

Coaching



Ancien coach de haut niveau en tennis, Jean-Bernard Fabre est docteur en sciences du sport et spécialiste en physiologie et en biomécanique. Il est le fondateur de HumanFab, centre d'expertise au concept novateur d'ingénierie humaine appliquée au sport qui teste et prépare les pilotes Toyota.

SE PRÉPARER POUR LES 24 HEURES EN 24 ÉTAPES

45 JOURS

POUR DEVENIR FORT COMME UN PILOTE DU MANS

Bien sûr, ces pilotes ont tous un talent fou et ils ont accumulé des milliers de kilomètres d'expérience en course depuis leur plus jeune âge. Pourtant, comme tous les athlètes, ils s'entraînent. Et, à l'heure de lire ces lignes, tous sont en phase de travail en vue des 24 Heures du Mans. Voici donc comment, en quarante-cinq jours, on peut devenir - presque - aussi fort qu'un pilote du Mans. Chiche ?

PAR PASCAL DRO
PHOTOS HUMANFAB ET PASCAL DRO



Espace confiné, bruit assourdissant, vitesses stratosphériques et relais qui n'en finissent pas. Comme Mike Conway, les pilotes Toyota sont tous des athlètes parfaits.



Le simulateur est l'outil incontournable des centres de préparation des pilotes. Vous pouvez opter pour un simulateur de course ou un simulateur de conduite sportive que l'on trouve dans les grandes salles de travail.

Ce sujet est né sur le Circuit Paul Ricard en avril dernier. Sur place se trouvait Julien Mazerie, Directeur de l'innovation de HumanFab.

Ce laboratoire est spécialisé dans la préparation des sportifs de haut niveau : pilotes, cyclistes, handballeurs, footballeurs, tennismen... Il était venu évaluer les pilotes Toyota avant le coup d'envoi de la saison 2021 du WEC. L'idée est donc de vous proposer, entre la date théorique du Mans, soit mi-juin, et la date effective de la course, soit le 22 août, de vous préparer comme le font les pilotes d'Endurance de classe mondiale avec les conseils de ces spécialistes. Jean-Bernard Fabre, docteur en sciences du sport et fondateur de HumanFab va vous guider pas à pas. Laissons-lui la parole...

Tout d'abord, il faut comprendre que la préparation d'un pilote est devenue une activité très pointue et que, d'une discipline à l'autre, les spécificités et les exigences varient. Ainsi, un pilote du Mans ne sera pas forcément bon en Formule 1 et vice-versa. En tant que préparateur des pilotes Toyota, restant auprès d'eux durant les épreuves, notre tâche est d'identifier les déterminants de la performance afin d'agir dessus. Il nous a donc fallu, au début de notre collaboration avec Toyota, passer du temps sur le terrain, sur les courses et les essais, pour mieux comprendre les tenants et les aboutissants de cette discipline.

Heureusement, nous ne partions pas de zéro. Notre laboratoire, HumanFab, est installé à Aix-en-Provence et nous avons déjà beaucoup travaillé avec Airbus sur les équipages d'hélicoptères de combat. C'est-à-dire avec des humains contraints de travailler dans des ambiances de stress énorme, soumis à des tonnes de pression. Il nous fallait malgré tout vérifier que ces similitudes - ou ce que nous imaginions en être - étaient utiles dans cette recherche.

La difficulté était de mesurer les facteurs et les données physiologiques. Pourquoi et quand se modifient-ils ? Quels paramètres changent et dans quelles circonstances ? Dans le cadre du sport automobile et de l'Endurance, les investigations ne sont pas simples. Vous ne pouvez pas mettre des capteurs partout

Les pilotes ont des personnalités très motivées et compétitives. À vous de vous mettre dans leur peau, pour piloter ou pour simplement mieux vivre à la rentrée à peu de frais et d'efforts. *Gentlemen, start your engines!*

ÉTAPE 1 QUELLE CONDITION PHYSIQUE AUJOURD'HUI ?

Je vous l'ai dit, je ne crois pas une seconde aux méthodes radicales ou aux changements brusques. Nous n'emmenons pas d'avantage les sportifs sur la voie des sessions d'entraînement intensives. Nous nous situons plutôt dans la prise de conscience et le changement progressif de vie et d'habitudes. Reste qu'avant de commencer quoi que ce soit, il est préférable de procéder à quelques examens médicaux, histoire de vérifier qu'il n'existe pas, dans votre cas, de contre-indication. Test cardiaque d'effort, prise de sang, indice de masse corporelle... Demandez à votre médecin. Ce préalable vous rassurera et vous permettra de mesurer les effets produits au jour de la course. En théorie, votre fréquence cardiaque maximale s'établit à 220 moins votre âge. Au-delà de ce chiffre, vous n'êtes pas en forme. Côté hydratation, vous pouvez également mesurer la perte d'eau à l'effort en vous pesant avant et après celui-ci. Même si vous buvez suffisamment, ce qui est évidemment très conseillé.

