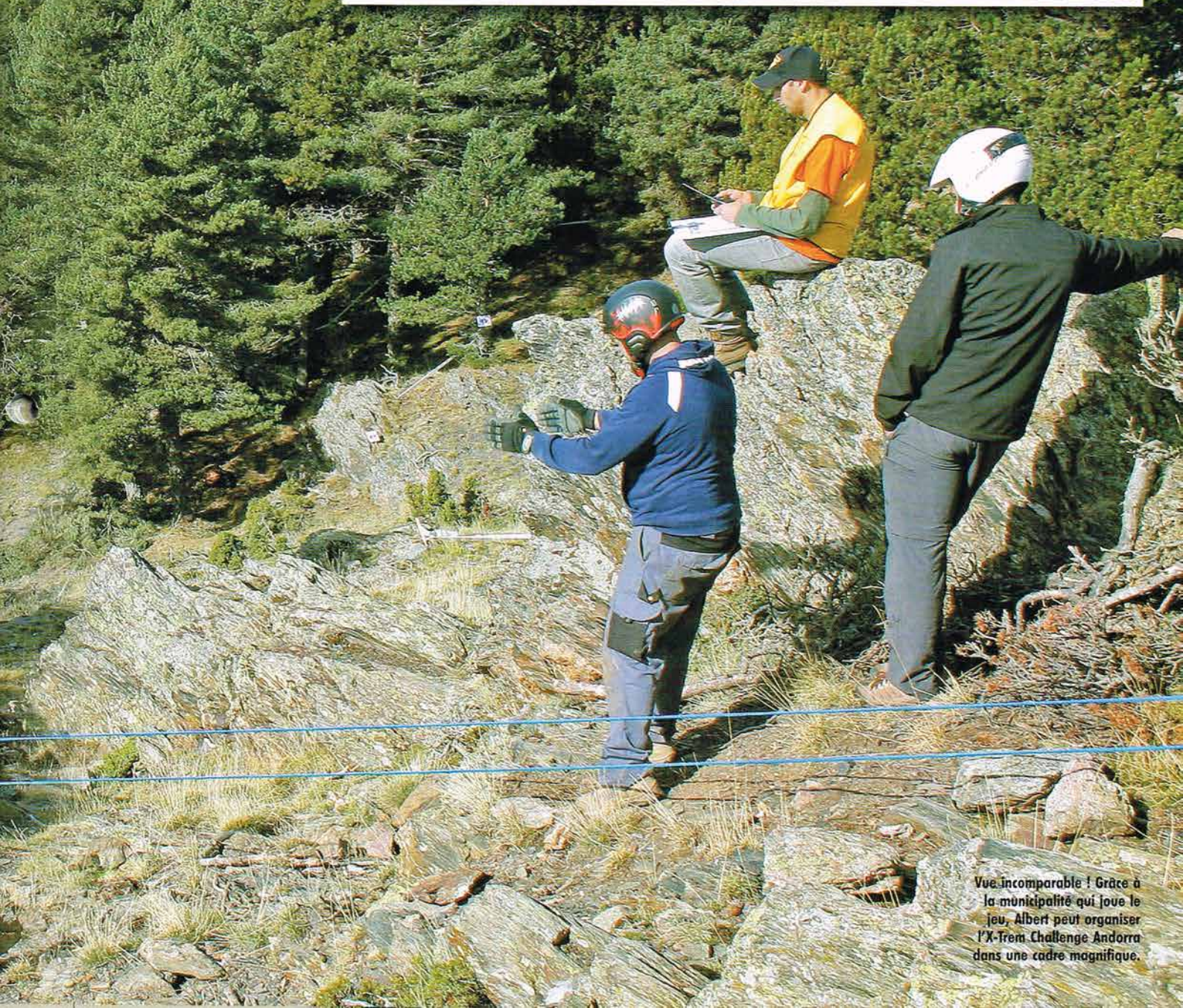


2^e X-Trem Challenge Andorra ► 10-12 octobre

Par Matthieu Dadillon // Photos.dadillon@france.com



Avec leur Suzuki à ponts portiques Volvo, les Espagnols Jaume Guardiola et Josep Sala s'octroient la seconde place des X-Trem.



Vue incomparable ! Grâce à la municipalité qui joue le jeu, Albert peut organiser l'X-Trem Challenge Andorra dans un cadre magnifique.

technicité et de pilotage. Mais, il en manquait peu, car les montagnes andorranes offre une multiplicité d'obstacles aptes à mettre les meilleurs pilotes européens de TT extrême en difficulté ! Il suffisait juste de travailler le tracé des zones pour monter le niveau et d'adopter un règlement technique digne de ce nom afin de transformer cette compétition en une véritable épreuve de winch challenge. L'idée séduisit immédiatement Gilles. Du coup, il se proposa d'aider Albert et Ramon, en leur donnant un double du règlement de Montmorin et en les conseillant.

