

Focus sur l'entraînement physique des mécaniciens

COULISSES

Faut-il être un bodybuilder pour changer les roues d'une voiture de course ?

Réponse au sein de l'équipe belge WRT

La préparation physique des pilotes est un sujet récurrent dans le paddock, mais on oublie également que les mécaniciens doivent aussi s'entretenir. Il faut en effet savoir manier des charges lourdes rapidement et sans se blesser afin d'offrir des arrêts aux stands hyper-rapides et ainsi faire gagner son équipe.

L'équipe belge WRT est souvent vue comme un exemple en matière d'efficacité aux pitstops. Pour preuve, elle vient de remporter le Pit Stop Challenge des 24 heures du Mans, organisé mardi après-midi.

Dans la Sarthe, quatre mécanos peuvent changer quatre pneus en 9 secondes. Aux 24 H de Spa, où ce n'est pas la même organisation et donc avec un règlement différent, deux mécanos changent les quatre pneus en 17 secondes. Une arme redoutable qui est le fruit d'une coordination bien rodée mais aussi d'un entraînement rigoureux.

“WRT a sa propre salle avec du matériel Technogym et un coach.”

“L'exercice le plus concret, c'est sortir la voiture et s'entraîner aux pitstops, explique Alex, chef de la BMW n°69 engagée aux 24 H du Mans. Nous avons deux postes distincts : le ‘gunner’, celui qui tient le pistolet pour serrer les roues. Et le ‘wheeler’ qui a pour charge de porter les roues et les placer. Il faut faire des simulations de course. On s'entraîne sur la

voiture mais aussi à l'atelier. On monte tout le matériel de compétition pour s'entraîner et on s'entraîne encore avant le début du week-end.”

En plus de s'entraîner sur de vraies voitures, les mécanos de l'équipe belge répètent chaque mouvement crucial sur un “pantin” situé dans l'atelier à Bierset.

“On a un faux châssis, avec des éléments de carrosserie installés dessus pour simuler les passages de roue et le gabarit de la voiture. La BMW a beaucoup plus de porte-à-faux que d'autres voitures. Il faut donc prendre ce paramètre en compte quand on fait des pitstops pour gagner en vitesse.”

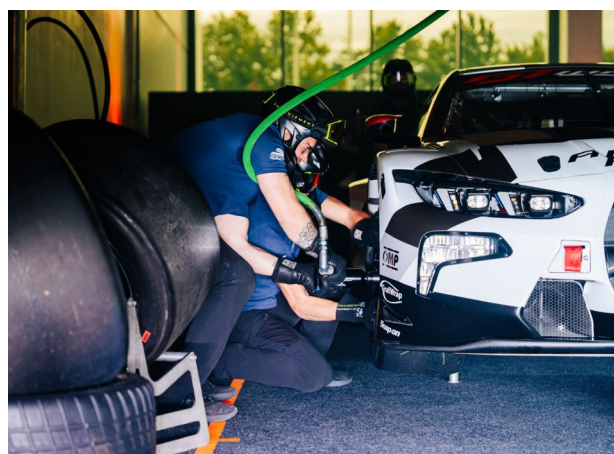
La préparation physique n'est pas prise à la légère. En plus des exercices au circuit et à l'atelier, les méca-

nos vont s'entraîner à la salle de gym.

“WRT a sa propre salle avec du matériel Technogym et Christophe Riga comme coach. Nous suivons des cours pour gagner en renforcement musculaire, en tonicité, en rapidité et en endurance. Entre les courses et pendant la trêve, je m'entretiens en faisant du running. Sur 24 heures de course, on fait 24 pitstops. Il faut être prêt physiquement. Entre les courses, je fais aussi de la course à pied.”

Les lombaires sont particulièrement sollicitées lors d'un pitstop.

“Le bas du dos est le point critique, surtout pour les grands gabarits. Une roue arrière d'une GT3 en WEC fait 25 kg, et une roue avant pèse 23 kg. Quand on la porte à un seul bras, on a besoin de tonicité. Personnellement, je ne me suis jamais blessé mais d'autres, oui. L'échauffement est crucial et il faut éviter de se froisser un muscle.”



■ Les mécaniciens de WRT s'entraînent sans relâche à l'atelier avant de partir sur les meetings de course. © WRT

En musculation, on travaille soit l'endurance musculaire, soit l'hypertrophie, soit la force brute. Avec des impulsions des très rapides, c'est cette dernière facette qui est privilégiée.

“On travaille essentiellement la force, avec des poids très élevés mais des entraînements très courts pour améliorer la tonicité. En GT World Challenge, où il n'y a que

deux personnes pour changer les quatre roues, on travaille plus le cardio. Le cœur monte un peu plus.”

En GT, les mécanos font à la fois la mécanique et les pitstops. Aux USA, les équipes ont un staff ne faisant que les ravitaillements mais ce sont de vrais “Mr Muscle”.

“En Nascar, les teams recrutent parfois d'anciens militaires et sportifs de haut niveau. Ils ne font que les pitstops. Ici, en Europe, on est plus polyvalents car on fait aussi de la mécanique et il ne faut pas suivre un programme de prise de masse particulier. Mais on essaie de préparer les nouveaux à l'atelier avant de les ‘balancer’ en course, afin de voir les forces et faiblesses physiques du gars. On peut ainsi décider si un nouveau devient ‘gunner’ ou ‘wheeler’. Ce dernier poste est beaucoup plus physique.”

Les mécaniciens de WRT ne doivent cependant pas suivre un régime draconien, au contraire de bien des athlètes.

“On ne regarde pas vraiment l'alimentation. Mais si ça se professionnalise de plus en plus, peut-être que ça va arriver pour avoir une bonne hygiène de vie.”

M. Bus.



■ Les mécaniciens de WRT sont très bien rodés et entraînés physiquement pour changer les roues en un temps record. © DPPI