

L'ÉCOLE DES BLEUEUS

 **YAMAHA**
RACING

L'année scolaire ne se termine pas pour tout le monde de la même façon. Vingt-neuf jeunes pousses ont sacrifié leur dernière semaine de classe pour participer au premier bLU cRU Camp organisé par Yamaha au Pôle mécanique d'Alès. Zarco y était, MJ aussi.

PAR Bertrand Thiébault, PHOTOS Yamaha et BT



ROBIN HOSSEY Son doudou, sa M1

La M1 de Rossi?
C'est petit
comme moto...



Rob'1, c'est le plus petit du haut de son 1,50 m, « à peu près, hein! » Le plus jeune de la bande aussi avec ses douze ans. Et, forcément, le chouchou du camp. S'il s'endort encore avec son doudou dans les bras (ne le répétez pas), il a néanmoins déjà huit années d'expérience internationale au guidon derrière lui et se débrouille en anglais. « J'ai commencé la moto à quatre ans, dans le jardin, avec un Italjet 50. Mon papa roulait en Endurance, alors, forcément, j'ai voulu faire pareil. J'ai couru en championnat PW 50 à huit ans, j'ai été champion de Belgique de pit-bike à neuf ans. Sur bitume, j'ai fait le championnat suisse en NSF 100, puis le championnat de Belgique 125, mais j'étais encore un peu petit, on devait me tenir la moto pour démarrer! Maintenant, je roule en challenge Yamaha YZF-R125. J'ai aussi roulé ici sur la R3, j'aime bien, mais je n'ai pas encore l'âge pour la piloter en course. J'ai bien progressé sur le bLU cRU Camp, j'ai appris à placer mon regard, à le porter plus loin, à freiner plus tard, à mieux exploiter ma moto. Et je roule plus vite! Mon idole, c'est Valentino Rossi, mais aussi Schwantz et Mamola. Yamaha a apporté une M1 de MotoGP [une version 990 cm³ de 2004, une OWP3 maquillée en moto de l'année], alors, je suis monté dessus. C'est petit comme moto... Je m'attendais à un truc bien plus gros. S'ils me la démarrent, je veux bien aller faire un tour avec! »

Quel minot ne rêverait pas de passer quatre jours en "colonie de vacances", au milieu de ses idoles, à apprendre toutes les ficelles de la compétition moto? Ce rêve s'est réalisé pour vingt-neuf d'entre eux, sélectionnés sur dossier au sein des coupes de promotion Yamaha, en vitesse comme en motocross. Un rêve qui a pour nom le bLU cRU Camp - prononcez *blou crou*. bLU, pour la couleur; cRU, pour le jeu de mots (*crew* = équipage). Quant aux minuscules au début de chaque mot, seuls les spécialistes du branding et du marketing pourront en comprendre la justification. Davantage qu'un sticker porté par Rossi, Viñales, Zarco, Folger, Checa, Canepa, Di Meglio, Mahias, Bulle, Van Beveren, Patuere, Febvre et bien d'autres pilotes officiels

[1] Banc d'école

Les vacances venaient à peine de commencer pour les jeunes recrues du bLU cRU Camp qu'il fallait déjà retourner sur les bancs de l'école! Au programme: atelier communication, préparation physique, nutrition...

[2] Tonus

Lorsque le prof (Arnaud Tonus) a des bras tatoués "gros comme ça", on l'écoute avec attention, même en portant un casque intégral!



Yamaha, bLU Cru, c'est un état d'esprit que la marque souhaite transmettre aux plus jeunes.

REDONNER L'ENVIE

Car le constat est inquiétant: l'âge médian du motard frise la cinquantaine, les ventes de motos comme de scooters ne sont pas au mieux... Comment redonner l'envie aux jeunes de prendre le guidon plutôt que les manettes d'une console de jeux? « La jeunesse d'aujourd'hui n'est plus celle d'il y a vingt ou trente ans, constate Alexandre Kowalski, directeur de la communication et de la compétition chez Yamaha France. Les centres d'intérêt sont différents, on est beaucoup plus dans la virtualité que dans le palpable. La compétition a toujours été très présente dans l'ADN de Yamaha, et elle contribue à l'intérêt de cette jeunesse pour la pratique du deux-roues. Notre rôle est donc de permettre aux plus jeunes de pratiquer le sport moto à moindre coût. C'est ce que nous faisons au travers de nos challenges R125 et R3 en vitesse, ou YZ 85/125 en motocross, et ce premier bLU cRU Camp est une suite logique. »

Réunis au le Pôle mécanique d'Alès, les sélectionnés (dont deux blessés...) ont entre douze et dix-



[3] Déhanché

Pas besoin d'entendre ce que braille Luca Mahias du bord de la piste, le geste suffit!

