DOMINIQUE PALANQUE
PRÉPARATEUR MENTAL

PRÉPARATION MENTALE · SPORT AUTOMOBILE

LES SECRETS DU MENTAL DE PILOTE

Ce qui fait la différence quand la technique ne suffit plus



DOMINIQUE PALANQUE
Préparateur mental · Coach en pilotage

AU PROGRAMME

SOMMAIRE

00 TON CERVEAU AGIT, TON MENTAL PILOTE ! 4

01 COMPRENDRE LE PILOTE SOUS PRESSION 7

Ce que la course fait à ton corps 7

Quand la correction ne passe pas 10

02 LES SIX COMPÉTENCES MENTALES DU PILOTE 15

Les fondations : pour qui roules-tu ? 15

L'esprit de compétition 16

Le stress et les émotions 17

L'attention 18

L'imagerie mentale 18

L'énergie et le corps 19

03 LE WEEK-END DE COURSE 22

04 ET MAINTENANT ? 26

00

INTRODUCTION

TON CERVEAU AGIT, TON MENTAL PILOTE !

Pourquoi un pilote rapide en essais perd ses moyens quand l'enjeu monte, et ce qu'un ancien pilote devenu coach en pilotage et préparateur mental peut t'apporter.

INTRODUCTION

TON CERVEAU AGIT, TON MENTAL PILOTE !

Tu as sans doute déjà vécu cette situation. En essais, tout s'enchaîne : les repères sont là, les freinages tombent au bon endroit, le chrono suit. Puis vient la qualif, ou le départ, et quelque chose se dérègle. Tu freines un peu plus tôt, tes mains se crispent sur le volant, tu cherches le tour parfait et tu le perds dès le premier secteur. La voiture n'a pas changé. Ta technique non plus. Ce qui a changé, c'est l'enjeu.

Ce que tu ressens à ce moment-là, je l'ai vécu.

D'OÙ JE VIENS



DOMINIQUE PALANQUE

J'ai commencé la compétition à 8 ans, en ski alpin. La moto a pris le relais, en enduro puis en rallye-raid, et m'a conduit vers le sport automobile, jusqu'à un titre de vice-champion de France en Caterham.

Pendant toutes ces années, j'ai fait les erreurs de celui qui croit que le talent suffit. Il suffit jusqu'à un certain niveau ; au-delà, il ne fait plus la différence. Je me suis construit avec ces erreurs, en apprenant beaucoup par moi-même. J'en ai tiré un constat simple : on devient performant plus vite quand on est accompagné.

Après la compétition, j'ai passé un diplôme d'État spécialisé pour devenir coach en pilotage. Aider et accompagner des pilotes a donné du sens à tout mon parcours. Je voulais pourtant aller plus loin dans leur préparation, et travailler leur performance mentale est devenu mon nouveau combat. Je me suis formé auprès d'Anthony Mette, psychologue du sport et intervenant de *La Clinique du sport* sur Canal+. Au fil de mes accompagnements, j'ai découvert le poids du mental dans le sport, et plus encore en sport automobile, qui est logiquement devenu ma spécialité. Je continue de me former, parce que les connaissances évoluent sans cesse dans ce domaine.

CE QUE J'OBSERVE EN PISTE

En coaching pilotage, je commence par la technique : comprendre la dynamique de la voiture, les contraintes du pneu et des éléments mécaniques, construire une trajectoire, maîtriser le freinage, travailler l'anticipation visuelle, gérer la charge moteur, analyser la data. Ce travail affine le pilotage, et les chronos arrivent en essais.

Puis l'enjeu monte, et les premiers signes de faiblesse apparaissent. La cause est toujours mentale. Et quand le mental a été travaillé, la différence de mindset se voit nettement.

Je pense à un pilote que j'ai accompagné en Caterham. Techniquement, il était très bon, mais il ne parvenait pas à marquer des points avec régularité. Il le reconnaissait lui-même : il manquait de confiance en lui. La saison suivante, nous avons travaillé ses compétences mentales. Il a trouvé cette confiance, les résultats attendus sont arrivés, et en cours de saison il a été sollicité pour des essais privés puis des courses en Alpine Europa Cup et en Ligier JS Cup France, en parallèle de son championnat Caterham.

CE QUE JE T'APPORTE

Mon passé de pilote, mon métier de coach en pilotage et ma formation de préparateur mental me permettent de faire le lien entre ce qui se passe dans la voiture et ce qui se passe dans ta tête. Quand je regarde une caméra embarquée, je repère le moment précis où tu te crispes, et je le relie à une solution d'ordre mental.

Cet ebook s'adresse à tous les pilotes prêts à travailler spécifiquement leur mental, quel que soit leur âge et leur parcours : le junior qui se lance dans un projet professionnel, le pilote professionnel qui veut aller chercher ce qui fait encore la différence à son niveau, comme le pilote qui court en parallèle de son métier et veut tirer le meilleur de chaque week-end. Si tu es parent d'un jeune pilote, il te concerne aussi : tu fais partie de son environnement de performance.

Dans les pages qui suivent, tu verras ce qui se passe dans la tête d'un pilote sous pression, quelles compétences mentales font la différence en piste, et comment les mettre en œuvre sur un week-end de course.

01

PARTIE 1

COMPRENDRE LE PILOTE SOUS PRESSION

D'où vient la pression, ce qu'elle change dans ton pilotage, et pourquoi une correction technique ne passe pas toujours.

PARTIE 1

COMPRENDRE LE PILOTE SOUS PRESSION

CE QUE LA COURSE FAIT À TON CORPS

Tu l'as sans doute remarqué : tu peux être rapide au simulateur ou en roulage libre, puis sentir ton corps changer dès que le week-end de course commence. Ce n'est pas dans ta tête au sens où on l'entend d'habitude, c'est mesurable. Dès 1987, Schwaberger a observé que les pilotes produisaient davantage d'hormones de stress simplement en étant assis dans la voiture de course, et que cette charge émotionnelle faisait monter leur fréquence cardiaque. Une étude récente sur des pilotes GT professionnels va plus loin : sans les forces G, le stress émotionnel et l'enjeu de la compétition, la fréquence cardiaque, la température corporelle et le rythme respiratoire d'une vraie course ne se retrouvent pas au simulateur.