Ainsi, l'année suivante, en 2008, naquit la première édition de l'X-Trem Challenge Andorra.

Toutefois, afin de rendre cette épreuve plus accessible, Albert fait la distinction entre deux catégories de concurrents. D'un côté, les 4x4 engagés en « X-Trem » doivent impérativement disposer d'un arceau de sécurité « six points » fixé au châssis et d'au moins un treuil avant, bien que la plupart bénéficie également d'un treuil arrière et, même, d'un central. Seule restriction, les roues ne doivent pas excéder 104 cm de diamètre, soit des pneus de 40 pouces au maximum. En dehors de cette monte, aucune restriction technique n'existe. Changement du moteur, ponts portiques, roues directrices arrière... tous les délires technologiques sont autorisés !

En parallèle, Albert a mis en place la catégorie « préparé ». Comme son nom l'indique, les concurrents de cette classe doivent piloter un véhicule optimisé, mais ayant encore certaines des caractéristiques d'origine. Autre impératif, l'engin doit être équipé d'un treuil avant et d'un arceau de sécurité. Enfin, la monte pneumatique ne peut excéder 94 cm, soit 36 pouces. Naturellement, les « préparés » étant moins évolués, ils n'empruntent pas exactement les zones de la même manière que les « X-Trem ».

Cette approche à double niveau confère deux gros avantages à cette épreuve. Primo, à l'inverse de son homonyme français où seuls les 4x4 ultra préparés ont droit de participer, l'X-Trem Challenge Andorra permet aux pilotes qui le veulent de s'essayer au winch challenge sans devoir investir des sommes trop importantes dans la préparation de leur 4x4.

Secundo, comme les zones sont communes aux deux catégories de concurrents (seule la manière de les aborder diffère), Albert les a tracés de manière que le recours au treuil ne soit pas obligatoire et généralisé.

Par conséquent, à l'inverse de Montmorin où les treuils risquent en permanence la surchauffe à force de fonctionner, en Andorre, les équipages ne sortent les cordes plasma qu'en dernier recours, le pilotage et le sens de la trajectoire étant dès lors vraiment au centre de la compétition.



- 1 Victoire belge ! Avec leur Defender 110 à quatre roues directrices, les frères Reul survoleront les zones.
- 2 Cocorico ! Dans la catégorie "préparé", la victoire revient à Sébastien Arnold et à Franck Polo sur leur gros BJ.
- 3 Seul moment où les équipages ont travaillé ensemble, l'une des épreuves du vendredi après-midi consistait à remonter un lit de ruisseau. Malheureusement pour Gilles Girousse, un arbre de roue le lâchera dans cette zone.
- 4 Jeu idiot, mais follement amusant ! Pour rigoler, Albert a mis au défi les concurrents de faire monter, puis descendre un mur de 3 mètres de haut au maximum de véhicules en moins de 40 minutes.
- 5 25 équipages seulement ! Pour des questions d'organisation et de fluidité dans les zones, Albert se limite à très exactement 25 véhicules et pas un de plus.
- 6 Les trois hommes à l'origine de cette manifestation. De gauche à droite : Albert Cabanès, Gilles Girousse et Ramon Pujol.
- 8 Drôle de TJ ! À l'X-Trem Challenge Andorra, on croise des 4x4 assez atypique comme cette TJ au châssis rallongé.

LES CLASSEMENTS

CATÉGORIE "X-TREM"

- 1 / Antoine Reul - Benoît Reul / Belgique / Land Rover
- 2 / Jaume Guardiola - Josep Sala / Espagne / Suzuki
- 3 / Anoni Torrontegui - Javier Ozaeta / Espagne / Tomcat
- 4 / Carles Barangé - Xavi Morlans / Espagne / Land Rover
- 5 / Marc Ambar - Amandio Caçador / Andorre / Nissan
- 6 / David Truphemus - Nicolas Aubepart / France / Suzuki
- 7 / Julio Filloy - Jordi Carbone / Andorre / Land Rover
- 8 / Frédéric Robresco - Régis Bouchard / France / Toyota
- 9 / Laurent Crisci - Damien Mediondon / France / Land Rover
- 10 / Leandro Sanchez - Juan Maria Sanchez / Espagne / Nissan
- 11 / Marc Baro - Miquel Angel Garcia / Andorre / Nissan
- 12 / Eduard Aguilo - Fernando Biasco / Espagne / Jeep
- 13 / Xavier Torrents - Daniel Villanova / Espagne / Land Rover
- 14 / Thomas Rivollet - Morgan Bozon / France / Toyota
- 15 / Nicolas Friconneau - Mickael Petit / France / Suzuki
- 16 / Gilles Girousse - Matthieu Poletto / France / Mercedes

CATÉGORIE "PRÉPARÉS"

