

GRANDS PRIX F1

“Piloter, un métier de gros bras”

Depuis la première loi française de 1965 concernant les antiamplificateurs artificiels de performances, seul l'aspect stimulant pris le jour de la compétition était considéré comme du dopage. D'ailleurs cette première loi portait – au *Journal officiel de la République* - le nom de « *Loi antistimulants* » alors que pour le milieu scientifique de l'époque, les stéroïdes anabolisants – par méconnaissance – étaient assimilés à de simples vitamines.

Dès les années 1980, stéroïdes anabolisants et glucocorticoïdes se répandent dans certains sports et surtout 1990, avec l'arrivée de l'érythropoïétine (EPO) et de l'hormone de croissance produites par génie génétique, le dopage a basculé à 80% dans la préparation en amont et non le jour de la course.

Plus le corps est fort, plus il obéit

Depuis plusieurs années, la préparation physique des pilotes de F1 et d'endurance, comme pour les skippers de voiliers de course au large, se fait en partie dans des salles de musculation ou des centres de remise en forme high-tech. Et c'est là où le dopage qui joue efficacement sur le physique, peut impacter favorablement la commande du pilotage.

1970

Olivier MERLIN (France), envoyé spécial de *Paris-Match* sur les Grands Prix de F1 de 1954 à 1976

« On ne saurait accuser catégoriquement Colin Chapman, le constructeur des Lotus, de rechercher par tous les moyens l'allègement de ses voitures. Les énormes pneus (gonflés à 1 kg 200) qui équipent les monoplaces collent plus au sol qu'à l'époque des grosses cylindrées à moteur avant que seuls les "gros bras" pouvaient mettre en «dérapage contrôlé» à l'entrée des virages ; mais quand ses pneus commencent à glisser aujourd'hui, on ne les rattrapent pas. »

[*Paris-Match*, 1970, n° 1115, 19 septembre, p 35]

2017

Romain GROSJEAN (France)

Dans l'enquête de *L'Equipe* du 26.02.2017, le pilote français de l'écurie Haas à l'époque, décrit tout le travail supplémentaire qu'il s'est imposé :

« Avez-vous pris des kilos ?

Cette augmentation de six kilos m'a fait bondir de joie. J'ai déjà pris un peu mais je ne me surveille pas. À raison de trois séances de musculation par semaine avec poids - ce que je ne faisais jamais avant -, j'ai forcément pris. Là, dans la dernière ligne droite, on a focalisé sur l'endurance. Cela reste la base et c'est mon truc. Cette année, je fais un peu de compét : la Transjurassienne en ski de fond, la Time Genève à vélo ou le semi-marathon de Genève.

Avez-vous modifié votre programme habituel ?

Oui. Par exemple, j'ai découvert l'haltérophilie, une discipline que je découvre à trente et un ans. Épaulé-jeté et arraché; en insistant sur ma souplesse. Nous avons également insisté sur les squats afin de travailler les épaules, les trapèzes et les jambes. Et toutes les trois semaines, Dan (son préparateur physique) a augmenté les poids et les répétitions. Mi-janvier, j'avais atteint un stade de fatigue assez avancé. Les vacances m'ont fait du bien.

Cette exigence physique peut-elle rendre le pilote plus décisif dans le résultat ?

Les voitures vont être fatigantes à conduire. Je ne sais pas comment les autres ont travaillé. Moi, je sais que je ne me suis jamais autant préparé de toute ma vie. Sur les fins de course, il y aura des erreurs et cela devrait réserver quelques surprises. »

[*L'Equipe*, 26.02.2017]

COMMENTAIRES Dr JPDM :

La presse, début 2017, se fait l'écho de cette évolution physique des pilotes :

- Le Monde, 21 février 2017 : « *F1 : voitures et pilotes "bodybuildés" pour muscler le championnat* »

- L'Equipe, 26 février 2017 : « *Plus vite, plus lourd, plus fort* »

Rappelons à tous les pseudo-spécialistes des réseaux sociaux niant le dopage en sport automobile que des contrôles positifs témoignent que cette spécialité des sports mécaniques n'est pas épargnée mais surtout qu'il n'y a aucune raison physiologique, morphologique, technique, tactique ou mentale qui ferait que le dopage serait inopérant sur des pilotes auto de compétition. D'autant que depuis des années, conduire un bolide de F1 est autant physique que mental comme dans les courses à la voile au large.