> ***Le simulateur t'apprend le circuit, mais il ne t'apprend pas à piloter sous pression.***

Cette compétence-là se travaille à part.

D'OÙ VIENT LA PRESSION

Je distingue toujours deux familles de stress, parce qu'elles ne se traitent pas de la même façon.

Le **stress externe** vient de ce qui t'entoure. Les chercheurs citent le risque d'accident, la météo, les spectateurs et l'enjeu de la compétition. Sur le terrain, j'en rencontre d'autres, très concrets :

- **Le regard des proches.** Tu abordes tes qualifications, et tu sais que ton père est au bord de la piste. Sans qu'il ait rien dit, ta tension monte d'un cran. C'est ce que vivait un jeune kartiste que j'accompagne. À l'inverse, un junior en monoplace a vécu le week-end le plus serein de sa saison sur une épreuve où ses parents n'étaient pas présents : moins de sources de stress extérieures, plus de place pour piloter.
- **Le coût de la saison.** La peur d'abîmer la voiture ou de perdre sa place peut amener un pilote à rouler moins vite qu'il ne le voudrait, dans un sport où il doit faire l'inverse. Que la saison soit financée par ta famille, tes partenaires ou ton propre budget, chaque sortie de piste a un prix, et ton cerveau le sait. Complète cette phrase : « Quand je pilote, j'ai peur de… ». Un junior à qui je posais la question a répondu : de perdre, ou d'abîmer la voiture.
- **Les attentes de ceux qui t'engagent.** Quand ton volant dépend d'un contrat, d'une équipe ou de partenaires, chaque résultat est observé. La pression ne vient plus seulement de toi : elle vient de ceux qui ont misé sur toi, et parfois des médias.
- **L'incident subi.** Un concurrent t'accroche en course, et tu n'y es pour rien. Immédiatement, une pensée s'installe : si c'est comme ça à chaque course, ça va être le chaos. Une seule course, et la peur se projette déjà sur la suite. C'est mot pour mot ce qu'un pilote m'a raconté en débriefing.

- **Les conditions.** Pour certains, la pluie est un blocage. Un kartiste me disait simplement qu'il n'avait pas envie de rouler sous la pluie, et ses performances s'effondraient dès que la piste était mouillée.

Le **stress interne** vient de toi : ce que tu attends de toi-même, l'image que tu veux renvoyer, la peur de ne pas être à ta place. J'ai accompagné un pilote dont la motivation était presque entièrement tournée vers l'extérieur : piloter pour rendre ses parents fiers, être jugé sur son classement. Lors de son premier test de profil, ses réponses décrivaient le pilote qu'il voulait paraître, pas celui qu'il était. Invité ensuite à monter dans un groupe plus relevé, il a hésité par peur de ne pas être à la hauteur. Ce sentiment de ne pas être légitime est plus fréquent qu'on ne le croit. Le junior le ressent face à des pilotes plus expérimentés ; le pilote qui a commencé tard le ressent face à ceux qui roulent depuis l'enfance.

LA JAUGE ATTENTIONNELLE

C'est le point que je fais comprendre en priorité. Imagine ton attention comme un réservoir. Tout ce que tu as à gérer y puise : les cours ou le travail, les déplacements, la recherche de sponsors, les dossiers à rendre, les tensions dans l'équipe. Tu me diras peut-être que tu n'es pas stressé, que tu as juste beaucoup de travail en ce moment. C'est exactement ce qu'un junior m'a dit à la rentrée. Je lui ai répondu que la charge mentale, c'est du stress. Un pilote en Ligier arrivait, lui, en séance avec un stress à 7/10 qui n'avait rien à voir avec la course : c'était la densité de son quotidien. Si tu travailles, ce réservoir se vide toute la semaine : tu arrives au circuit le vendredi soir après une semaine chargée, avec des sujets professionnels encore en tête, et tu dois être performant dès le samedi matin.

Quand tu arrives sur un week-end avec un réservoir déjà entamé, et que la course ajoute ses propres pressions, il ne reste plus de marge. Ton cerveau décroche, et l'erreur arrive. En pleine bagarre, tu rates un passage de rapport. Quelques virages plus loin, tu engages la quatrième là où on reste en troisième. Deux gestes que tu maîtrises parfaitement, perdus parce que l'adrénaline de la bagarre a pris toute la place. C'est ce qui est arrivé à ce même junior, quelques semaines après la rentrée.

CE QUE LE STRESS CHANGE DANS TON PILOTAGE

Le premier effet du stress est sur ton regard. En coaching pilotage, je répète que le regard conditionne le geste : là où tu regardes, la voiture va. La recherche en psychologie du sport confirme ce mécanisme. Quand un sportif est anxieux, sa façon de regarder se modifie de façon systématique, et sa recherche visuelle devient moins efficace. Dans une étude sur les tirs au but, les joueurs anxieux fixaient plus vite et plus longtemps le gardien, et leurs tirs devenaient plus centrés, à portée de ses mains. En voiture, c'est toi qui fixes le vibreur que tu veux éviter, ou le concurrent dans tes rétroviseurs, au lieu de regarder la sortie du virage.

Le stress agit aussi sur tes mains et tes réactions. Chez un kartiste qui manquait de régularité, le coach pilotage relevait des corrections au volant trop franches. Je retrouvais la même impulsivité dans son profil mental : la prise en main brusque était la même dans sa tête et dans le kart.

Enfin, le stress fait déborder l'anticipation. Feux rouges allumés, tu veux réussir ton départ. Tu montes ton régime trop tôt, tu le relâches au mauvais moment, et à l'extinction des feux tu manques de caler. Aucun problème technique : tu voulais trop bien faire.

