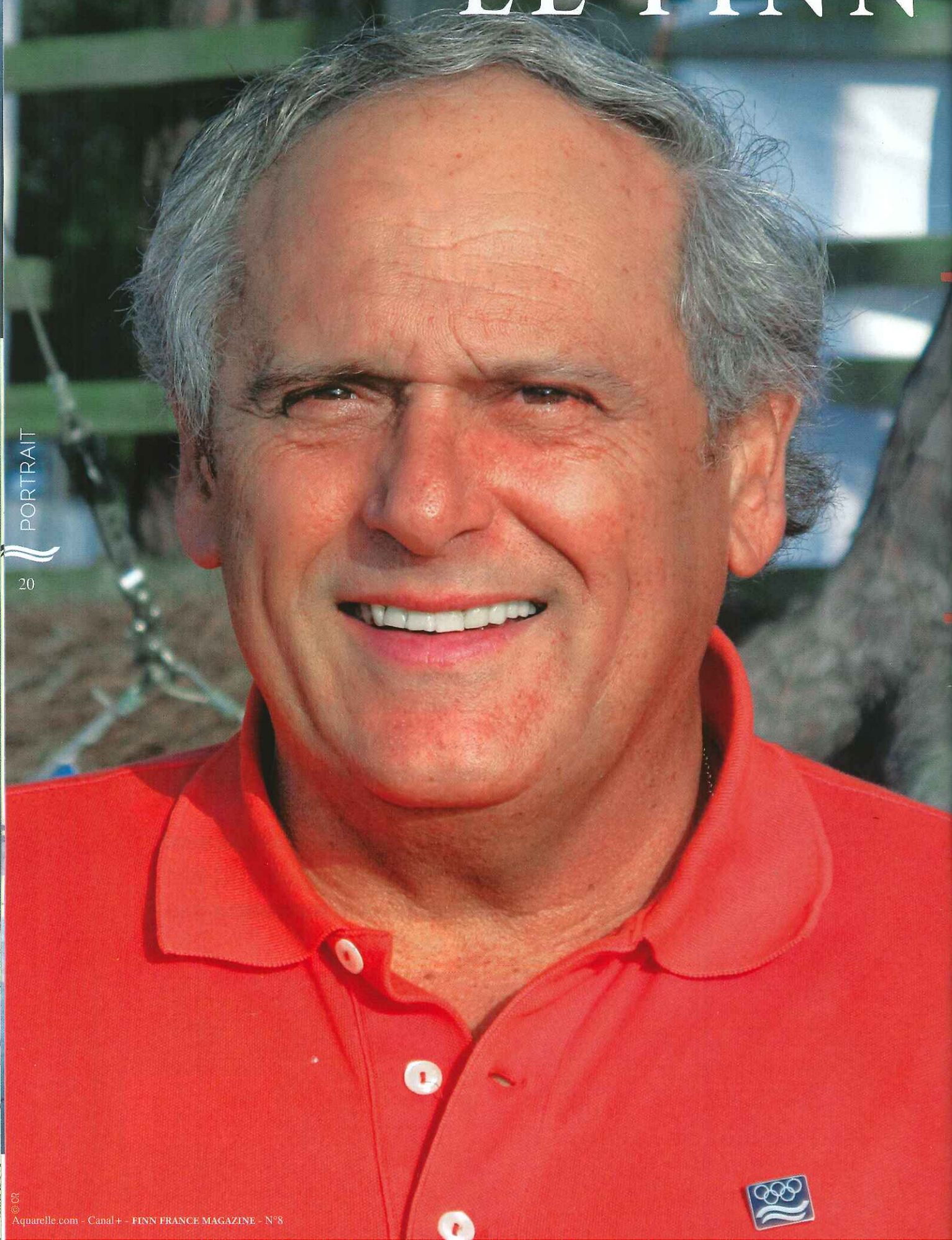


LE FINN

PORTRAIT

20



CONDUCTEUR

Jean-Jacques Granchamp

Rares sont les membres de l'IFA qui n'aient un jour parlé (et souvent longuement!) avec Jean-Jacques Granchamp. Mais si "l'homme" est intarissable sur le Finn ou la voile en général, "El JJ" est bien plus discret sur lui-même et son énorme carrière sportive: du triangle olympique de ses lacs bordelais aux courses transatlantiques en passant par les plus beaux stades nautiques de la planète, Jean-Jacques s'est impliqué (et a souvent gagné) à bord de bateaux de tous types et toutes tailles: compétitions "à couteaux tirés" sur Finn, dériveurs en double ou quillards, mais aussi et on le sait moins, vrais exploits océaniques sur multicoques géants menés de conserve avec des sommités telles qu'Eric Tabarly. Peu de finnistes dans le monde égalent son expérience... Soucieux de sa famille, il régate toujours mais à un rythme sportif plus régional. En même temps notre gourou aquitain reste une autorité et une force de conseil pour la Classe Finn car il agit efficacement comme entraîneur auprès des Jeunes Espoirs, qu'ils soient français ou canadiens. C'est un juste retour des choses, puisqu'après avoir été l'un des initiateurs du système Sports Études en France, Jean Jacques reste très écouté des Instances Fédérales. Près de trois cent courriels et des heures d'entretien; avec tout ce que m'a précisé JJG sur sa longue carrière j'aurai pu faire un livre. En attendant, j'ai tenté de faire le bilan (temporaire) de son cursus nautique. Ouvrez sur ces pages les chapitres de son copieux et magnifique livre de bord personnel.

