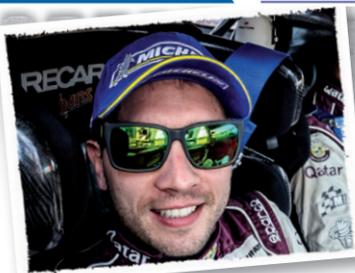




# LE CARNET DE BORD DE **NICOLAS GILSOUL**



Une exclusivité



Bonjour à tous,

Pour débiter ce carnet, dans lequel je reviendrai évidemment sur nos performances au Rallye de France et au Rallye d'Espagne, j'aimerais aborder un thème extrêmement important pour les sportifs que nous sommes. Depuis maintenant quelques semaines, je fais appel à un préparateur physique, Damien Vandenberg, de Dimension Sport. Cette structure spécialisée initialement dans les stages pour enfants et adolescents veut se doter d'un département destiné à l'accompagnement des sportifs de haut niveau. Quand nous avons débuté en IRC avec Thierry, je me suis rendu compte que j'avais des progrès à faire au niveau de la condition physique. C'est quelque chose que j'ai travaillé depuis, mais je me suis rendu récemment compte qu'après avoir perdu du poids pour parvenir à mon poids de forme, je ne me suis pas assez musclé et le risque de blessure est réel. On le voit suffisamment souvent en Championnat du Monde. J'ai donc entamé la phase suivante afin de me muscler. Mais il ne faut pas faire n'importe quoi. Pas question de prendre du poids avec trop de muscle. La réglementation précise que l'équipage, en combinaison, avec casques et notes doit faire 160 kg au minimum. En Allemagne, Damien a rencontré Dany Naessens, l'ostéopathe belge de M-Sport, qui lui a expliqué les points qu'il devait travailler avec moi régulièrement. Cela nous a permis de définir un programme que je suis quotidiennement pour me muscler correctement. Pour un pilote ou un copilote, l'endurance est essentielle. Pour ce travail de fond, je pratique le footing, du VTT ou de la natation en veillant à conserver une fréquence cardiaque qui spécifique. Il faut travailler sur la longueur, avec au minimum 1h de footing ou 2h de VTT idéalement. Le deuxième volet de ma préparation ne nécessite en fait aucun matériel spécifique. Il a pour but de renforcer le bas du dos, les abdominaux et le haut du dos, entre les omoplates, où s'articule la nuque et qui est une zone fort sollicitée avec



le poids du casque. En collaboration avec Dany et son collaborateur de chez Dimension Sport, Gabriel Weemaels, Damien a établi un programme que je peux reproduire aisément chez moi, sur un simple tapis, ou dans une chambre d'hôtel. Rien qu'avec le positionnement du corps, on peut faire d'excellents exercices. J'espère ainsi parfaire ma condition physique afin d'être encore plus affûté à l'avenir.

**Cet avenir, vous savez désormais qu'il passera par une autre équipe, Hyundai. Jusqu'au 10 décembre, Thierry et moi sommes tenus contractuellement à un devoir de réserve et nous ne pouvons pas nous exprimer sur ce transfert ou ses raisons.**

Depuis mon dernier carnet, deux rallyes se sont disputés. Avant le Rallye de France, le programme préparatoire a été quelque peu chamboulé à la suite de la sortie de route de Mads Ostberg aux essais. Le hasard a fait que nous nous sommes finalement retrouvés sur la même spéciale d'essais que l'an passé avec Citroën, et que nous avons donc de bonnes infos pour établir une base de travail. Nous avons directement senti que nous allions dans la bonne direction pour les réglages. Et cela s'est tout de suite confirmé en course. Cette année, le parcours était en grande partie connu et cela nous a bien servi également. Le rallye débutait par une superspéciale dans Strasbourg. Si nous avions su que nous aurions quelques centaines de mètres pour bien chauffer les pneus, nous serions partis en pneus durs et pas en tendres, qui ont plus tendance à s'écraser et à moins se 'caler'. Peut-être

alors aurions-nous pu signer le meilleur temps et empêcher Sébastien Ogier d'avoir déjà l'assurance d'être sacré Champion du Monde. Mais ce n'était pas là l'essentiel. Durant tout le week-end, la météo a été capricieuse. Nos ouvriers, Bruno Thiry et Michel Luxen, ont fait de l'excellent boulot, parvenant même à nous indiquer les portions qui devaient s'assécher le