LES CINQ PIÈGES QUE JE RENCONTRE LE PLUS

1. **Rouler pour les autres.** Quand ta motivation dépend du regard de tes parents, de ton équipe ou des réseaux sociaux, chaque tour devient un examen. La pression monte avant même que tu montes dans la voiture.
2. **Viser le résultat plutôt que la progression.** Un kartiste a barré lui-même le mot « résultat » sur sa feuille pour encadrer « progresser ». Ce simple changement a fait baisser la pression qu'il se mettait, et libéré de l'attention pour piloter.
3. **Laisser une erreur en entraîner une autre.** Sans capacité à te recentrer vite, une erreur de trajectoire devient un tour raté, puis une course ratée. C'est l'une des compétences les plus déterminantes en course, et l'une des moins travaillées.
4. **Arriver avec la jauge déjà vide.** La fatigue d'une semaine de travail ou de cours, les soucis professionnels, les problèmes d'organisation : tu les emportes avec toi dans la voiture.
5. **Croire que la préparation se fait la veille.** « J'ai tout dans la tête. » Tu connais cette phrase ? Le pilote qui me l'a dite a commis deux fois la même erreur de lestage, et perdu plus de deux minutes sur une mauvaise lecture du règlement des arrêts au stand. La concentration ne sert pas qu'à piloter : elle commence dans la préparation du matériel et du week-end.

> **TU ES PARENT D'UN JEUNE PILOTE ?**
>
> Ta présence compte, et elle peut aider autant que peser. Beaucoup de jeunes pilotes ressentent davantage de stress quand un parent les observe, sans que le parent n'ait rien fait de particulier. Ce n'est pas un reproche : c'est un mécanisme à connaître. Ce qui aide le plus, c'est de parler de ce qu'il a appris dans la session plutôt que de sa position, et de le laisser être pilote sur le circuit avant d'être ton enfant.

PARTIE 1

QUAND LA CORRECTION NE PASSE PAS

Après chaque session, ton coach ou ton ingénieur te donne des corrections : freine plus tard ici, rentre moins tôt là, sois plus rapide sur la pédale. Il te parle depuis son point de vue, avec son vocabulaire, et c'est normal.

Mais entre ce qu'il dit et ce que tu fais au tour suivant, il y a trois étapes qu'on oublie souvent : comprendre la correction, la traduire dans ton propre ressenti, puis réussir à l'appliquer. Personne ne vérifie toujours que la première étape est franchie, et quand la troisième bloque, la cause est rarement là où on la cherche.

Comme je suis aussi coach en pilotage, je connais ce que dit le coach et pourquoi il le dit. Mon travail de préparateur mental commence là où sa correction s'arrête : vérifier que tu l'as bien comprise, et chercher ce qui t'empêche de l'appliquer quand tu l'as comprise.

1 VÉRIFIER LA TRADUCTION

Ton coach te félicite parce que tu écoutes et que tu corriges vite. Pourtant, quand tu ne comprends pas une consigne, tu hoches la tête, tu retournes en piste et tu cherches seul. Un kartiste que j'accompagne m'a avoué fonctionner exactement ainsi : il n'osait pas demander. Or une attaque de frein ou un dégressif ne se font pas de la même façon d'un virage à l'autre : dégressif rapide pour un virage serré, plus long pour un virage rapide, parfois un simple contrôle. Si tu ne demandes pas lequel on attend de toi, tu appliques une consigne générale à une situation précise.

La traduction fonctionne aussi dans l'autre sens. Le matin, ton mécanicien change tes plaquettes. Toute la journée, tu n'arrives plus à reproduire la même pression de freinage d'un tour à l'autre. Sur ce circuit, tu termines à une seconde de ton coach, alors que tu n'avais que deux dixièmes de retard quelques semaines plus tôt sur un autre tracé. C'est ce qu'a vécu un junior que je suis. Dire « je ne sens pas bien la voiture » ne permet à personne de t'aider. Dire à quel moment, sur la pression, la course de pédale ou la dureté, et si cela change avec la température, permet à ton mécanicien d'ajuster la voiture. Cette précision dans le ressenti s'entraîne, et c'est un travail mental.

2 CHERCHER LE BLOCAGE

Parfois, le pilote comprend parfaitement la correction et n'arrive pas à l'appliquer. Ce n'est pas un problème de compréhension : il y a un blocage, et c'est lui que je vais chercher.

LA VITESSE PÉDALE

Ton coach te dit que ton passage de l'accélérateur au frein n'est pas assez rapide. C'est un fait, mesurable. Notre cerveau s'est construit pour se déplacer à la vitesse de la marche. Dans un sport de vitesse, tout va tellement plus vite qu'il doit s'adapter. Le premier travail consiste donc à

améliorer cette capacité : rendre la réponse motrice plus rapide après une information perçue, et surtout habituer le cerveau à la vitesse. Cette adaptation s'entraîne. Mais elle ne suffit pas si l'envie n'est pas là. Chez un pilote que j'ai accompagné sur ce point précis, derrière la lenteur du geste, il y avait une question d'intention, et derrière l'intention, une question d'engagement. Le geste peut s'améliorer ponctuellement sur une journée de roulage. Pour qu'il tienne sous pression, il faut un vrai travail d'introspection, en dehors de la piste, pour comprendre ce qui retient l'engagement.

LE VIRAGE OÙ L'ON RENTRE TROP TÔT

Sur un circuit, tu rentres trop tôt dans un virage, et seulement dans celui-là. Tu dois lever le pied sur une dizaine de mètres, et tu compromets l'enchaînement avec le virage suivant. Ton coach te l'a signalé, tu l'as compris, et tu n'arrives pas à corriger. Un junior se trouvait exactement dans cette situation. En analysant avec lui, nous avons trouvé la cause dans son regard : il fixait le point de corde trop tôt, et son cerveau dirigeait la voiture là où il regardait. Le regard conditionne le geste. Nous avons travaillé hors de la voiture, en visualisation, avec l'image d'un mur de verre qui l'empêchait de tourner avant le bon moment, en faisant tourner la voiture avec le frein plutôt qu'avec le volant. Il a répété cette visualisation chez lui, sur simulateur. Quelques semaines plus tard, ce point était acquis.