ÉTAPE 2 ÉTABLIR CLAIREMENT SES OBJECTIFS.

L'idée de vous transformer en pilote des 24 Heures du Mans, prêt à prendre le volant le 22 août, mais aussi capable de supporter les contraintes médiatiques, les essais, les représentations, etc., de la semaine précédente est intéressante à plus d'un titre. Primo, si vous pilotez effectivement cet été, vous améliorerez votre potentiel de performance et de résistance et vous prendrez de bonnes habitudes. Secundo, même si vous ne roulez pas en course cet été ni durant le reste de l'année, vous assimilerez les pratiques qui constituent le quotidien des pilotes d'Endurance de haut niveau, ce qui ne peut vous être que profitable. Car c'est bien ainsi que se préparent les sept pilotes Toyota. C'est aussi de cette manière que Fernando Alonso s'est métamorphosé en pilote d'Endurance et, accessoirement, en double vainqueur du Mans.



Jean-Bernard Fabre et Julien Mazerie avec Fernando Alonso. Sous la houlette physique des deux premiers, le pilote a tout de même réussi l'exploit de remporter deux fois les 24 Heures du Mans en deux tentatives.

ÉTAPE 3 LE POIDS, CET ENNEMI

Ne nous méprenons pas : il ne s'agit pas de vous faire gagner deux tailles de maillot de bain pour vous rendre irrésistible sur la plage. La perte de poids sera une conséquence de votre travail mais pas son objectif principal. Nous préparons des sportifs, pas des starlettes ! Pour autant, l'alimentation joue un rôle direct sur la performance et la vigilance. Vous devez identifier vos tolérances et intolérances alimentaires. Soit vous les connaissez déjà, soit vous pouvez passer par un bilan biologique. Vous pourrez ainsi n'absorber que les aliments que vous êtes capable de digérer. Cela renforcera votre vitalité et vous épargnera les somnolences et les indigestions éventuelles.

ÉTAPE 4 L'INDICE DE MASSE GRAISSEUSE

N'ayez crainte : vous pouvez établir vous-même cette mesure importante en tapant « IMG » sur Google. Là encore, il s'agit d'un point de départ qui pourra être comparé à celui auquel vous parviendrez après ces quarante-cinq jours de préparation. Pour vous donner des bases, sachez qu'en dix ans, nos pilotes sont passés, en moyenne, de 14/16 à 10/14. Ils sont devenus plus secs et plus athlétiques. À titre de comparaison, un marathonnien de bon niveau se situe à 6/6 et un footballeur est autour de 8/10. Alors oui, les pilotes cherchent tous à perdre du poids pour gagner de la vitesse. Quelques kilos perdus sont quelques dixièmes de seconde gagnés en piste.

ÉTAPE 6 ALIMENTATION, LES PREMIERS PAS

Pas de stress. Passer de trois ou quatre verres d'alcool par semaine à une consommation exclusive le samedi ou le vendredi n'est pas un effort très douloureux... à moins que vous ne soyez plus « accro » que cela. Et là, on quitte le domaine de la préparation pour entrer dans celui de l'addiction. Si ce n'est pas le cas, ajoutez-y simplement la suppression des sucres simples ou rapides constitutifs du pain blanc, des sucreries, des pâtes non complètes et, de manière systématique, du sucre le soir, générateur d'insuline et de fringale. Ces principes simples restaureront chez vous une vitalité de champion. Vous retrouverez vos envies et votre énergie d'adolescent(e).

ÉTAPE 7 PERFORMANCE EN ENVIRONNEMENT À HAUT STRESS

C'est l'une des données essentielles de la fonction de pilote : évoluer à haut niveau sous des tonnes de stress. Le bruit assourdissant dans la voiture, le dialogue radio avec le stand, la chaleur étouffante dans l'habitacle, les besoins de performance instantanée, l'obligation de ramener l'auto intacte après chaque relais, les dépassements, les contraintes techniques... Autant de facteurs que l'on doit gérer avec une concentration maximale. Vous pouvez vous entraîner à cela sur une PlayStation avec de la musique dans les oreilles ou des enfants brylants ou vous mettre réellement en situation en roulant avec le chauffage à fond en plein été sur de longues distances, voire en pilotant un kart en pleine chaleur. Mais, bien sûr, vous pouvez aussi décider de ne pas consacrer de temps et d'énergie à cette partie.