deux journées d'essais avec M-Sport en Catalogne. Il faut savoir que les routes utilisées par le rallye ont dû être récemment réasphaltées et que le nouveau tarmac utilisé est moins granuleux que le précédent. Il offre donc un peu moins d'adhérence. Notre base d'essai était malheureusement couverte de cet ancien asphalte. En découvrant en reconnaissances les spéciales du vendredi, que Thierry avait partiellement disputées en 2009, nous avons vu qu'elles avaient été réasphaltées. Comme pas mal de portions des spéciales du samedi... Au final, notre set-up n'était pas optimal et la voiture sous-virait beaucoup. Peut-être avons-nous été affectés par un petit excès de confiance. Aux essais, la Ford Fiesta WRC était vraiment très performante. Et là, même en essayant divers petites changements, ça n'allait pas. C'est seulement samedi après-midi que nous sommes parvenus à trouver la solution et à retrouver le grip qui nous manquait. Dans la longue spéciale d'El Priorat, de 42 km, nous avons vu que notre chrono était très bon. Thierry a un style de pilotage proche de ceux d'Ogier et de Loeb, et il préserve généralement bien les pneus en évitant de trop glisser. Et ce nouveau set-up nous a permis de signer le meilleur temps dans la Power Stage.

Sur cette deuxième étape, on a beaucoup entendu parler des splits, ces chronos intermédiaires que nous recevons dans l'habitacle. Moi, je serais favorable à leur suppression. Ce système n'est pas toujours fiable et tout le monde n'a pas l'assurance de recevoir l'info. Je préfère que l'on réfléchisse sur le rythme à adopter avant le départ de la spéciale plutôt que pendant. Immanquablement, les splits qui tombent sur notre petit écran influencent le rythme sur la spéciale. Ça gâche aussi une partie du plaisir.

nous devons comme sur chaque rallye contrôler nos nouvelles notes. Il y avait trop d'inconnues pour parvenir à suivre le rythme des premiers et nous savions que nous ne pourrions pas à la régulière jouer mieux que la 3e place. Par moments, avec le soleil et la poussière qui formaient un écran, il fallait rouler à 100% aux notes, ce qui est toujours plus facile après quelques passages dans ces spéciales. Nous n'étions pas dans une position où nous pouvions jouer les kamikazes. L'objectif prioritaire restait la place de vice-Champion et il fallait en garder un peu sous la pédale. Et puis malheureusement, nous avons été surpris dans un virage pour lequel la note était un peu optimiste. Nous sommes sortis larges, dans la terre meuble, et le pneu a déjanté. Avec la clé, pour la deuxième fois, la quatrième place. Cette deuxième crevaison en deux rallyes doit nous inciter à faire encore plus attention et à mettre plus de soin encore dans l'élaboration de nos notes. En Espagne, nous avons vu que les petits détails font la différence. Les teams peuvent envoyer quelqu'un sur place pour analyser le parcours et celui-ci peut changer d'une année à l'autre.

Au Wales Rally GB, ce sera bien évidemment le cas puisque le rallye a déménagé et n'est plus basé à Cardiff. Nous nous sommes procuré le DVD du parcours, réalisé par la famille de Chris Patterson, et cela nous permet déjà de nous imprégner du tracé du rallye, qui sera nouveau pour quasiment tout le monde. Nous savons ainsi déjà dans quelle direction aller en fonction du type de chaque spéciale. Et cela nous a déjà bien servis lors de nos essais à Greystoke, près de chez M-Sport. L'équipe avait reproduit une spéciale de 12 km, en ligne, très variée et complète avec plusieurs types d'adhérence. Ce Wales Rally GB sera long, avec trois jours et demi de course. Le jeudi, la pre-



Des supporters venus en nombre (Paisse ayant prêté la caravelle)

Avant le départ, nous nous étions dit qu'avec un retard de 30 secondes sur le leader avant d'aborder les spéciales sur terre du dimanche, la victoire resterait jouable. Mais il faut se rappeler que ces spéciales sur terre, elles ont été disputées l'an dernier dans des conditions dantesques et que nous n'avions pas pu les effectuer après une touchette. Comme il faisait sec et que les premières spéciales se disputaient très tôt, il y avait de la poussière stagnante. Et

mière étape se disputera de nuit sur des spéciales qui n'ont plus été parcourues en WRC depuis une quinzaine d'années. Notre objectif sera bien évidemment de conserver la 2ème place du Championnat du Monde. Je pense que nous la méritons, mais il faut aller la chercher!

A bientôt,

Nico