[4] Analyse

Entre deux séances de travail à moto, on prend le temps de se poser pour analyser les erreurs, les corriger à la prochaine session. Une véritable méthode de travail est inculquée aux jeunes pilotes.



Hervé Poncharal, team-manager de Tech3

Le sport moto, ce n'est pas uniquement avoir un don



« Ce premier bLU cRU Camp est une super opportunité pour les jeunes pilotes, en vitesse comme en tout-terrain. Lorsqu'on débute une carrière sportive, on a parfois du mal à comprendre que le sport moto, ce n'est pas uniquement avoir un don et tourner la poignée.

On en a parfois eu l'exemple chez Tech3... Il y a beaucoup d'autres choses à côté, comme la rigueur, comprendre l'importance de la valeur travail, de l'entraînement physique, de la diététique, de la manière de communiquer, tant avec les médias qu'avec son équipe technique. Ce camp est une manière ludique de faire comprendre les lignes importantes à suivre au départ d'une carrière d'un jeune pilote. Il y a encore un gap entre ces ados qui débutent en R125 ou R3 et la catégorie MotoGP, mais, il n'y a pas si longtemps, je voyais un jeune pilote qui roulait en Rookie Cup; il s'appelait Johann Zarco. A l'époque, on avait un peu discuté avec lui et je me disais alors qu'on était encore loin de la catégorie reine... Depuis, de l'eau a coulé sous les ponts et c'est arrivé! On mesure aussi l'apport d'un pilote français qui performe au niveau de l'intérêt pour la moto en France. Si toutes ces formules de promotion, de détection, d'entraînement peuvent amener des jeunes à venir défier ceux des nations fortes que sont l'Espagne et l'Italie, puis se retrouver - pourquoi pas - dans quelques années chez Tech3, en Moto2 comme en MotoGP, eh bien on sera très heureux d'avoir modestement participé à cela en venant ici. Peut-être que l'un de ceux que l'on a croisés sur ce stage roulera sous nos couleurs un de ces jours... »

PAROLES DE MÔMES

Hugo Robert, Yamaha R3

« C'est top d'avoir un encadrement comme ça. Les instructeurs mettent bien le doigt sur nos problèmes. Ce n'est que ma première saison en challenge R3 et j'ai encore pas mal de choses à apprendre. D'autant que je roule assez peu, puisqu'il n'y a pas de circuits homologués vers chez moi, en Bretagne. Je suis plutôt grand et j'ai du mal à déhancher [il n'a pas que le casque de Ben Spies, mais aussi le style, bras très écartés !], à trouver mes trajectoires. Mais j'ai bien progressé, je pose le coude ! »

Loïc Millet, Yamaha R125

« Bien sûr, j'ai appris, révisé et corrigé pas mal de choses en pilotage. Du coup, j'ai gagné une seconde au tour ! Et puis, j'ai aussi appris des trucs en communication, comment bien utiliser les réseaux sociaux, sans faire de fautes, avec des belles photos, bien cadrées, donner une image pro. C'est vraiment super-intéressant. L'ambiance est géniale, même avec les crosseux on s'est bien marrés. Bon, OK, ils nous ont mis minables en short-track... Et puis les monos sont pas des tristes non plus : il y en a qui ont dû manger des clowns à table ! »

Les frotteurs de coude

« C'est top de poser le coude ! Avoir deux points d'appui, c'est une sensation géniale en courbe. On a quasiment tous frotté ! C'était un peu le challenge entre nous. Il n'y a que Robin qui n'a pas réussi, mais il ne lui manquait vraiment pas grand-chose... » A la décharge de Robin, c'est le plus petit, 1,50 m, et, même en déhanchant au maxi, ses bras sont encore un peu courts pour lustrer le bitume !

sept ans et déjà une certaine expérience de la pratique moto et de la compétition. Il n'y a qu'à les voir, genou par terre au premier tour, ou moto à plat dans les airs au premier saut pour les crossmen. Le but du camp est de leur donner des clés, des bases de travail, des pistes de réflexion pour progresser et s'épanouir. « Il y a fatalement une logique de détection, mais ce n'est pas une finalité, ajoute Kowalski. On espère surtout susciter des vocations, au-delà même du sport moto.



