

Interview de Benoit CAMPARGUE réalisé par Thomas BARON (L'équipe.fr)

1-Existe-il une préparation hivernale optimale pour un pilote de F1 ou cela dépend-t-il obligatoirement de ses besoins à la fois physique et psychologiques ?

Les aspects physiques et psychologiques sont très liés. Si on n'est pas bien physiquement on n'est pas en confiance et donc pas bien mentalement ; l'inverse est vrai aussi. La période hivernale (un peu plus de 3 mois) est une période privilégiée à plusieurs titres. Tout d'abord c'est un moment où on peut laisser le temps au temps pour récupérer, construire, se préparer sereinement et vraiment anticiper la saison suivante ; un confort dont on ne dispose pas une fois la saison lancée. On distingue plusieurs cycles ou phases, ces derniers peuvent être plus ou moins longs selon les pilotes, leur environnement, leurs besoins et leur vécu. On n'entraîne pas un pilote qui a 30 ans comme celui qui en a 17. On distingue :

-une **phase de « décompression »** suite à la saison sportive intense en tous points de vue ; sur le plan de la pression, des décalages horaires, de la fatigue physique, des sollicitations médiatiques et partenariales. Il est vrai que la saison est longue mais elle ne doit cependant pas être vécue comme un sacerdoce surtout lorsque ça ne fonctionne pas ; se dire qu'on a la chance de faire ce qu'on aime est un élément important dans les moments difficiles où le temps paraît plus long ; la performance doit cependant être le fil conducteur. Les plus grands champions sont ceux qui arrivent à maîtriser ces moments voire performer malgré tout. Cette phase peut durer 3 à 5 semaines sachant que la première semaine est souvent mixte entre sollicitations et récupération. Cette période est idéale pour effectuer également un check up médical et régler les pathologies ou blessures éventuelles qui ne doivent pas gêner la saison suivante. Les vacances plus ou moins actives ou (et) le regroupement familial viennent souvent compléter cette période. « Vivre normalement » à un moment donné, fait partie de la planification des sportifs de haut-niveau.

-la **phase de reprise** d'une durée de 2 à 3 semaines, elle doit arriver au moment où l'envie et le goût de l'effort réapparaissent. Il existe plusieurs cas de figure ; soit on n'hésite pas à se délocaliser pour effectuer un stage de reprise multi-activités qui peut être en montagne ou au soleil (ou les deux). On peut la réaliser également chez soi tout en pratiquant plusieurs disciplines afin de remettre le pied à l'étrier pour le cycle qui suit et qui sera plus intense. Se retrouver entresportifs pour une pratique sportive commune et régulière est une bonne base.

-la **phase de développement** (4 à 6 semaines environ) où on se prépare directement et spécifiquement pour la saison. Elle dure un à deux mois avant le premier grand-prix. Le travail cardio-vasculaire devient plus intense et s'accompagne d'un travail musculaire qui deviendra de plus en plus spécifique au fur et à mesure que le premier grand-prix approche. Au-delà du développement des qualités citées plus haut, la prévention sera un élément essentiel car la préparation consiste également à se prémunir ou limiter les dégâts au niveau d'éventuelles futures blessures (suite à un choc par exemple); ici la consistance musculaire (et non le volume) est essentielle afin de limiter les blessures telles que fractures, hernies discales, tendinites etc..On parle souvent en F1 de travail au niveau cervical mais cela n'est qu'un élément parmi d'autres.

-la phase de **préparation spécifique** alternant une préparation spécifique au pilotage et les séances d'essai. D'une courte durée, elle conclut l'intersaison en peaufinant les derniers réglages. Ici, un travail important au niveau des groupes musculaires très sollicités comme la partie cervicale sera important afin d'éviter notamment trop de courbatures à la reprise. Elle permettra de mieux se sentir d'entrée.

- Quels exercices un pilote peut-il effectuer durant ces quelques semaines de flottement entre la fin de la saison et le retour des essais hivernaux ?

On ne peut pas courir tous les lièvres à la fois, par conséquent, les tests hivernaux qui démarrent en Février sont inclus dans la phase de développement et sont des repères pour la préparation. Même si les tests sont la priorité du moment, ils ne doivent pas faire changer la préparation. J'utilise certaines disciplines sportives comme des outils que j'utilise en fonction du pilote, de ce qu'il affectionne, mais aussi de son profil physique plus ou moins endurant ou résistant, plus ou moins fragile etc. Certains pour l'aspect physique, la concentration mentale et visuelle, d'autres pour le travail foncier, la puissance aérobie afin de mettre en place un socle physiologique solide avant d'axer la préparation sur davantage de qualité et de spécificité. La musculation et le renforcement musculaire font partie intégrante de la préparation. La première est utilisée pour, entre autres, l'image et la confiance en soi car on sait que lorsqu'on est bien dans son corps on est bien dans sa tête. Comme on le sait la force et notamment la force max. (utilisée à petite dose) permettent de développer les qualités de coordination motrice. Le renforcement musculaire est utilisé pour anticiper les contraintes liées à la F1 et les blessures. Des exercices peu connus et très intéressants sont pas ou peu utilisés à ce jour dans le monde automobile. Certains entraînements à mi chemin entre l'endurance et la résistance et selon la distance qu'on effectue permettent de progresser sur les qualités de relâchement et les phases d'apnée ; ces dernières étant très fréquentes dans le pilotage en F1 (notamment lors des essais qualificatifs). Une de nos spécialiste (ancienne membre de l'équipe de France) a développé des séances très spécifiques pour cela. Nous utilisons parfois des sports de combat pour ceux qui veulent s'y essayer car le sport automobile ne permet le contact direct avec l'adversaire ; au-delà du travail de coordination ; cela permet également de dédramatiser l'opposition.