La voile avant cinq ans

En raison de ses origines basques et bretonnes, Jean-Jacques, pourtant né à Bordeaux en 1950, ne se considère pas comme bordelais. Son père Jacques s'est lancé dans une entreprise de stores, bâches, tauds puis sellerie, construit aussi ses sharpies de 9 et 12 m² et côtoie maints voileux dont Didier Poissant (relire IFA mag n°3), avec lequel il régate sur habitable en Gironde et en côtier. Embarqué dès l'âge de 3 ans, Jean-Jacques prendra la barre très jeune. Forte personnalité, "Papa" Granchamp, aussi affectueux que paternaliste, le surnomme "le Drôle", surnom qui fit florès et sera longtemps usité par bien des finnistes. Jean-Jacques bouillonne et jeunot près des champions, les observe et capte progressivement le meilleur de ces talents qu'il retrouve sur le Bassin d'Arcachon, à Maubuisson, Lacanau ou La Rochelle. Elève moyen plutôt introverti, JJ obtiendra un diplôme de dessinateur industriel mais travaille dès l'âge de 15 ans dans la voilerie familiale où il réalise ses premières voiles personnelles. C'est un hyperactif qui surfe, fait du vélo, du chant ou des sports basques et devient la "vitrine" de l'entreprise familiale dans le milieu nautique régional.

Premiers défis sur Moth Europe

Les Etablissements Granchamp sont un important fournisseur d'équipements pour Lanaverre, devenu à cette époque, le plus gros fabricant

de dériveurs de compétition d'Europe. Adolescent débordé, Jean-Jacques bosse avec son père, auquel, à 15 ans, il lance un défi: «*si tu m'achètes un bateau, dans un an, je serai champion de France cadet*». En effet, après des régates sur 390 en 64, JJ veut se lancer sur Moth car un test sur Finn en 65 démontre qu'il n'a pas encore le gabarit requis. Il fera son premier championnat du monde en 67 et terminera premier cadet avant de remporter peu après devant Quiberon, la Coupe de Champion de France cadet en solitaire qui lui est remise par Louison Bobet. Pratiquant infatigable lors de ses congés, JJ cogite en semaine à propos des voiles, des carènes et des gréements. Idées, projets et perfectionnisme: il échange avec les meilleurs, même s'ils sont plus âgés ou connus que lui. Il fait ses "écoles" sur Europe et s'impose en 68 à la Coupe Nationale malgré un mat "poteau" qui ne l'empêchera pas de remporter deux manches de baston. En fin de saison, ayant gagné en taille et poids, il embarque sur Fra 506, son premier Finn Lanaverre. C'est le début d'une longue carrière: plus jeune que les frères Maury et d'autres espoirs français, il est au contact d'un formidable noyau de pionniers que sont les Frères Jammes, Goujon, Roumailac ou encore Christian Maury et surtout Yves Louis Pinaud devenu Directeur Technique National de la Voile Olympique Française après sa participation aux Jeux Olympiques de Rome

en 1960. Enthousiaste et sans complexe, Jean-Jacques participe aux sélections, mais il est encore un peu tendre et c'est Philippe Soria qui va à Mexico en 1968. Il gagnera une manche quand le russe Valentin Mankin y triomphera dans le petit temps.



En 1967 Jean Jacques remporte son premier titre de champion de France cadet en solitaire sur ce Moth (qui n'avait alors que le nom de "Moth" non d' "Europe" comme nous le connaissons actuellement) Quiberon. L'année suivante, ayant grandi et pris du poids il fait déjà du Finn.



Jean-Jacques ici en plein effort au prés contre le vent d'Est à la semaine de Hyères 1975. Serge Maury est toujours en piste mais JJ est pratiquement devenu le vrai leader des Finns français. Quelques mois après il fera second des prés-olympiques de Tallinn au terme d'une sérieuse bagarre avec le russe Balashov.