1

[1] Lièvre

Les instructeurs prennent aussi le guidon afin de passer de la théorie à la pratique. Ici, Mike Di Meglio devant une meute de jeunes furieux.

[2] A l'eau

Un peu de détente en fin de journée avec du wakeboard. Toujours dans l'esprit compétition !

[3] Marche forcée

Le stage reste un camp d'entraînement, et pas qu'à moto. La marche façon "parcours du combattant" se terminera dans la nuit.



2



4

Beaucoup rêvent de devenir pilote professionnel, c'est sûr, mais d'autres voudront peut-être devenir team-manager, concessionnaire, entraîneur, journaliste moto... Ce qui importe, c'est de leur donner le goût à cet environnement du deux-roues. »

Alors, les ateliers sont variés : préparation physique, conseils de nutrition, bases de communication, méthodes de travail, comment échanger avec une équipe technique et, bien sûr, conseils de pilotage. Quatre journées intenses entrecoupées de sas de décompression (bowling, wakeboard...), mais aussi d'épreuves de cohésion entre crossmen et pistards, avec une marche nocturne, une sortie VTT ou un parcours du combattant ! Un juste équilibre entre colonie de vacances et stage commando, le tout encadré par des pilotes Yamaha de renom et des intervenants qualifiés. Bien sûr, les parents restent en dehors de tout ça, avec interdiction de venir au camp.

LA VALEUR TRAVAIL

Etre briefé avant le départ d'une session par Johann Zarco et le team-manager de Tech3 Hervé Poncharal a de quoi impressionner cette bande de mômes. Notamment lorsque le pilote Monster Yamaha les guide en piste sur une R1 maquillée comme sa M1 de MotoGP ! « Surtout, ne vous croyez pas arrivés. Il faut toujours travailler. Si tu prends pour une star, c'est fini ! Il ne faut pas tricher avec soi-même, toujours donner le maximum. Dans chaque virage, il faut se mettre le couteau sous la gorge. » Et Johann de poursuivre : « Ça ne suffit pas de faire l'effort dans la courbe où se trouve l'instructeur, il faut se donner tout le temps à 100 %. Même moi, à mon niveau, je me bats en permanence. Si je me crois arrivé, parce que j'ai fait un podium



3

ou une pole, c'est mort ! Alors, n'oubliez jamais ça : du travail, de l'envie, mais aussi du plaisir. »

Plaisir, travail ; des mots aussi complémentaires qu'indissociables dans la carrière d'un sportif, qui reviennent sans cesse à chaque atelier. Tous les ados utilisent les réseaux sociaux, l'atelier communication leur apprend donc à mieux gérer leur image : « C'est important qu'ils mesurent la portée d'une publication pour leur carrière future, éviter les erreurs en s'exposant maladroitement, tirer parti de ces moyens de communication, mais aussi savoir gérer son temps passé sur les réseaux sociaux. D'ailleurs, sur le camp, on coupe les smartphones, voire on les confisque, s'amuse Christophe Guyot, team-manager du GMT 94. On leur apprend à mieux s'exprimer, à se présenter, à parler en public, mais aussi l'importance de se débrouiller en anglais. Parce qu'aujourd'hui,



5

[4] Manager

Christophe Guyot a pris son rôle d'instructeur à cœur, en observant chaque élève en bord de piste et jamais avare de conseils.

[5] Strike

Le bowling, c'est un peu comme le premier freinage en bout de ligne droite !

[6] Chrono

Niccolò Canepa surveille au chrono l'évolution des élèves de son groupe. Alors, sur la piste, on s'applique.

[7] Cardio

Après la moto, le vélo. L'accent est mis sur la préparation physique en donnant aux stagiaires des bases.



6



7



3 questions à...

ALEXANDRE KOWALSKI, responsable compétition et communication Yamaha France

« Nous voulons susciter des vocations »

Comment ont été recrutés les participants ?

La sélection s'est opérée sur dossier, parmi les participants de nos formules de promotion Yamaha, tant en motocross qu'en vitesse. Nous avons retenu ceux qui montraient le plus de motivation, avec un potentiel sportif, une personnalité. Nous avons reçu une soixantaine de candidatures, des dossiers écrits, mais aussi des vidéos sympas - certains se sont même exprimés en anglais - avec une approche très professionnelle pour ces jeunes recrues. La participation n'est que de 280 €, ce qui est très loin de couvrir les frais pour quatre journées, circuit, encadrement, activités, repas et hébergement inclus. C'est essentiellement Yamaha France et ses partenaires qui financent cette opération et on souhaite pérenniser le bLU cRU Camp dans le temps.

