Communiqué de presse n°14 / Team Monbana - Route du Rhum 2010

Le 22 novembre 2010

Questions-réponses avec Damien Grimont

Trois jours après son arrivée à Pointe-à-Pitre, Damien Grimont (Monbana), qui a décroché la cinquième place de la Route du Rhum 2010 dans la catégorie Class'40, revient sur ses premières heures à terre, sa course, ses satisfactions, ses moments de doute, ses regrets. Il se livre également, sans concessions, sur son avenir en tant que skipper et nous explique les raisons de la victoire de Thomas Ruyant. Entretien.

Pour commencer Damien, raconte-nous ce que l'on ressent lors des premiers pas à terre ?
« Il y a comme un mal de terre physique. On passe d'un univers qui bouge à un univers qui ne bouge pas. Mais une chose est sûre, tu ne regrettes pas de toucher terre ! Quand tu souffres physiquement, tu es content que ça se termine. Et puis là, j'étais heureux du travail accompli. Ensuite, derrière, tu en profites (rires) ! »

Les plaisirs simples du marin redevenu terrien, justement parlons-en. Comment se passent les premières nuits d'après transat, dans un vrai lit ?
« Ça c'est sûr que c'est appréciable, mais tu ne fais pas tout de suite des nuits complètes. Par contre, tu dors vraiment bien étant donné que tu es très fatigué. Il y a des phases de sommeil de quatre heures où tu te réveilles dans la même position que celle où tu t'es endormi. Ton corps est lourd, très lourd ! Après, tu retrouves quand même assez vite le rythme. »

Et pour le premier resto, attend-on le lendemain de l'arrivée tellement on est épuisé ?
« Ah non, le soir même (rires) ! Si on se limite ? Oh que non, on profite ! D'ailleurs, je pense que j'ai déjà repris deux kilos depuis l'arrivée, sur les cinq ou six que j'ai dû perdre pendant la traversée. »

Revenons un peu sur le début de la course. Tu as pris le meilleur départ, j'imagine que c'était très important pour bien lancer ta transat ?
« Prendre un bon départ, j'en avais fait un objectif, par rapport au travail qu'avait réalisé l'équipe. Pendant deux mois, tu es présent mais sans être vraiment acteur. Là, c'est le moment où tu entres en scène. Tu penses aux gars qui ont bossé sur le bateau pendant trois mois, parfois jours et nuits, et tu as envie de montrer qu'ils n'ont pas bossé pour rien. J'étais à la fois stressé et concentré. La présence de Johann (Ensargueix, son préparateur, ndlr) était très importante. Je lui ai donné quelques consignes : "envoie le spi, attache-le comme ça, etc." La chaussette était prête et j'avais pris mes repères de distance par rapport à la bouée. Du coup, je suis arrivé hyper confiant sur la ligne.
Ce bon départ a aussi permis de m'enlever une certaine pression, parce qu'avoir déjà rempli une première partie de la mission faisait que la transat n'était pas un échec total. En plus, ça m'a donné un moral de "winner" ! J'avais les crocs et j'étais dans une position de combat. C'est peut-être aussi la maturité qui rentre, l'expérience des départs de précédentes transats ou de Solitaires du Figaro qui a joué. En tout cas, je ne voulais pas prendre de départ prudent, je voulais être dans le match tout de suite. C'était peut-être aussi une sorte de réaction d'orgueil, du fait qu'il y avait trois ans que je n'avais pas navigué. Une façon de se faire respecter par les autres skippers, de leur montrer que je n'étais pas là par hasard. »

Tu partais avec l'ambition de courir par rapport à toi-même et de terminer dans le top 10. Contrat doublement rempli…
« Oui, alors évidemment avec quelques failles. Quand tu refais la transat, tu te dis qu'il y a quelques moments où tu aurais pu gérer ça différemment. Comme je le disais, on part avec un capital de 100 points, qu'on perd au fur et à mesure des erreurs que l'on commet. De mon côté j'en ai par exemple perdus quelques uns en empannant un peu trop tard, mais surtout en manquant un peu d'énergie après le front pour attaquer davantage. J'espérais juste que les autres feraient plus de fautes et en fait non... Mais globalement, j'ai très peu de regrets. »

Etait-ce plus dur cette année qu'en 2006 (Damien avait terminé 7ème de la précédente édition, ndlr) ?
« En 2006, on avait eu une dernière semaine avec du vent mou, à 1000 milles de l'arrivée. C'était insupportable psychologiquement. Cette fois-ci, c'était beaucoup plus dur physiquement. »

Tu as toujours répété que le meilleur entraînement pour le Rhum, c'était le Rhum. Cela s'est vérifié. Peux-tu nous expliquer concrètement en quoi ta participation en 2006 t'a servi cette année ?
« Le truc le plus évident, c'est que tu sais que tu t'attaques à trois semaines de course. L'expérience du Rhum est utile dans une phase où tu perds du terrain, que ce 20, 30 ou 50 milles. Tu sais que ce n'est pas fini. Tu restes dans une position de combat, d'attente. Tu sais que ça va être long, qu'il va y avoir une phase pour te refaire. Tu restes concentré par rapport à ça. Tu apprends aussi à anticiper. Tu sais que ça ne sert à rien de forcer à un moment donné, il vaut mieux anticiper les grains, faire des manœuvres plus propres. Sur ce dernier point, je n'ai été bon qu'à moitié. »