Autre dimension que l'on oublie souvent : le poids qui pèse sur les épaules d'un pilote seul à bord pour défendre les intérêts du plus grand constructeur mondial. Une immense responsabilité à gérer... ou à oublier.



es quarante-cinq jours ne suffiront pas à vous transformer à 100 %. Mais vous pourrez parvenir à 50 % du potentiel physique et psychologique de ces pros du Mans d'ici au départ de la course.

Coaching

« Superman », de s'étirer beaucoup et souvent et de retrouver la souplesse des muscles et la liberté des articulations. À pratiquer dans l'ordre décroissant de préférence : natation, vélo et course à pied. Le principe est de multiplier les courtes séances et de ne pas charger la bête : plutôt trois séances de 30 à 45 minutes que deux de 90 minutes. Et si vous en ratez une, ne doublez pas la durée de la suivante. Il faut savoir rester indulgent et à l'écoute de vos besoins et envies.

ÉTAPE 9 LES PRINCIPES ALIMENTAIRES DE BASE

Pas de régime compliqué ou de dosage savant. Nous sommes en phase de préparation mentale et physique, pas de régime. Alors, au cours des quinze premiers jours, voici le menu : poulet et poisson plutôt que viandes rouges, jambon le matin plutôt que pain blanc et beurre et enfin brocolis à chaque occasion puisqu'ils offrent un pourcentage de protéines proche de celui des viandes. Pour le reste, à vous de savoir de quoi vous avez besoin et - un peu aussi - envie.



Fabrice Nakajima : le duo a fait plus que ses preuves au Mans et dans le championnat du monde d'Endurance.

ÉTAPE 8 PREMIÈRE PÉRIODE D'ENTRAÎNEMENT

Dès le premier jour de votre entraînement - nous sommes partis sur les quarante-cinq jours nous séparant du départ des 24 Heures du Mans -, vous devez (re)prendre une activité physique. Que vous soyez actif ou sédentaire, sportif ou non, c'est indispensable pour rapprocher votre potentiel physique de celui d'un pilote du Mans. Là, les consignes sont simples : bougez au moins une à deux heures par jour, de manière progressive. Si vous ne pratiquez aucun exercice, attaquez de façon douce par vingt minutes quotidiennes. Ce travail « cardio » est essentiel. Le gainage arrive est second sur la liste. Au bout des deux premières semaines, passez à un minimum d'une heure par jour, toujours sans forcer ni jamais détériorer votre potentiel. N'oubliez pas que, cet été, vous êtes en vacances et qu'il faudra arriver à 100 % de vos capacités le 22 août (et les conserver début septembre pour votre rentrée professionnelle). Alors, allez-y crescendo et ne forcez pas. Compte tenu du mal qui affecte tant de gens - y compris, les pilotes -, il s'agit de s'échauffer légèrement avant chaque entraînement, de gagner le corps par des isotoniques et des



Sur le circuit Paul Ricard lors des tests d'avant-saison des pilotes. Julien Mazetta est formateur et directeur, mais totalement pétrifié de l'importance de sa fonction.

« **A**u cours des quinze premiers jours : poulet et poisson plutôt que viandes rouges, jambon le matin au lieu de pain blanc et beurre et brocolis aussi souvent que possible : ils offrent un pourcentage de protéines proche de celui des viandes. »

vos possibilités se travaille en améliorant vos performances physiques. Vous pouvez donc chercher un laboratoire spécialisé dans le travail de stratégie visuelle, un simulateur de pilotage ou travailler les muscles du haut du corps, ceux qui comptent et que l'on sollicite. Mais, tôt ou tard, il vous faudra pousser le bouchon un peu plus loin.

ÉTAPE 13 PASSAGE EN MODE PERFORMANCE

Lors de leurs entraînements, les champions se battent également les uns contre les autres à distance. Après quinze jours d'échauffements divers, vous devrez, vous aussi, adopter cet état d'esprit de recherche permanente de la performance personnelle. Vous passerez alors de deux à trois ou de trois à quatre ou cinq séances par semaine. Et si vous jugez que le « fond de sauce », la base de votre condition physique naissante, est suffisant, le moment sera venu de pousser votre propre moteur plus à fond. Il vous faudra réorganiser votre quotidien en fonction d'un objectif désormais situé à moins de quatre semaines. Vous aurez alors devant vous deux semaines d'un travail de préparation intense, de concentration sur votre but et de respect de votre plan de marche. Vous devrez aussi devenir moins indulgent avec vous-même : le gros travail foncier ne s'accommode pas de biais ou de raccourcis...

