



Yann Moulinier, tous les pilotes de bobsleigh sont-ils nécessairement pousseurs d'abord? Non, mais il s'agit d'un chemin logique, car pour être un bon pilote, il faut être un bon pousseur. A quelques pas près, puisqu'il saute en premier dans le bob, le pilote fournit le même effort de poussée. Comme un pousseur, un pilote doit être physiquement bien développé, posséder beaucoup de force, de puissance et d'explosivité. Cela ne s'acquiert pas en deux ou trois ans.

Avant de vous intéresser au bob, vous pratiquiez l'athlétisme, notamment le lancer du marteau, au sein du Centre d'éducation physique (CEP) de Cortailod. Les capacités physiques que vous avez développées dans ce cadre étaient-elles suffisantes pour entamer une carrière en bobsleigh? Il me manquait la vitesse du sprint, mais c'était une excellente base pour l'effort physique général. Vide, le bob à deux pèse 170 kilos, contre 210 kilos pour le bob à quatre. Il faut pouvoir le déplacer, le contrer au départ! Au niveau technique, marcher et courir sont des actions innées, mais pousser un bob d'une hauteur de 70 centimètres demande au corps une position spéciale. Il faut donc apprendre à courir plié en deux, à utiliser ses membres et les axes de force de la meilleure manière.

Comment préparez-vous une saison de bob? Qu'on soit pilote ou pousseur, on enchaîne des séances de sprint, de saut et d'haltérophilie toute l'année pour améliorer notre condition

« **DEPUIS QUE JE SUIS PILOTE, JE SUIS TOTALEMENT ZEN, SEREIN AU MOMENT DE SAUTER DANS LE BOB** »

physique et notre force. Pour travailler la vitesse et la cohésion de tous à l'entrée du bob, nous utilisons des bobs à roulettes sur des pistes d'athlétisme et nous pouvons bénéficier d'installations sur des rails en pente sur du tartan à Andermatt. Nous pouvons également faire des poussées sur glace toute l'année en Allemagne et en Italie dans des halles réfrigérées. C'est important, car la dureté de la glace est différente de celle du tartan. Enfin, avant chaque compétition, nous nous entraînons sur la piste elle-même. En Coupe du monde, nous avons droit à six descentes d'essai toutes catégories confondues, et huit en Coupe d'Europe.

En quoi le rôle de pilote diffère-t-il de celui de pousseur? Pour propulser le bob à plus de 40 km/h en l'espace de 4 à 5 secondes, le pousseur doit être féroce, rugir. Il doit également posséder une bonne survitesse pour propulser encore le bob en entrant dedans, un peu comme pour un saut en longueur. En tant que pilote, je dois conserver un esprit serein avant d'entrer dans le bob, car je dois ensuite assurer la descente malgré l'effort physique initial. Bien que la



piste ne soit pas large, la quantité de trajectoires envisageables est importante et je dois trouver la meilleure. Le gros du travail se fait dans les virages: la trajectoire doit être la plus directe possible afin d'emmagasiner de la vitesse et de la puissance pour la prochaine ligne droite.

Durant la descente, le ou les pousseurs servent-ils uniquement de poids? Non, ils jouent également le rôle d'amortisseurs des vibrations et des chocs. En ligne droite, le corps est souple, tandis que dans les virages, il prend une position aérodynamique en se tendant pour épouser les courbes du bob et éviter de basculer.

Les sensations sont-elles différentes pour le pilote et pour les pousseurs? Oui! Les pousseurs entrent dans le bob exténués, passent la descente pliés en deux en respirant difficilement et sont libérés à l'arrivée. En tant que pilote, l'adrénaline aidant, je ne ressens presque pas l'effort physique. Une fois la ligne franchie, entre 48 secondes et 1 minute plus tard, en revanche, tout ressort. J'ai besoin d'air! J'ai besoin d'enlever mon casque!

BOB À 4

VS

BOB À 2



LES PARTICULARITÉS DES DEUX TYPES DE BOB

D'une longueur de 3,8 mètres entre la pointe avant des patins et la pointe arrière, le bob à quatre possède une largeur maximale de 67 centimètres. Sa partie avant, dans laquelle s'installe le pilote, les jambes tendues devant lui, est amovible du châssis arrière et comprend deux manettes permettant de diriger les patins avant. « Il est possible de régler la rigidité entre les parties avant et arrière du bob pour obtenir plus ou moins de souplesse selon la quantité de virages de la piste », explique Yann Moulinier. A l'arrière, les trois pousseurs penchent le haut du corps, se recroquevillent, leurs jambes entourant celles du sportif qui les précède. « Les pousseurs sont collés les uns aux autres », sourit Yann Moulinier. Dans un bob à deux, le pousseur est plié en deux, mais garde les jambes tendues.

QUESTION DE POIDS Composé de différents matériaux légers comme du carbone et de la fibre de verre, le bob à quatre plein peut peser au maximum 630 kilos. L'équipement de chacun consiste en une combinaison passée sur un maillot en kevlar, un casque et des gants dont Yann Moulinier préfère se passer pour piloter afin de « mieux ressentir les sensations des patins dirigés par les manettes. » Si le poids maximal n'est pas atteint une fois pilote et pousseurs équipés, le bob peut être lesté. Pour le bob à deux, la dimension est de 2,7 mètres de long au maximum. Le poids total autorisé est de 390 kilos pour les hommes et de 340 pour les dames.

QUESTION DE LAMES Le gros travail du pilote consiste à choisir les lames de son bob en fonction de la météo,

des températures, de la piste et des sensations recherchées au niveau du pilotage. Yann Moulinier précise que « nous ponçons les lames manuellement avec des papiers de verre de différentes granulométries. Il faut compter 1h30 de travail pour chaque lame. Généralement, chaque coéquipier s'occupe d'une d'entre elles. »

À CHARGE DU PILOTE « En Suisse, chaque équipe est responsable d'acheter son matériel », indique Yann Moulinier. La tâche de trouver les fonds nécessaires incombe à son pilote. Au moment de succéder à Beat Hefti, retraité depuis fin 2017, pour lequel il a été pousseur pendant trois saisons, le pilote chaud-de-fonnier a ainsi racheté le matériel de son prédécesseur et a engagé les mêmes coéquipiers. //

 @YANNMOULINIER