LE FREINAGE QUI NE VIENT PAS

Autre cas : la façon d'emmener le frein jusqu'à la corde ne vient pas. Le problème n'est ni dans ton pied ni dans ta compréhension : il vient de ta prise d'information visuelle. C'est la suite logique de l'adaptation à la vitesse : quand le cerveau n'est pas encore habitué, le regard se place souvent au mauvais endroit, et surtout pas assez loin.

On te répète qu'il faut freiner tard. Alors tu te focalises sur un repère visuel de freinage : un panneau, une marque sur la piste, le début d'un vibreur. Ce repère existe, et il peut fonctionner. Mais il capte ton attention visuelle, et à force de répétition, tu le mémorises et tu l'ancres. Il faut ensuite reproduire cette précision à chaque virage, sur chaque circuit, dans toutes les conditions de piste. Cela demande énormément de roulages, de simulateur, et surtout d'attention. Cette attention a un coût : elle t'use, et la fatigue cognitive finit par provoquer des erreurs.

Il ne peut pas y avoir de performance régulière tant que tu n'as pas pris conscience de ce coût caché : au-delà de la technique, ce repère consomme ton énergie. La réponse se trouve ailleurs, dans une réflexion sur la meilleure façon d'aborder un freinage, quel que soit le circuit et quelles que soient les conditions. Je ne donne pas cette réponse au pilote : je l'amène à cette prise de conscience, et c'est lui qui en déduit la solution. Parce qu'il l'a trouvée lui-même, elle s'ancre durablement. Il gagne en efficacité au freinage, et il économise une énergie cognitive dont il aura besoin pour tout le reste de sa course.

LES MAINS QUI SERRENT

Un coach décrivait un kartiste comme quelqu'un qui pilote « à la patate chaude » : de grands coups de volant, comme si tout était rattrapable. Le pilote l'a reconnu lui-même : il conduisait comme au simulateur. En face, son profil mental montrait une impulsivité marquée et une tension qui s'installait dans le corps.

Ton corps est couvert de capteurs sensoriels, et tes mains en sont particulièrement riches. Quand la voiture se déplace, elle crée des forces que tu perçois plus ou moins bien selon la façon dont tu tiens le volant. Quand on veut aller vite, on se crispe. Et en se crispant, on étouffe ces capteurs : on se coupe des informations que la voiture transmet.

> **TESTE TA SENSIBILITÉ**
>
> Prends un volant et serre-le fort. Demande à quelqu'un d'appliquer une légère force de rotation, comparable à celle que tu ressens quand la voiture tourne. Note ce que tu perçois.
>
> Desserre ensuite les mains, jusqu'à ce que la pression sur le volant soit légère. Demande à la personne d'appliquer exactement la même force.
>
> Tu as certainement senti la rotation plus vite et plus précisément dans la paume de tes mains. C'est normal : en desserrant, tu as libéré tes capteurs sensoriels.

Un pilote tendu au volant ne peut donc pas avoir les bons ressentis. Le conseil du coach de se détendre est juste. Mais la vraie question est ailleurs : pourquoi le pilote n'arrive-t-il pas à se détendre ? C'est un sujet mental. Pour une réponse immédiate, des exercices de respiration permettent de faire baisser le stress. Pour une réponse en profondeur, il faut travailler la lucidité émotionnelle : apprendre à reconnaître l'état de stress qui fait serrer les mains, au moment où il apparaît. Le jour où ce kartiste a lâché le chrono pour travailler virage par virage sur ses sensations, il a signé un tour plus rapide que ce qu'il pensait possible.

3 DÉLOGER LES CROYANCES

Certains blocages ne viennent pas d'un geste mais d'une idée. Qualification sous un ciel menaçant : tu es persuadé que la piste est plus mouillée qu'elle ne l'est. Tu roules prudemment, et tu mets dix tours avant de signer un bon chrono. Pourtant, tu es à l'aise sous la pluie. C'est ta croyance qui t'a limité, avant même que tu testes l'adhérence. Un junior a vécu exactement cette qualification. Un pilote en Ligier, sur pneus neufs, est resté calé sur la simulation de la veille, faite dans des conditions plus chaudes, sans s'adapter. Il lui manquait environ un dixième par virage, soit près d'une seconde au tour. Dans les deux cas, la technique était là. C'est une information ancienne, gardée en tête, qui a pris la place de ce que la piste disait.

POURQUOI CE TRAVAIL SE FAIT AUSSI HORS DE LA PISTE

Une correction obtenue sur un roulage peut disparaître au week-end suivant, dès que l'enjeu revient. Quand on identifie le blocage et qu'on le travaille avec des exercices construits pour toi, selon sa profondeur, ce que tu gagnes ne sert pas que pour la prochaine course : c'est un acquis pour toute ta carrière. Derrière le stress, il y a souvent une dimension psychologique réelle. C'est elle que je vais chercher.

APRÈS CHAQUE REMARQUE DE TON COACH, POSE-TOI TROIS QUESTIONS

1. Est-ce que je peux la reformuler avec mes propres mots, pour ce virage précis ?
2. Est-ce que je sais ce que je dois ressentir quand je l'applique correctement ?
3. Si je n'y arrive pas au tour suivant, qu'est-ce qui se passe dans ma tête à ce moment-là ?

Si tu bloques sur l'une des trois, demande. Ce n'est pas un aveu de faiblesse : c'est ce qui sépare un pilote qui roule d'un pilote qui progresse.

CE QU'IL FAUT RETENIR

Je ne t'ai présenté ici que quelques exemples. Il en existe autant que de pilotes et de situations : un dépassement qui ne se déclenche pas, un départ toujours moyen, une qualification où tu n'arrives jamais à sortir le tour que tu fais en essais, un circuit sur lequel tu bloques sans savoir pourquoi. Derrière chaque difficulté technique qui résiste aux corrections, il peut y avoir un blocage mental. Le repérer est la première étape. Le comprendre et le travailler est ce qui te permet de franchir un cap durable.