ÉTAPE 14 DANS LE DUR

Courses courtes, fractionnés, renforcement systématique du haut du corps... Ce sont les exercices des boxeurs que vous devez adopter. Nos études révèlent qu'un pilote au volant porte constamment un poids d'environ 800 g au bout de ses bras. Prenez une bouteille d'eau dans vos mains et bougez vos bras à chaque occasion possible, à la distance du volant. Attachez un élastique autour de la tête et faites-la avancer et reculer, tourner à droite et à gauche, etc. Faites la planche - les fameuses isotoniques - mais, cette fois, en levant une main au ciel, en alternant, en faisant une pompé, en restant quatre à cinq minutes dans ces positions... sans oublier la natation, le vélo et une bonne récupération. Les Kettlebells, que de sport, vous seront également utiles. Après cette seconde période de quinze jours, vous atteindrez environ 90 % du potentiel physique d'un pro. Certes, les 50 % suivants exigeront beaucoup plus de travail, mais vous avez



Pas besoin d'outillages sophistiqués, mais la présence d'un coach pourra vous aider à tenir le rythme... qui n'est d'ailleurs pas si élevé.

désormais une bonne base, un foncier à entretenir et à développer, ainsi qu'un esprit tout entier tendu vers l'épreuve qui pointe le bout de son nez.

ÉTAPE 15 ENTRAÎNEMENT SPÉCIFIQUE

Il vous reste donc quinze jours avant la course. Logiquement, les éléments connexes à celle-ci (relations avec les sponsors, vérifications techniques, obligations diverses...) vous prennent de plus en plus de temps. Vous devez vous efforcer de conserver une routine/forte tout en veillant à ne pas perdre d'énergie. Il vous faut également entrer dans une phase d'exercices spécifiques à votre sport. Je reviens un instant sur le poids pour vous confirmer que les pilotes (surtout les plus âgés et ceux qui ne font pas d'Endurance) ne sont pas tous très à cheval sur ce point. En revanche, la plupart d'entre eux travaillent de manière très spécifique : karting, jeux vidéo, simulateurs, pilotage réel. À ce stade, il peut être bon de faire appel à un coach diplômé et compétent - gare aux « artistes » et aux spécialistes auto-proclamés ! - même si ce n'est pas indispensable.

ÉTAPE 16 STRETCHING ET HYDRATATION

Au cours de cette deuxième période d'une quinzaine de jours, alors que vous vous astreignez à des volumes d'entraînement croissants et plus spécifiques, veillez à bien à respecter les phases de récupération et

d'hydratation et même à les précéder un peu. Comment ? Comment ne peut absorber que 600 ml d'eau par heure (ce que l'on appelle la vitale) dans le même temps. Donc, veillez à perdre nette. Autre élément important : l'effort. Cela se passe ainsi chez Toyota, au Mans et ailleurs, qui devient important lors des spécificités : le stretching, le travail dans la position du pilote, le travail haut de votre corps ont besoin d'une position normale et d'une journée d'entraînement. Ces étirements sont d'y passer au moins quinze minutes de relaxant, faisant office de « stretching » et le repos. Ne lez négligez pas l'induit une fluidité du geste à au volant et économiquement en d'énergie.

ÉTAPE 17 VÉRIFIER L'ÉTAT D'

Après un mois de travail, vous le niveau du « jus ». Comme les tennismen, les pilotes font des ressources mentales pour être prêt et le mot « envie ». Comment traduire cette notion ? Peut-être par le mot « envie ». Physiquement prêt et en affûté, il faut aussi avoir envie de le ring pour en découvrir », de l'arène pour se battre ». La course est aussi un sport de combat

et où l'envie est primordiale pour atteindre la performance et maintenir la vigilance qui permet d'éviter les erreurs. Alors, s'il vous reste une semaine avant la course, ralentissez les rythmes de préparation et veillez à vous reposer et à ne pas vous laisser perturber par des sollicitations parasites. Vous serez jugé sur vos performances, pas sur votre sourire en conférence de presse.