Nous ne sommes plus dans les années 1960 où seuls les stimulants (type amphétamines, éphédrine, cocaïne) étaient considérés comme des amplificateurs artificiels de performance et absorbés le jour même de la course. Aujourd'hui, le dopage est surtout efficace sur la « caisse » et se pratique en amont du jour de l'épreuve (telles les cures de stéroïdes anabolisants, d'EPO, d'hCG...). Avec ce type de protocole sur plusieurs semaines, les contrôles antidopage à l'arrivée des courses s'avèrent inefficaces.

Esteban OCON (France), pilote de F1 depuis 2016

Texte du journaliste Frédéric Ferret : « L'équation est simple et linéaire. En chiffres, cela donne cinq en trois. Pour Esteban Ocon, il était nécessaire, voire indispensable, **de prendre cinq kilos en trois mois**. Voilà le défi que le jeune pilote (20 ans) se devait de relever cet hiver. Une grande asperge, sèche, pas plus épaisse qu'une baguette parisienne. Pour muscler les 186 cm du jeune Normand, la tâche pouvait paraître ardue tant le physique longiligne (64 kg au soir du dernier GP 2016) du pilote *Force India* paraît inapproprié au défi physique que vont proposer les F1 2017. »

Selon son préparateur : « L'objectif de l'hiver est donc de construire pour Este un corps plus lourd, mais mieux armé pour affronter cette nouvelle réalité. Les muscles, plus puissants, vont lui offrir de la protection contre les chocs, renforcer ses articulations. **Et l'endurance lui permettra de rester plus longtemps lucide** lors des fins de course où il devra prendre des décisions critiques. »

[L'Equipe, 26.02.2017]

Max VERSTAPPEN (Danemark), Daniel RICCIARDO (Australie) Lewis HAMILTON (Gbr), Valtteri BOTTAS (Finlande)

Dans la même enquête de L'Equipe du 26.02.2017, il est signalé que « *les quatre pilotes énumérés ci-dessus en ont tous bavés et qu'ils n'ont pas ménagé leurs efforts à l'intersaison pour se montrer à la hauteur en 2017* ». Les photos du quotidien sportif illustrent différentes activités physiques où l'on voit les pilotes faire de la musculation avec barres, du VTT en parcours escarpés, du médecine-ball, de la corde ondulatoire...

2019-2021

Lewis HAMILTON (Grande-Bretagne) estime que les voitures seront plus difficiles à conduire après 2021

Interview du pilote britannique, à l'époque quintuple champion du monde de F1.

Selon le site Actu.com du 19.05.2019, Lewis a plaidé pour des changements afin de rendre le sport plus physique à l'avenir :

« Hamilton a suggéré de réduire la direction assistée dans le but de rendre le pilotage plus difficile. *"Les tests de dépistage de dopage sont aléatoires, je dirais que c'est environ trois fois par an, où peut-être moins"*, a expliqué Hamilton, interrogée sur la fréquence de test de dépistage des pilotes. *A une certaine époque, il y avait beaucoup de tests, à la maison ou dans les hôtels, ce genre de chose. Mais honnêtement, ce n'est pas un sport où il faut faire quelque chose. Ce n'est pas comme dans le cyclisme où il faut plus de sang dans le cœur ou plus d'oxygène. Nous ne sommes pas fatigués. En toute honnêteté, les voitures ne sont pas assez difficiles à conduire. Ça devrait être plus physique. Je pense qu'en 2021, ils devront peut-être se débarrasser de la direction assistée, par exemple. Nous devrions être complètement épuisés après un Grand Prix. C'est comme ça que le sport devrait être."*

Hamilton a comparé leur état de fatigue à celui des sportifs d'autres disciplines comme le tennis et le cyclisme. *"Les joueurs de tennis sont finis à l'issue du match, surtout après plusieurs heures, et les cyclistes*

devraient être morts après le Tour de France. J'estime que c'est ce qu'il devrait nous arriver. Mais c'est moins le cas de nos jours et c'est pourquoi un jeune de 18 ans peut arriver et n'avoir aucun problème. Le fait est qu'aucun d'entre nous n'a triché. Il ne sert à rien de tricher ou de faire quelque chose pour améliorer notre corps. C'est juste s'entraîner normalement et être en bonne santé" »
[Actu.com, 19.05.2019]