Est-ce une colonie de vacances ou un camp d'entraînement commando ?

Ce ne sont ni des vacances, ni une fabrique de champions. Il n'y a pas de chrono au bLU cRU Camp ; l'esprit est d'abord celui de la convivialité, de la découverte, du partage et de l'expérience, bien plus que du seul esprit de compétition. Le concept, c'est de parler de l'humain à travers Yamaha. Il y a la marque, les produits, mais aussi les hommes. C'est une nouvelle expérience, une première qui met en avant le côté émotionnel et marie deux mondes, les jeunes pilotes de vitesse et de motocross. On ne se place pas en concurrence avec ce que font Johann Zarco et Laurent Fellon au sein de leur structure ZF Grand Prix. Ils accomplissent un travail énorme dans la détection et Yamaha tient à leur rendre hommage. Parce que sans eux, les Challenges YZF-R125 et R3 ne pourraient pas être ce qu'ils sont aujourd'hui. La vocation première de ZF Grand Prix, c'est de sortir des talents et d'en faire des champions, de les amener au plus haut niveau. Zarco en est le meilleur exemple. A travers le bLU cRU Camp, Yamaha espère simplement susciter des vocations. Peut-être que quelques pépites écloront - on en a repéré quelques-unes -, mais ce n'est pas une finalité.

Les pilotes officiels ont immédiatement adhéré à l'idée ?

Oui, bien sûr ! Ils sont tous venus spontanément et gracieusement [juste défrayés] sur leur temps libre pour faire partager aux plus jeunes leur expérience. Nos pilotes portent tous l'emblème bLU cRU et c'est un engagement. Ils partagent cette philosophie humaine voulue par Yamaha. Leur présence était donc naturelle et ils ont pleinement rempli leur mission.



La plupart des échanges dans un team se font dans cette langue. »

Puis, très vite, on repart en piste. Du short-track sur des TTR 125 en pneu arrière lisse pour maîtriser la glisse, la justesse du freinage, la précision des gaz, puis du bitume sur le grand tracé d'Alès récemment resurfacé. « On leur apprend à essayer différentes trajectoires, à innover, proposer des solutions. C'est toujours utile, ne serait-ce que pour doubler ou encore trouver une trajectoire inédite plus efficace, rapporte encore Guyot. Ça n'a beau être encore que des enfants, ils restent très concentrés malgré les journées chargées, toujours très attentifs aux remarques de chaque intervenant. Le soir, ils prennent des notes. Ils sont vraiment dans une logique de travail, de progression. »

D'ailleurs, on les incite à ne pas entrer dans une rupture scolaire. Marina Fouloi, qui est un peu la deuxième maman de ces pilotes en herbe lors des épreuves du challenge R125 et R3, travaille en relation avec les lycées, les collègues et les proviseurs pour éviter les décrochages.

VITESSE ET TRAJECTOIRE

Il n'y a pas de chrono au bLU cRU Camp. Les stagiaires sont là pour apprendre des méthodes de travail, ce que leur donnent Christophe Guyot et ses pilotes du bord de piste - mais aussi Lucas Mahias ou Louis Bulle et, pour les crossmen, Benoît Paturel, Arnaud Tonus ou Adrien Van Beveren sur le circuit de cross de Salindres, à quelques kilomètres. « J'en vois plusieurs qui n'arrivent pas à prendre un point de corde dans la dernière courbe. Ne confondez pas vitesse et trajectoire. Réduisez votre vitesse et trouvez le bon point de corde. Ensuite, vous travaillerez la vitesse. C'est ça, votre boulot de pilote! » Lucas Mahias, sacré champion du monde Supersport quelques semaines plus tard (voir p. 134) sur sa R6, apporte son expérience: « Tout au long de votre carrière, vous allez être confronté à des problèmes, alors apprenez à trouver des solutions plutôt que de vous plaindre. Sur un week-

end de course, allez voir rouler les pilotes des autres catégories, il y a toujours un truc dont vous pourriez vous inspirer, une autre trajectoire, une position, un point de freinage. Je passe beaucoup de temps sur le bord de la piste, mais aussi avant l'épreuve, à compulser tous les partiels, toutes les données du circuit et de mes adversaires, là où ils sont plus forts, moins rapides. Je me fais des fiches, j'étudie. Le talent ne suffit pas. Il n'y a pas de secret: faut bosser. Sinon, tout le monde serait bon! Mais n'oubliez jamais de vous faire plaisir. Des milliers de minots rêveraient d'être à votre place et de se faire plaisir à moto, c'est aussi ce qui permet d'aller plus vite. Amusez-vous, le reste va venir », martèle le champion.