ÉTAPE 18 LE SOMMEIL, ESSENTIEL

S'il est une chose à éviter plus que toute autre, c'est de se présenter fatigué le jour J. Pour la récupération comme pour la préparation, outre la sieste quotidienne, veillez à vous coucher et à vous lever plus tôt. Pas simple en vacances, mais tellement plus efficace en termes de recharge de batteries ! Fatigué, non seulement vous serez moins performant, mais vous serez aussi moins endurant et vous augmenterez le niveau de risque pris en piste. Alors, avant la course, dormez. Et, si vous le pouvez, dormez aussi le plus longtemps possible de manière régulière dans les trente derniers jours de la préparation, au moins huit heures par nuit. Lewis Hamilton dort onze heures par nuit et tous les grands sportifs que nous traitons dorment beaucoup. Au bout du bout du compte, c'est la forme de préparation la plus simple.

ÉTAPE 19 L'APPROCHE DU JOUR J

Une seule consigne : ne pas sortir de sa routine, qu'elle soit diététique, sportive ou intellectuelle. Ne changez rien juste avant l'épreuve. Croyez en votre travail et en ses mérites et montez à bord en vous disant que vous serez concentré à 100 % et que vous allez donner le meilleur de vous-même.

ÉTAPE 20 LA PEUR DE L'ERREUR ET DE L'ÉCHEC

Vous ne pouvez pas piloter à 300 km/h avec la peur au ventre. L'angoisse de l'erreur ou de l'accident doit être gérée et rangée dans la case adéquate pour le temps de la course. Au volant, restez concentré sur ce que vous faites. Un point c'est tout. Et chassez toutes les pensées parasites.



Quadruple champion du monde et sportif au mental imperturbable, José María López s'entraîne plus de trois heures par jour. Ses relevés biologiques en attestent : il a le physique d'un cycliste pro.

ÉTAPE 21 ET SI LE 22 AOÛT, CE N'EST PAS LE MANS ?

Qu'importe : vous serez prêt pour une course d'Endurance en karting, pour un marathon, pour une longue négociation, pour attaquer une nouvelle année mieux préparé mentalement et physiquement que vous ne l'avez jamais été(e). Sans avoir gâché votre été, sans stress et sans pression.

ÉTAPE 22 LES CONTRÔLES A POSTERIORI

Après ces quarante-cinq jours de travail, il sera intéressant de refaire les tests réalisés en début de séquence. Et, si vous ne les avez pas faits à ce moment-là, faites-les maintenant pour obtenir les résultats. Il est à parier que vos fréquences cardiaques se sont améliorées, que votre poids et votre indice de masse corporelle ont baissé et que votre silhouette s'est affinée. Mieux, encore, votre estime de soi aura fait un bond en avant.

ÉTAPE 23 ET SI JE FLANCHE EN COURS DE ROUTE ?

Ce n'est pas grave. Le Mans a lieu tous les ans. L'objectif de ces conseils est de maximiser un potentiel existant pour vous rendre prêt à une date fixée à l'avance. Si vous n'y parvenez pas, inutile de chercher une excuse ou d'invoquer des circonstances particulières. Vous avez simplement le droit de ne pas réussir à tenir ce rythme, comme vous avez le droit de décaler la chose, d'y renoncer ou de la reporter à l'année suivante.

ÉTAPE 24 PRÊT(E) POUR LE MANS ?

Désormais, si vous vous sentez prêt(e) et que ces conseils vous ont permis d'avancer vers une condition physique et mentale de pilote de haut niveau, vous pouvez la mettre en œuvre de diverses manières pour en mesurer les bienfaits et les bénéfiques. Bien sûr, il y a Le Mans. Mais tout le monde ne possède pas les connections, le budget et le talent pour disputer cette épreuve. En revanche, il existe une foule de disciplines relevant de l'Endurance, telles le LMP3, l'ELMS, la Michelin Le Mans Cup en GT ou en prototypes, les grandes épreuves historiques de la rentrée comme les Deux Tours d'Horloge, Daytona Classic ou, à des niveaux de budget très inférieurs, les épreuves de karting de vingt-quatre heures qui sont de formidables moyens de vous tester et de monter sur le ring à bon compte.

LE NOUVEAU MOI

Quel que soit l'usage que vous ferez de ces conseils, ces quarante-cinq jours auront fait de vous une nouvelle personne. Cet entraînement est la base de celui suivi par Fernando Alonso pour remporter les 24 Heures du Mans deux fois de suite. Et, même si vous ne disputez jamais cette épreuve magnifique, gageons qu'il restera toujours en vous quelques-uns des principes et règles appris dans ces lignes et mis en œuvre au cours de ces quarante-cinq jours de préparation. ●

humanfab.com.

« **S**eule consigne : ne pas sortir de sa routine, qu'elle soit diététique, sportive ou intellectuelle. Ne changez rien juste avant l'épreuve. Croyez en votre travail et montez à bord en confiance. »