02

PARTIE 2

LES SIX COMPÉTENCES MENTALES DU PILOTE

Pour trouver où se situe un blocage, il faut savoir où regarder. Six familles de compétences, qui se répondent toutes.

PARTIE 2

LES SIX COMPÉTENCES MENTALES DU PILOTE

Pour trouver où se situe un blocage, il faut savoir où regarder. C'est pourquoi, quand je commence à travailler avec un pilote, j'évalue son profil sur six familles de compétences mentales.

Chacune éclaire une partie de ce qui se passe dans ta tête quand tu pilotes : ce qui te motive, ta façon d'aborder la compétition, la gestion de ton stress et de tes émotions, ton attention, ta capacité à visualiser, et l'énergie de ton corps.

Ces compétences ne fonctionnent jamais seules. Un stress mal régulé dégrade l'attention, une motivation tournée vers les autres alimente le stress, une bonne imagerie peut compenser une concentration fragile. Le pilote qui serrait trop le volant en est un bon exemple : le geste venait d'une tension physique, la tension venait du stress, et le stress venait de ce qu'il attendait de lui-même. Je te présente ces six compétences une par une, mais garde en tête qu'elles se répondent toutes. Pour chacune, tu trouveras ce qu'elle change en piste, les signes qui montrent qu'elle te manque, et un exercice ou des questions pour réfléchir seul.

1 LES FONDATIONS : POUR QUI ROULES-TU ?

Avant le stress, avant la concentration, il y a une question simple : pourquoi tu montes dans la voiture. Ta motivation peut être **intrinsèque** (le plaisir de piloter, l'envie de progresser, la sensation au volant) ou **extrinsèque** (le classement, la reconnaissance, rendre tes proches fiers, devenir pro, rentabiliser l'investissement d'une saison). Un pilote de haut niveau a besoin des deux : les objectifs extérieurs donnent un cap, mais ce sont les motivations intrinsèques qui te font travailler au quotidien.

EN PISTE l'équilibre se voit. Quand ta motivation dépend surtout du regard des autres, chaque session devient un examen, et la pression arrive avant même le départ.

LES SIGNES

- Tu penses au résultat avant de penser à ton pilotage.
- Ta journée est bonne ou mauvaise selon ta position, pas selon ce que tu as appris.
- Tu ressens une tension particulière quand un proche, un partenaire ou ton team manager te regarde.

Imagine qu'on te demande pour qui tu roules, en pourcentage. Tu commences peut-être par répartir : un peu pour ton père, un peu pour tes entraîneurs, pour tes sponsors, pour ta famille, et le reste pour toi. C'est exactement ce qu'a fait un junior que j'accompagne. En creusant chaque ligne, il a fini par tout ramener à lui : il roulait pour lui. Et avec cette prise de conscience, une partie de la pression extérieure est tombée.

On peut aller plus loin et chercher la raison profonde. Un autre pilote est parti de « c'est ma passion et j'aimerais en faire mon métier » pour arriver, couche après couche, à une phrase qui lui a donné des frissons :

> ***« Au fond, je pilote parce que je me sens vivre au volant. »***

Elle est devenue son carburant mental, celle qu'il va chercher après une erreur.

> **EXERCICE : LA LISTE DE TES MOTIVATIONS**
>
> Note au moins 15 raisons qui te poussent à piloter et à t'entraîner. Devant chacune, écris I (elle vient de toi) ou E (elle dépend de quelque chose d'extérieur). Fais le compte. Si les E dominent, tu sais d'où vient une partie de ta pression.

2 L'ESPRIT DE COMPÉTITION

Avoir le goût de la compétition, c'est une ressource. Certains pilotes se disent mauvais perdants, même à un jeu sans enjeu, et ce trait les pousse à se dépasser. Mais l'envie de gagner se transforme facilement en obligation de gagner, et c'est là que tout bascule.

EN PISTE la pression du résultat fait commettre la faute de trop. Tu es en tête, avec plusieurs secondes d'avance. Tu n'as qu'à gérer. Mais dans ta tête résonne « il faut gagner ». Tu attaques plus que nécessaire, et tu pars seul en tête-à-queue. Tout le peloton te passe. Je l'ai vu arriver, et une seule faute a suffi à ruiner une course gagnée d'avance.

LES SIGNES

- Tu prends des risques inutiles quand tu es devant.
- Tu veux passer un adversaire immédiatement au lieu de construire ton dépassement.
- Une contre-performance te mine pendant plusieurs jours.

Le principe que j'ancre chez mes pilotes tient en une phrase :

> ***Ce n'est pas la volonté de gagner qui fait gagner, c'est le plaisir de piloter qui libère la performance.***

Du plaisir vient la régularité, et de la régularité vient le championnat. Prends le cas d'un kartiste que j'ai suivi : quand il revenait sur un concurrent plus lent, il voulait le passer tout de suite, ce qui lui a valu un accrochage. Aujourd'hui, il reste un ou deux tours derrière, observe où l'autre fait ses erreurs, puis anticipe.

EXERCICE : UN ROULAGE, UN OBJECTIF

Avant chaque session, formule à voix haute un seul objectif, lié à ton pilotage et non au résultat : « soigner mes freinages dans le secteur 2 », « sortir un tour propre dès le deuxième tour ». Après la session, évalue cet objectif, et seulement lui.

3 LE STRESS ET LES ÉMOTIONS

C'est la compétence que je travaille en suivant toujours le même ordre : la **lucidité** (voir ce que tu ressens), l'**acceptation** (le reconnaître sans le juger), puis le **lâcher-prise** (le laisser passer pour revenir à l'action). On ne peut pas réguler une émotion qu'on n'a pas identifiée.

EN PISTE une émotion non reconnue pilote à ta place. Un concurrent te sort de la piste. Ton premier réflexe : le rattraper et le doubler sans ménagement. Tu prends alors le risque d'une deuxième erreur, d'un contact, d'un abandon. L'énervement crée l'erreur, l'erreur crée l'énervement : c'est un cercle vicieux.