Tu nous as confié avoir rencontré un problème le dernier jour de course et craindre l'abandon. Que s'est-il passé ?
« Je suis passé au bord de la correctionnelle ! Je me trouvais dans une position d'attaque parce que je revenais fort sur Sam Manuard et Yvan Noblet. J'avais pas mal navigué la nuit et j'étais revenu à dix milles de ce duo. En plus, j'étais presque un peu mieux positionné qu'eux pour attaquer la Guadeloupe. Je croyais à fond au podium et en fait j'ai navigué en forçant un peu. A un moment donné, il y avait 25-30 nœuds de vent et j'ai voulu empanner sans affaler le spi et le renvoyer de l'autre côté. J'ai été présomptueux... Du coup le spi s'est pris dans l'étai. J'ai bataillé pendant deux heures en pensant sérieusement, à un moment donné, à l'abandon. Mais je ne pouvais pas m'arrêter là, ce n'était pas possible. C'est la rage qui m'a permis de m'en sortir… »

Comme tu le dis, tu as cru jusqu'au bout au podium. Est-ce cette déception qui prédomine, ou avant tout la satisfaction d'avoir rempli tous tes objectifs ?
« Je suis avant tout super satisfait de ma course ! Après, c'est vrai que j'ai une pointe de regret au niveau de mon temps de préparation, parce que je pense que j'aurais pu aller un peu plus vite avec le bateau. Si j'avais par exemple eu le temps d'améliorer les réglages de safrans, d'optimiser les voiles, de régler la tension de gréement... Avec tout ça j'aurais pu gagner quelques dixièmes de nœuds. J'ai constaté qu'à chaque fois que j'étais bord à bord avec les autres, j'allais un petit peu moins vite. Ce qui me fait aussi dire que j'ai fait une très belle trajectoire, mais que j'ai payé là mon manque de préparation, par rapport aux mecs qui naviguent depuis quatre ans avec leur bateau, comme Sam Manuard par exemple. »

Tu nous disais ne jamais avoir de chance avec les conditions d'arrivées de transat. Encore une fois, cela ne t'a pas vraiment souri…
« C'est clair que ce n'était pas une très belle arrivée, pas le genre dont on rêve pour une course comme ça en tout cas. Il pleuvait tellement que ce n'était pas vivable. Il n'y avait donc presque pas un bateau sur l'eau. Après, il y a quelque chose de très décevant également, c'est qu'on ne voit ni le comité de course, ni l'organisation, ni personne. On ne voit même pas les autres coureurs car on ne sait pas où les trouver. Du coup, on est partis à Marie-Galante se reposer... »

Maintenant, parlons un peu de l'avenir de Damien le marin. Y-as-tu déjà réfléchi depuis l'arrivée ?
« Bonne question ! Mais un peu tôt pour en parler... Il faut savoir que c'est des sacrifices familiaux importants. Ce n'est quand même pas évident à gérer dans une vie d'amateur éclairé. Il y a une partie de moi qui a une envie de naviguer et l'autre plus raisonnable… »

Une transat en double avec Mino (Dominic Vittet, son directeur technique et ami, ndlr), ça te plairait ?
« Il y a une chose qui est sûre, c'est que les courses en équipage, je ne vais pas arrêter. Faire équipage avec Mino, ce serait effectivement rêvé ! Les courses en solitaire, c'est autre chose. »

Pour terminer, peux-tu nous donner ton avis sur la performance de Thomas Ruyant ?
« C'est l'exemple même de ce qu'il faut faire dans la course open. Ce n'est pas un surhomme, mais un mec qui a fait ce qu'il faut, au bon moment, organisé. D'abord, il s'est donné les moyens de ses ambitions avec un vrai sponsor, c'est déjà une performance. Ensuite, il a choisi un des meilleurs bateaux, un choix intelligent. Il le fait suffisamment tôt pour avoir un an pour s'entraîner. Il fait toutes les courses en équipage, en solo, même quand il a fini il ressort s'entraîner. J'ai des gens qui le connaissent et qui le voyaient sortir quasiment tous les jours… Il arrive donc avec le meilleur bateau, un entraînement d'enfer, il n'y a pas de hasard, il mérite totalement sa victoire. »

Dossier de presse en téléchargement sur le site internet du Team : **cliquer ici pour accéder à l'espace presse**

Contact :
Jérémy DELAUNAY
Communication & Relations Presse
T. +33 (0)6 99 42 79 78
E. contact@monbana-voile.com

Suivez le Team Monbana
sur la Route du Rhum 2010 !
Web : www.monbana-voile.com

Rejoignez le Team sur Facebook !

Monbana, chocolatier depuis 1934, fidèle partenaire de Damien Grimont www.MONBANA.com