- Quelles sont les spécificités physiques de la Formule 1 par rapport à d'autres disciplines comme le judo ?

La F1 est une discipline à dominante endurance et endurance de force. Le judo est une discipline davantage axée sur la force, la vitesse, la résistance et la coordination. Le point commun est surtout l'aspect mental qui est un des facteurs majeurs du judo mais l'approche est différente par conséquent il est nécessaire de procéder à des adaptations et faire en sorte que la pratique se fasse en toute sécurité.

- Vous attendiez-vous à ce travail avant de débiter votre collaboration avec Romain Grosjean ?

Lorsque nous prenons un athlète en charge au sein de Sport Management System, que ce soit en Formule 1, en tennis, en football ou en patinage artistique, on évalue dans un premier temps ; ensuite on met en place ce qui nous semble le plus cohérent pour le sportif, au niveau de sa personnalité, de son profil, de ses forces, de ses faiblesses et de ce qu'il aime.

Concernant Romain, nous y sommes allés progressivement jusqu'à mettre en place du « sur-mesure » pour lui. A sa demande, nous avons démarré sur la préparation physique puis nous avons mis à sa disposition notre plateforme médicale, paramédicale ainsi que l'accompagnement sur les grand-prix. Au niveau de la préparation physique, cela est passé par différentes disciplines pratiquées mais aussi par des lieux géographiques différents et les plus adaptés. Nous avons par exemple trouvé grâce à notre réseau une salle de sport ou un kiné de haut-niveau proche de chez lui afin de ne pas lui faire prendre les risques de la circulation avant les grand-prix. Nous avons organisé également des sessions au sein des forces spéciales. S'il avait fallu, nous aurions pu faire la même chose ailleurs car nous avons aujourd'hui le réseau et les compétences pour cela à peu près partout dans le monde. Nous avons dû également réagir très rapidement après une blessure sur un grand-prix grâce à nos médecins et kinés qui sont tous issus du haut-niveau, donner par exemple des équivalences de médicaments à l'étranger ou obtenir un rendez-vous IRM dans la journée. Nous avons également organisé son suivi psychologique (qui continue encore). J'ai du aussi l'accompagner sur des grand-prix au pied levé notamment après le grand-prix de Spa en 2012 et à la sortie des Jeux de Londres. Être réactif est notre corps de métier par conséquent cela se fait naturellement mais aussi et surtout grâce à une équipe qui aujourd'hui est dotée des meilleurs spécialistes.

Le travail mis en place, n'est pas exhaustif ; gérer l'imprévu fait partie de notre job. En haut-niveau, on ne doit pas compter ses jours ou ses heures ; avec Romain, notre disponibilité était 7j/7 si besoin. Je l'ai suivi d'Avril 2012 à fin 2013, aujourd'hui, je pense qu'il a les clefs pour réussir.

- Quelles différences existe-t-il entre une préparation hebdomadaire entre deux grands prix et les entraînements entre deux saisons ?

De façon générale, la préparation entre 2 grand-prix est axée sur le maintien des qualités que le pilote a développé au cours de l'intersaison. La préparation entre 2 saisons quant à elle, est plus longue et permet de développer ces qualités.

Entre 2 grands prix, on peut observer une période de récupération plus ou moins longue et plus ou moins active qu'on pourra détailler dans le cadre d'un autre sujet ; (il nous arrive même d'utiliser la cryothérapie en récupération passive). Un travail physique de « rappel » viendra compléter la phase de récupération à l'approche du grand-prix.

- Pouvez-vous nous décrire quelle pourrait être une semaine type d'un pilote au début du mois de janvier ?

Si on considère que le cycle de reprise est déjà effectué (ce qui n'est pas toujours le cas compte tenu des fêtes et d'autres paramètres), selon le lieu géographique où il se trouve et des « outils » qu'il est possible d'utiliser sur place, il est intéressant d'effectuer un travail alternant foncier et qualitatif. Il est intéressant dans un premier temps d'effectuer un microcycle à base de foncier complété par un travail de musculation et de renforcement musculaire. Ensuite nous allons alterner des phases quantitatives et qualitatives un peu à la manière des coureurs de fond qui eux aussi alternent les deux. Cela permet de développer la puissance aérobie qui sera utile par la suite.