LES SIGNES

- Tu ressens des symptômes physiques avant une course : ventre noué, sommeil perturbé.
- Tu as du mal à dire précisément ce que tu ressens.
- Tu restes énervé plusieurs tours après un incident.

Lors d'un exercice où je présente une trentaine d'émotions, un jeune pilote n'en a reconnu que onze parmi celles qu'il ressentait. Beaucoup étaient vécues sans être identifiées. Quelques mois de travail plus tard, ce même pilote, sorti en course, s'est dit un mot simple, a repris sa course et a remonté jusqu'à la troisième place.

Tu as peut-être déjà connu ce ventre noué les matins de course, qui disparaît dans la journée mais qui a abîmé ta nuit. C'était le cas d'un pilote que j'accompagne. Nous avons trouvé ensemble l'origine de cette tension, et mis en place un protocole de respiration. Au meeting suivant, la douleur avait disparu.

EXERCICE : LA RESPIRATION DIAPHRAGMATIQUE

Main sur le ventre, inspire par le nez en gonflant le ventre, puis expire plus longuement par la bouche. Deux à trois minutes, dès qu'une tension monte. C'est une réponse immédiate. Elle ne remplace pas le travail de fond, qui consiste à comprendre d'où vient cette tension.

4 L'ATTENTION

Ton attention a une capacité limitée : c'est la jauge dont je t'ai parlé plus haut. Être concentré, c'est diriger cette attention sur ce qui compte. Savoir se **recentrer** après une erreur est tout aussi important, et c'est l'une des compétences les moins travaillées.

EN PISTE les pensées parasites s'invitent surtout quand tout va bien. Tu es seul en tête. Tu commences à imaginer le podium, puis à compter les tours restants, puis à penser que tu as soif. Chacune de ces pensées vole une part d'attention à ton pilotage. Ce sont exactement celles que mes pilotes ont identifiées quand je leur ai demandé ce qui les déconcentrait.

LES SIGNES

- Une erreur en entraîne une autre.
- Tu as du mal à aligner un tour complet sans faute.
- Tu décroches quand tu es seul en tête.

La reconcentration se fait en deux temps. D'abord, prendre conscience de l'erreur et l'accepter. Ensuite, donner à ton cerveau l'ordre explicite de passer à autre chose. Sans ce discours intérieur, il reste bloqué sur l'erreur. Certains choisissent un mot, comme FOCUS, collé sur le tableau de bord. D'autres secouent la tête et reviennent immédiatement à la technique. Le mot ou le geste importent peu : ce qui compte, c'est qu'ils soient les tiens.

> **EXERCICE : LE PIÈGE DE LA FORMULATION**
>
> Pendant une minute, essaie de ne pas penser à quelqu'un qui compte pour toi. Tu n'y arriveras pas. C'est pour cela qu'une consigne comme « ne pense pas au podium » produit exactement l'inverse. Formule toujours tes consignes de façon positive : ce que tu veux faire, pas ce que tu veux éviter.

5 L'IMAGERIE MENTALE

Ton cerveau enregistre de façon proche une expérience vécue et une expérience imaginée avec précision. La visualisation te permet de rouler sans voiture, sans budget et sans circuit ouvert.

EN PISTE l'effet est direct. Tu dois découvrir un circuit que tu n'as jamais pratiqué. La veille, tu regardes des vidéos embarquées et tu prends tes repères mentalement. Le lendemain, dès la première session, tu es dans les chronos. C'est ce qu'a vécu un junior que j'accompagne, et ce n'est pas un hasard.

LES SIGNES QUE TU NE L'EXPLOITES PAS

- Tu as besoin de nombreux tours pour trouver ton rythme.
- Tu visualises seulement la veille d'une course, ou pas du tout.
- Ton image mentale d'un tour est floue.

Une visualisation efficace sollicite trois dimensions : **visuelle** (ce que tu vois : trajectoires, point de corde, rétroviseurs), **kinesthésique** (ce que tu ressens : volant, pédales, appuis dans le baquet), **auditive** (ce que tu entends : régime moteur, passages de rapports, pneus). Pour un kartiste que je suivais, la pluie était un blocage. Il a travaillé ses sensations en visualisation, et lors d'une course sur piste mouillée, il m'a dit que la pluie n'existait plus pour lui.

> **EXERCICE : LA VISUALISATION CHRONOMÉTRÉE**
>
> Visualise un tour complet d'un circuit que tu connais, avec les trois dimensions, et chronomètre-toi. Compare avec ton temps réel. À la première tentative, on a souvent plusieurs secondes d'écart, presque toutes dans les lignes droites. L'astuce : compte les secondes réelles d'une ligne droite sur une vidéo, et intègre ce rythme dans ta visualisation.

6 L'ÉNERGIE ET LE CORPS

Ton mental s'appuie sur ton corps. Un pilote mal réveillé, déshydraté ou sans tonicité n'aura pas la lucidité nécessaire, quelle que soit sa préparation mentale. Je pose une règle : on ne travaille la relaxation qu'une fois la tonicité générale installée.

EN PISTE un manque d'activation se paie dès le premier tour. Qualification tôt le matin, nuit trop courte après une semaine de cours ou de travail chargée : tu mets dix tours avant de signer ton meilleur temps. Or une qualification dure vingt minutes, et un drapeau rouge peut tout arrêter. Chaque tour compte dès la sortie des stands.

LES SIGNES

- Tu montes dans la voiture « à froid ».
- Tu as besoin de plusieurs tours pour être dans le rythme.
- Tu manques d'énergie dans la seconde moitié de course.

Le principe est de **préparer ton corps et ton cerveau à fonctionner à pleine capacité avant même de rouler**. La façon d'y arriver varie d'un pilote à l'autre, selon son niveau d'énergie, ses sources de stress et le moment de la journée.

Avec un junior qui avait du mal à être dans le rythme dès les premiers tours, nous avons construit ensemble une routine qui commence une vingtaine de minutes avant de monter en voiture. Elle réveille d'abord le corps, puis active le cerveau avec un exercice de coordination qui sollicite à la

fois les mains et la réflexion, avant un retour au calme. Il termine par une visualisation de ses premiers tours. Quand la piste s'ouvre, il a déjà roulé dans sa tête. Pour un autre pilote, plus tendu avant de rouler, la routine a pris une tout autre forme, centrée sur la respiration. Une routine efficace n'est pas celle d'un autre : c'est celle qui t'amène, toi, dans l'état dont tu as besoin.