- 1 / Sébastien Arnold - Franck Polo / France / Toyota
- 2 / Daniel Bringué - Sergi Simó / Andorre / Land Rover
- 3 / Lluís Montserrat - Ernest Raventós / Espagne / Nissan
- 4 / David Choy - Claudio Leites / Andorre / Suzuki
- 5 / David de Sousa - Josep Bringué / Andorre / Nissan
- 6 / Joan Choy - Marc Bayona / Andorre / Jeep
- 7 / Yves Meyssonnet - François Grimaldi / France / Nissan
- 8 / Pere Aché - David Torres / Andorre / Toyota
- 9 / Ferran Teixido - Santi Teixido / Andorre / Jeep

Dans tous les sens

Officiellement, cette année, l'épreuve commençait le vendredi 10 octobre au matin, avec les vérifications techniques en plein centre de la commune de San Julia de Loria. À noter que, spécialement pour l'occasion, la municipalité fermera complètement une rue à la circulation. Sitôt, les dossiers d'inscriptions remplis et le feu vert des contrôleurs accordé, les 25 équipages inscrits (9 andorrans, 8 français, 7 espagnols et un belge) prirent la direction de Canolich, un petit hameau de montagne niché à 9 kilomètres de San Julia et à 1630 mètres d'altitude.

Tout autour, les attendaient une quinzaine de zones, réparties le long de la route menant au col de Canolich. Les plus hautes culminaient à plus de 2000 mètres, tandis que les plus basses se situaient, quand même à 1600 mètres d'altitude. On ne peut imaginer plus rigoureux comme cadre à une compétition sportive, raréfaction de l'oxygène oblige. Cependant, à elle seule, la topographie des zones avait de quoi épuiser les organismes.

En effet, imaginez-vous en course. Les zones sont tracées à flancs de montagne, avec un fort dénivelé au milieu des pins. Votre copilote passe son temps à marcher devant le véhicule pour le guider, à jouer de la sangle pour le sécuriser dans les devers, à manier les échelles de franchissement pour passer des marches... De son côté, vous en tant que pilote, vous devez faire preuve d'une concentration sans faille, sous peine de vous retrouver dans une situation délicate à la moindre erreur de pilotage. Dans quel état d'épuisement physique et nerveux allez-vous finir la journée ?

Preuve supplémentaire de la difficulté des zones, selon leur niveau, Albert et moi ont donné un temps limite à chaque zone. Des plus simples aux plus ardues, ce délai varie de 40 minutes à plus de 120 minutes.

Or, aucune n'excède plus de 300 mètres de long, c'est dire la difficulté technique de certaines !

Rien que, dans ces conditions et en sachant que les zones ne sont accessibles que 22 heures au total, faire carton plein semble très compliqué. Pour qui cherche la victoire, le défi est encore plus extrême puisque ces quinze zones sont à sillonner dans un sens puis dans l'autre. En un mot, les équipages peuvent effectuer deux passages par zone, s'ils en ont le temps et le gagnant sera celui qui validera le plus de zones, en y passant le moins de temps possible.

Le coq peut chanter !

Dans ces conditions, vous comprenez sans aucun doute pourquoi les concurrents sont complètement épuisés à 18h 30 dès la fermeture des zones. Pourtant, pas question de se reposer !

En effet, le vendredi soir et le samedi soir, deux épreuves nocturnes attendent encore les compétiteurs. Au programme, ils doivent trouver 20 waypoints et franchir cinq zones disséminées dans la montagne voisine. Et cela en moins de 4 heures puisque tout le monde devait pointer à Canolich, à 3 heures du matin au plus tard. Toutefois, cette épreuve n'était pas obligatoire, mais conseillée. En effet, si un équipage se dispensait de cette virée nocturne, ils disaient adieu à un nombre conséquent de

points de bonus, mais il n'était pas disqualifié pour autant. Dans ces conditions, les frères Reul, Antoine et Benoit, sur leur Defender 110 à roues directionnelles arrière, se montreront les meilleurs dans la catégorie X-Trem, devant de beaucoup les Espagnols Jaume Guardiola et Josep Sala sur un Suzuki 413 à ponts portiques Volvo, surclassant eux-mêmes de quelques points un autre équipage espagnol, Anoni Torrontegui et Javier Ozaeta au volant d'un Tomcat à ponts portiques.

Le premier binôme français des X-Trem se classera 6^e et se compose de David Truphemus associé à Nicolas Aubepart sur un petit Suzuki Samurai. En revanche, dans la catégorie "Préparé", le coq peut chanter ! En effet, la victoire revient à Sébastien Arnold spotté par Franck Polo qui emmenait son lourd Toyota BJ 73 au bout des zones. Viennent ensuite le Defender 90 andorran de Daniel Bringué et Sergi Simó et le Nissan Patrol de Lluís Montserrat et Ernest Raventós, respectivement seconds et troisièmes.



5



7