- Est-il difficile de tenir compte des obligations extérieures d'un pilote (négociations, sponsors, etc) dans l'élaboration du planning ?

C'est impératif de tenir compte des obligations extérieures et c'est difficile à la fois ! La planification est un élément essentiel dans la gestion d'un sportif de haut-niveau. Je me souviens lorsque j'étais l'entraîneur de Teddy (RINER), j'étais autant manager que coach car je positionnais ses sollicitations extra sportives en fonction de son calendrier sportif. Nous mettions le projet sportif au centre du système et j'articulais les sollicitations autour dans la mesure du possible. Même s'il s'agit parfois d'une côte mal taillée, on sait où est la priorité. Si cela n'est pas le cas en F1, cela voudrait dire que la priorité n'est pas là et que par conséquent, il ne s'agit pas un sport de haut-niveau. Je pense que les pilotes doivent disposer d'une personne compétente dans le domaine sportif qui gère et planifie son calendrier afin d'articuler tout cela en cohérence avec l'écurie. J'ai eu l'expérience d'un pilote qui est arrivé sur les rotules au GP de par les sollicitations qu'il a eu avant. Il a ruiné sa course alors qu'il était au devant de la grille de départ.

- Quels exercices est-il possible de faire pour muscler le haut du corps (cou, dos, bras, épaules) ?

Il serait trop long de détailler ici tous les exercices. On doit appréhender le pilote dans son ensemble et avoir une approche globale plutôt que segmentaire même si on travaille ensuite sur des secteurs précis. Un muscle ou une partie du corps ne fonctionnent pas seuls, on parle plutôt de chaîne musculaire. Si vous voulez renforcer le cou par exemple, il va falloir le faire également au niveau des trapèzes, du grand dorsal et même des obliques. Même chose pour les étirements ; si on veut étirer le dos, il faut également étirer toute la chaîne musculaire postérieure y compris les ischio-jambiers. La coordination entre les chaînes est également importante dans le relâchement, essentiel en pilotage.

Au-delà du matériel dont on dispose, il faut avant tout être inventif pour pouvoir travailler partout lorsqu'on n'a pas toujours le matériel suffisant. Pour le rachis cervical et le reste, nous utilisons de nouveaux appareils à l'INSEP qui sollicitent les muscles concernés (Scalène, pré-vertébraux, sterno-cleido mastoïdiens, infra-hyoidiens...). Cela permet aussi d'avoir des repères intéressants sur les progrès réalisés. Lorsqu'on parle des cervicales, on parle souvent de la résistance aux « G », cependant le

travail sur ces cervicales est très important pour d'autres raisons. Je m'explique, la stabilité de la tête et sa résistance aux contraintes liés aux « G » ou aux secousses favorise la stabilité du regard et par conséquent la finesse du pilotage notamment pour visualiser les repères au freinage, les points de corde ou le travail de vision périphérique sur ses adversaires. Un coup d'œil aux rétroviseurs doit prendre le moins de temps possible et en même temps donner une information visuelle claire et précise. Pour ce cas précis, nous mettons en place un premier travail de renforcement musculaire sur toute la chaîne puis un deuxième travail spécifique aux circuits.

- Qu'est-il indispensable de faire à l'heure de la récupération ?

Après la saison de grand-prix, il est important de se régénérer intellectuellement, psychologiquement et physiquement. Il faut se poser afin de « souffler » dans un premier temps mais pas forcément de façon brutale, revenir les pieds sur terre, éventuellement redescendre du podium et vivre « normalement ». C'est une façon de récupérer mentalement, anticiper la fatigue physique et psychique pour repartir avec une nouvelle fraîcheur la saison suivante. Pour certains, la priorité est à la famille, pour d'autres, ce sont les amis ou vivre sa 2^{ème} passion qui n'a pu s'exprimer jusque là.

En ce qui concerne la partie physique, cette période est mixte car elle doit être axée sur le plaisir de la pratique dont les orientations ne sont pas forcément liées à la performance. Sortir des sentiers battus est essentiel afin de retrouver le goût et l'envie dans les moments importants à venir. Comme évoqué au début, la récupération peut-être active, par conséquent, on pratique des disciplines « plaisir » qui permettent de s'entretenir tout en gardant l'enthousiasme ; elle est également passive grâce à l'aide de moyens humains et matériels.

- Quels conseils donneriez-vous à un pilote qui souhaite garder la forme durant la trêve ?

Je lui conseille d'optimiser au mieux cette période essentielle au bon déroulement d'une carrière de pilote, ce n'est peut-être pas toujours le cas. Pour cela il doit s'entourer de personnes ou de structures compétentes si possible issues du haut-niveau. Repartir d'un bon pied en début de saison, être disponible physiquement et mentalement est capital dans une discipline où tous les points engrangés sont importants et peuvent faire la différence pour obtenir un titre de champion du monde.