QUESTIONS À TE POSER

Dans quel état es-tu quand tu sors des stands : à froid, prêt, ou déjà trop tendu ? Combien de tours te faut-il pour être vraiment dans ton rythme ?

03

PARTIE 3

LE WEEK-END DE COURSE, DU J-7 AU DIMANCHE SOIR

Un week-end ne se gagne pas le dimanche. Les grands principes qui guident la préparation, de la semaine qui précède jusqu'au débrief.

PARTIE 3

LE WEEK-END DE COURSE

Tout ce que tu as lu jusqu'ici prend son sens sur un week-end de course. C'est là que la pression monte, que la fatigue s'accumule et que les imprévus s'enchaînent. Un week-end ne se gagne pas le dimanche : il se prépare une semaine avant, et chaque session prépare la suivante.

Je ne vais pas te donner ici un programme type. Il n'en existe pas : deux pilotes n'ont ni le même rythme de vie, ni les mêmes sources de stress, ni les mêmes besoins pour être prêts. Mon travail consiste justement à construire, avec chaque pilote, la préparation qui lui correspond. Ce que je peux te transmettre, ce sont les principes sur lesquels je m'appuie. Le premier les résume tous :

> ***Tu dois arriver à ta première session avec la jauge attentionnelle pleine, et la garder la plus pleine possible jusqu'au drapeau à damier.***

1 LA SEMAINE PRÉCÉDENTE : LIBÉRER L'ESPRIT

La semaine qui précède une course, ton cerveau travaille déjà pour elle. Tout ce qui reste en suspens occupe une part de ton attention, et tu l'emporteras avec toi dans la voiture. Le principe est donc de **libérer de l'espace mental** avant d'arriver au circuit.

Ce qui encombre l'esprit varie d'un pilote à l'autre. Pour un étudiant, ce sont les devoirs ou un examen la semaine suivante. Pour un pilote en activité, c'est un dossier professionnel non bouclé ou la fatigue d'une semaine chargée. Pour d'autres encore, c'est l'organisation du déplacement, une pièce qui n'est pas arrivée, une discussion avec un partenaire. J'ai accompagné un junior pour qui une simple liste écrite de son matériel et de ses devoirs a suffi à alléger nettement ses semaines de course. Chez un autre pilote, le travail a porté sur tout autre chose. L'enjeu est toujours le même : identifier ce qui prend de la place dans ta tête, et le régler avant de partir.

Cette semaine compte aussi pour ton corps et pour ta préparation du circuit : ton sommeil, ton alimentation, ta forme, la façon dont tu prends tes repères sur le tracé. Revois tes vidéos embarquées, ou celles d'un pilote rapide si tu ne connais pas le tracé. Lis le règlement de l'épreuve et sois attentif au briefing des pilotes, notamment sur les procédures d'arrêt au stand, de départ et de safety car. Une erreur d'interprétation du règlement peut te coûter plus qu'une erreur de pilotage.

QUESTIONS À TE POSER

Qu'est-ce qui occupe ton esprit la semaine avant une course ? Qu'est-ce qui, de ce que tu emportes au circuit, n'a rien à y faire ?

2 LES ESSAIS LIBRES : APPRENDRE SANS SE JUGER

Les essais servent à apprendre, pas à se mesurer. Le principe est d'**aborder chaque session avec une intention claire**, plutôt que de rouler pour rouler. Une session sans objectif se termine souvent avec un chrono, mais sans enseignement.

Les essais sont aussi le moment de **confronter tes croyances à la réalité**. Imagine : tu es persuadé que la piste est encore humide, tu roules prudemment, et tu découvres au bout de plusieurs tours qu'elle était bien plus rapide que tu ne le pensais. Le temps perdu ne vient pas de ton pilotage, mais de l'idée que tu t'étais faite de la piste.

Arriver sur un circuit, c'est aussi en prendre possession. Certains pilotes ont besoin de marcher la piste en silence, d'autres de se concentrer sur leurs repères techniques. La manière dépend de chacun ; l'objectif est que le circuit devienne un endroit familier plutôt qu'un endroit qui impressionne.

3 LES QUALIFICATIONS : ÊTRE PRÊT DÈS LE PREMIER TOUR

En qualification, tout se joue sur peu de tours, souvent en une vingtaine de minutes, avec la menace d'un drapeau rouge. Le principe est d'**être performant immédiatement**, ce qui suppose que ton corps et ton esprit soient activés avant même de sortir des stands.

La qualification est aussi le moment où tu peux enfin exprimer toute ta vitesse. C'est le moment de lâcher prise sur tes croyances (sur la piste, sur tes adversaires, sur ce que tu penses être capable de faire) et d'être connecté à 100 % à ta voiture et à tes sensations. Pour un pilote, ce moment peut être une douleur ou un état de flow. La différence ne se fait pas sur la piste : elle dépend de la façon dont tu t'y es préparé.

Deux situations reviennent souvent. La première : la mise en route trop lente. Nuit trop courte, qualification tôt le matin, et il te faut dix tours pour trouver ton rythme. La seconde : le scénario figé. Tu as préparé ta qualification à partir des essais de la veille, dans des conditions plus chaudes. Le jour J, la piste est plus froide et les pneus sont neufs, mais tu restes calé sur ton plan. Un pilote en Ligier a perdu ainsi près d'une seconde au tour. Préparer est indispensable ; s'adapter à ce que la piste te dit l'est tout autant.

Le tour parfait n'existe pas. Le vouloir crispe, et la crispation coûte plus cher qu'une petite imprécision.

4 LA COURSE : GARDER LA LUCIDITÉ

Le départ concentre toute la pression du week-end en quelques secondes. Le principe est de **laisser le moins de place possible à l'incertitude** : plus ce moment est préparé, moins le stress trouve d'espace. Ce que cette préparation contient dépend du pilote, de la voiture et de la catégorie.