TOUS DIPLÔMÉS

De 7h30 à 23 heures, les journées sont bien remplies, les organismes poussés aux limites lorsqu'il faut enchaîner les tours en cuir par près de 35 °, ou bouffer de la poussière en travaillant une trajectoire sur le circuit de cross. Mais de l'énergie, les ados en ont à revendre. Au point qu'il faut parfois faire preuve d'autorité pour l'extinction des feux dans les chalets du camping. Et quelques séries de pompes pour les plus indisciplinés... C'est d'ailleurs là que se retrouvent les pistards et les crosseurs pour quelques moments de partage.

[1] Fier

Le stage s'achève avec une remise de diplôme. Il est signé par tous les pilotes instructeurs.

[2] Champion

Entre deux GP, Johann Zarco est venu prodiguer quelques précieux conseils: « Si tu te prends pour une star, c'est fini. »

[3] Démo

Après la théorie, la pratique. Lucas Mahias a mis ses élèves pistards à l'amende en short-track, et sans ménagement!

[4] Débrief

Louis Bulle aussi a mouillé le cuir en short-track. Au débrief, il corrige les erreurs observées en piste.

[5] Master Class

Prendre la roue de Zarco? Un rêve réalisé pour les stagiaires du bLU cRU Camp. Ce n'est toutefois pas la M1 de MotoGP qu'utilisait Johann, mais une R1 maquillée pour les besoins d'un spot publicitaire.

[6] Studieux

L'encadrement du bLU cRU Camp ne laisse rien passer. On soigne la remise des gaz, la trajectoire, la position, le regard.

[7] Champ'

Un prof champion du monde, c'est pas la classe? Bravo M'sieur Mahias!



Au short-track final, les crossmen ont montré leur supériorité sur une piste un peu trop défoncée pour laisser les pilotes de vitesse s'exprimer. Quelques pilotes de tout-terrain sont allés découvrir les sensations du pilotage sur asphalté, d'autres ont démontré leur style tracté sur une planche de wakeboard. Presque un air de vacances au pied des Cévennes. Tout le monde est reparti avec son brevet de

pilote en poche, mention excellent, signé par l'ensemble des pilotes Yamaha et, déjà, la tête tournée vers les prochaines épreuves. « On a vraiment vécu un truc énorme! Ça valait le coup de cramer une semaine d'école, c'était la dernière, on était déjà un peu en roue libre, résument Loïc et ses potes. On va aller mettre tout ça en pratique, on va rouler le plus possible. » ✕

Les leçons de Guy Coulon

Le chrono valide toujours la solution

La journée a beau avoir été chargée, la chaleur étouffante dans le paddock, ils sont tous là sous l'avent Yamaha, réunis autour de Guy Coulon, ingénieur en chef de Johann Zarco en MotoGP, à boire ses paroles. « On est un peu timides, c'est tout de même Monsieur Coulon, on le voit à la télé et là, il est là, devant nous... » Un Guy's visiblement aussi fier qu'heureux de leur ouvrir quelques tiroirs de son savoir: « Dans les sports mécaniques, il y a une partie sportive - c'est vous -, mais aussi une partie mécanique. Il faut éviter la confusion des rôles et mettre en place une méthode de travail. Même si vos motos sont assez simples, la démarche est la même qu'en GP. C'est important de tout noter à chaque séance: le type de pneu, la pression, les conditions de piste, la

température, le vent, les régimes, le braquet, etc. Ceux qui gagnent sont ceux qui vont le mieux comprendre les problèmes qu'ils rencontrent et savoir les expliquer. Ça ne sert à rien de s'énerver si un truc ne va pas, il faut expliquer les choses clairement et calmement. Ne pas non plus se plaindre du matériel, mais faire le mieux possible avec ce que l'on a. Zarco et Folger n'ont pas la même moto que Rossi et Viñales: ils ne se plaignent pas, ils essaient de gagner avec ce qu'ils ont. Et il y a une règle à ne jamais oublier: le réglage d'une moto, c'est pour améliorer le chrono, pas pour avoir du confort. Si vous êtes moins bien mais que vous allez plus vite, c'est cette piste de réflexion qui doit être retenue. Le chrono valide toujours la solution. »