COMMENTAIRES JPDM – En 2017, le milieu de la compétition en F1 nous explique que le pilotage est beaucoup plus physique, d'où une musculation intensive des acteurs avec fréquentation assidue des salles de musculation. Deux ans plus tard, Hamilton nous raconte l'inverse ! « *En toute honnêteté, les voitures ne sont pas difficiles à conduire* » et « *Il suffit d'être en bonne santé* » pour performer.

Ajoutons que sur un Grand Prix, les pilotes se déshydratent de 3 kg, ce qui démontre bien l'intensité de la contrainte physique.

2024

Valtteri BOTTAS (Finlande), pilote de F1 depuis 2013 et cycliste de compétition. En 2025 il est pilote essayeur chez Mercedes

Selon *Ouest-France* : « Passionné de cyclisme, le pilote finlandais pratique le vélo de haut niveau. Sixième d'une course de 170 km avec un dénivelé important, Valtteri s'est qualifié pour les championnats du monde de Gravel en octobre 2024. Il s'est classé 133^e dans sa catégorie (35-39 ans) après avoir parcouru 182 km en 5h 40. A noter que le Finlandais est en couple avec l'Australienne Tiffany Cromwell qui, elle aussi, a participé au championnat du monde de Gravel élites femmes.

Carlos SAINZ Jr (Espagne), pilote de F1 depuis 2015, pratique assidûment le vélo de route

Afin d'acquérir une forme physique de haut niveau, le pilote espagnol – à l'époque chez Ferrari – s'adonne à la pratique du vélo avec de nombreux entraînements entre les Grands Prix. Pour se tester, habitant Monaco en 2024 – il a effectué une "sortie de récupération" avec Tadej Pogačar, la star du vélo actuelle, habitant lui aussi la Principauté. Sainz raconte sur le site *F1only.fr* : « Il y a quelques semaines, Carlos Sainz a avoué avoir eu "la brillante idée" d'accompagner Tadej Pogačar, le meilleur cycliste sur route au monde actuellement, lors d'une sortie d'entraînement vélo vers Monaco. Alors que Tadej Pogačar venait d'être sacré Champion du monde sur route, Carlos Sainz a partagé une sortie vélo de "récupération" avec le Slovène. Même si pour Pogačar c'était une simple sortie sans forcer, pour le pilote Ferrari ce n'était pas la même histoire.

Sainz : "J'ai souffert à côté du numéro un mondial"

Interrogé sur cette sortie en suggérant qu'il s'était comparé à Tadej Pogačar, Carlos Sainz a avoué avoir souffert : « *Comparer, je ne pense pas que ce soit le bon mot* », a indiqué Sainz en conférence de presse, il y a quelques semaines à Austin. « *J'ai souffert à côté du numéro un mondial qui, soit dit en passant, est dans une forme incroyable. J'ai eu la brillante idée de faire une sortie de récupération pour lui. Pour moi, c'était la sortie la plus difficile de ma vie.* Il était en mode récupération après avoir remporté les championnats du monde. Et oui, sa sortie de récupération correspond quand même à mon rythme cardiaque en zone 5 / zone 4. Cela montre bien la différence. Nous sommes des athlètes dans notre sport. Il est évident que ce que nous faisons est spécial en termes de réflexes, de maniement de la voiture et de compétences, mais ce qu'il fait sur un vélo est tout simplement incroyable. Et quiconque est déjà monté sur un vélo ne peut pas imaginer à quel point ce type pousse sur un vélo. »

[*F1only.fr*, 10.11.2024]

COMMENTAIRES JPDM – D'autres pilotes, pour améliorer leur cardio, comme Carlos Sainz, font du vélo : le Danois Max Verstappen, l'Australien Daniel Ricciardo, l'Allemand Sébastien Vettel (F1 de 2007 à 2022), le Finlandais Valtteri Bottas. Ce dernier, en 2024, était qualifié pour les championnats du monde de Gravel.