Pendant la course, le principe est de **rester dans le présent et dans la stratégie**. Tu cours un championnat, pas seulement une course. Les dépassements se construisent plutôt qu'ils ne se forcent. Tu te souviens du pilote qui revenait sur un concurrent plus lent et voulait le passer immédiatement ? Il a appris à rester derrière, à observer, puis à choisir son moment.

Face aux aléas, tu ne choisis pas ce qui t'arrive, tu choisis ta réponse. Imagine : les feux s'éteignent, et deux concurrents autour de toi s'élancent trop tôt. La confusion s'installe, la tentation est grande de réagir dans la précipitation. C'est ce qu'a vécu un junior que j'accompagne. Il est resté lucide, a géré la situation sans se laisser emporter, puis a construit sa course jusqu'à la victoire, grâce à une stratégie maîtrisée jusqu'au dernier tour.

L'aléa peut aussi venir de toi. Sur un autre départ, un pilote a voulu trop bien faire : il a mal dosé son régime et a manqué de caler à l'extinction des feux. Plutôt que de ruminer son erreur, il s'est remis dans sa course dès le deuxième virage. Il a géré une neutralisation sous safety car, contre-attaqué, et il a terminé devant. Une erreur au départ ne décide pas de ta course : c'est ce que tu fais dans les secondes qui suivent qui la décide.

Entre deux courses, le principe est de **refermer la course précédente avant d'ouvrir la suivante**. Après une première course où il avait été accroché sans être fautif, un pilote a pris le temps de laisser ce moment derrière lui. Il a remporté la course suivante en tenant la pression d'un concurrent qui remontait fort.

5 LE DÉBRIEF : SÉPARER L'ÉMOTION DE L'ANALYSE

Le principe du débrief est de **ne pas mélanger ce que tu as ressenti et ce qui s'est passé**. À chaud, juste après être sorti de la voiture, l'émotion est là : frustration, colère, joie. Elle a besoin d'un espace pour s'exprimer, sans être jugée. Si elle se mêle à l'analyse technique, elle la déforme. Avec les pilotes que je suis sur le terrain, ces deux temps sont toujours séparés.

À froid, l'analyse peut commencer. Le principe est de **chercher la cause avant de décrire la conséquence**. Une erreur de freinage n'est pas une cause : c'est le résultat de quelque chose, technique ou mental, qu'il faut identifier. Un junior a trouvé seul, en revisionnant ses vidéos, l'endroit précis où il perdait du temps et pourquoi. C'est ce regard sur soi qui fait progresser d'un week-end à l'autre.

Ce regard s'appuie aussi sur ce que tu as ressenti tout au long du week-end. Un pilote qui suit ses indicateurs mentaux d'une course à l'autre a constaté qu'il n'avait presque pas ressenti de stress sur tout un week-end, pour la première fois de sa saison. Il a identifié lui-même le mécanisme : moins de stress, plus de place pour la lucidité et le plaisir.

> **QUESTIONS À TE POSER**
>
> Après ta dernière course, as-tu analysé ce qui s'est passé, ou seulement ressenti ? Sais-tu à quel moment du week-end ta jauge attentionnelle commence à baisser ?

04

CONCLUSION

ET MAINTENANT ?

Te reconnaître dans ces pages est un premier pas. Savoir ce qui se cache derrière, chez toi, est une autre affaire.

CONCLUSION

ET MAINTENANT ?

Tu as maintenant une idée de ce qui se joue dans ta tête quand tu pilotes : les sources de pression, la jauge attentionnelle, les blocages qui se cachent derrière une correction qui ne passe pas, les six compétences qui se répondent entre elles, et les principes qui guident un week-end de course.

Peut-être t'es-tu reconnu dans certains exemples. Le pilote qui serre trop le volant, celui qui roule pour les autres, celui qui arrive au circuit la tête encore pleine de sa semaine, celui qui perd ses moyens en qualification alors que les chronos sont là en essais. Te reconnaître est un premier pas. Mais savoir ce qui se cache derrière, chez toi, est une autre affaire.

Comme tu l'as vu, il n'existe pas de préparation type. Deux pilotes qui commettent la même erreur n'ont pas forcément le même blocage, et ne progresseront pas avec les mêmes outils. Mon travail consiste à comprendre ton fonctionnement, à identifier ce qui te freine, et à construire avec toi une préparation qui te correspond, dans la voiture et en dehors.

Si tu veux faire le point sur ton mental, laisse-moi tes coordonnées. Je reviendrai vers toi pour mieux comprendre ton fonctionnement, puis te proposer un diagnostic gratuit.

JE VEUX FAIRE LE POINT SUR MON MENTAL

Le bouton ouvre un e-mail avec ta fiche contact, prête à remplir et à m'envoyer.
Ta messagerie ne s'ouvre pas ? Écris-moi directement à **dominiquepalanque@bigmental.fr**. Si tu es mineur, mets un parent en copie.

SITE

www.bigmental.fr

E-MAIL

dominiquepalanque@bigmental.fr

TÉLÉPHONE

06 09 74 84 14

INSTAGRAM

@domi_palanque_coach_mental

DOMINIQUE PALANQUE
PRÉPARATEUR MENTAL

RÉFÉRENCES CITÉES

Schwaberger G. Heart rate, metabolic and hormonal responses to maximal psycho-emotional and physical stress in motor car racing drivers. *International Archives of Occupational and Environmental Health*, 1987.

Physiological responses of race car drivers in authentic and simulated motor-racing. *Frontiers in Sports and Active Living*, 2025.

Janelle C. M. Anxiety, arousal and visual attention: a mechanistic account of performance variability. *Journal of Sports Sciences*, 2002.

Wilson M. R., Wood G., Vine S. J. Anxiety, attentional control, and performance impairment in penalty kicks. *Journal of Sport & Exercise Psychology*, 2009.

Les situations de pilotes citées sont issues de mes accompagnements. Elles ont été anonymisées.