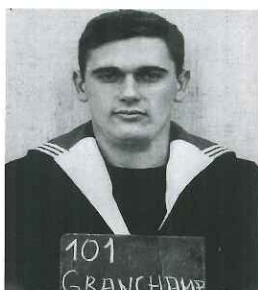
Maubuisson de 1971-1976: la mecque du Finn mondial

Nous sommes encore à quatre ans du futur exploit olympique de Serge Maury qui avec Jacques Busquet, Pierre Mondétéguy et quelques parisiens constituent la "nouvelle vague" du Finn, dont Jean Jacques fait évidemment partie; mais contrairement aux autres, JJ n'a que ses week-ends pour naviguer. Simple et grande maison de bois, le Cercle de la Voile de Bordeaux est alors tout au bord de la plage du Lac de Maubuisson. Carmen, une figure locale, mitonne les repas des finnistes avant qu'ils ne partent s'entraîner. Au centre des huit

bouées fixes du parcours, un ponton chargé d'une cabane sert de bateau comité. Douze mois sur douze, par tous les temps, les meilleurs régatiers de Paris ou d'Aquitaine viennent s'y préparer ou régater. Les entraînements de ce pôle sont d'un haut

niveau et dignes d'un championnat de France permanent! Les bidouilles ou optimisations frôlent parfois un peu la triche mais la jeune garde montante n'a de cesse de se faire "les vieux" par de meilleurs bords, ou à l'énergie. Pour s'endurcir, JJ et les "autres" viennent souvent de Bordeaux à vélo, naviguent, et s'en retournent encore à vélo... ils sont increvables! Mais tous ont conscience que cela ne suffira pas face aux meilleurs mondiaux. Il leur faut un Finn novateur et rapide. Avec tous ses copains de régate, JJ va plancher sur ce Finn "made in France" qui sera l'atout tricolore de la préparation Olympique 69-72. Le cadet de la bande se donne techniquement à fond dans son projet. Son espoir secret est d'être aux JO de Kiel ou au moins, réserve du meilleur français. Mais Jean-Jacques va trop en faire! En marge de son job, musculation et chaque soir un sport différent plus du vélo; plus des heures innombrables consacrées à la création des premières sections Sport/Etudes pour lesquelles il obtient son diplôme sportif ATG et restera fier de ce projet devenu officiel entre autre par sa force de conviction; plus tout ce temps passé chez Lanaverre avec Christian Maury, l'architecte du chantier, et Pierre Mondétéguy, à mettre au point ce Finn idéal en rupture avec ce que proposent les chantiers étrangers. Le succès technique sera d'ailleurs au bout de cette synergie d'efforts et dès 1971 les meilleurs finnistes du

monde achèteront des coques "Made in Bordeaux". Carène verre/résine high-tech, pont et structure bois et, au lieu de lourds caissons en fibre de verre, d'énormes boudins qui font la flottabilité. Non seulement le succès est technique mais la jeune équipe de France truste en prime victoires et places d'honneur. Devant Athènes en 1971, Jean-Jacques devient Vice-Champion d'Europe Junior mais on apprendra ensuite que Boudouris, le grec vainqueur, a gagné avec un Finn hors jauge... Déterminé à prendre sa part du gâteau, Jean-Jacques redouble d'énergie mais il va finalement payer payer cher cette débauche. Printemps 72, c'est le "burn out". A la Semaine de Hyères, il n'a plus que 7 de tension et doit être suivi par un médecin. Il est en fin de croissance mais le surentraînement et tous ces challenges menés de front lui ont fait dépasser ses capacités physiques. Exigeant pour tous, Philippe Soria, l'entraîneur national des Finns, ne fait pas non plus dans la nuance et a transformé la jeune bande du CVB dont les gabarits ne sont pas impressionnants, en "bourrins et mules" parfois chargés de 40 kgs de fringues et de pulls. Jean-Jacques doit sagement faire une pause pour recouvrer la santé. Ce sont Busquet et Mondétéguy qui montent à Kiel comme sparring-partners de Maury. Et 40 ans après Jacques Lebrun aux USA, Serge gagne la médaille d'or des jeux de 72 (lire IFA mag N°4).



Jean Jacques en "mataf". Incorporé au Bataillon de Joinville il débute ses classes au Centre de Formation Maritime d'Hourtin, où il apprendra pendant quatre semaines la manœuvre des lourds avirons des canots de la Marine Nationale.



Jean-Jacques remporte en 1974 le Mémorial Bistuer. C'est alors la très grosse régate française. Elle attire les meilleurs étrangers dont ici au centre l'anglais Chris Law. Patrice Charrée et Pierre Mondétéguy complètent cette brochette de vainqueurs.

Cap sur Kingston: Jean-Jacques progresse mais Maury rate ses JO de 76

Juillet 73: Serge Maury ajoute à Brest à sa gloire olympique une "Gold Cup". Celle-ci est précédée d'un drame. Joerg Bruder décède à Paris dans l'incendie de l'avion qui l'amène de Rio défendre son titre et la "Coupe d'Or" disparaît dans le

crash. Mais depuis trois saisons, les Français ont la main et ils vont la garder jusqu'en 1976. Jean-Jacques travaille toujours à l'atelier familial. Sur le circuit mondial, ses adversaires sont Serge Maury, Pierre Mondétéguy et Jacques Busquet qui finalement renonce pour une carrière de chirurgien-cardiologue. Progressant dans

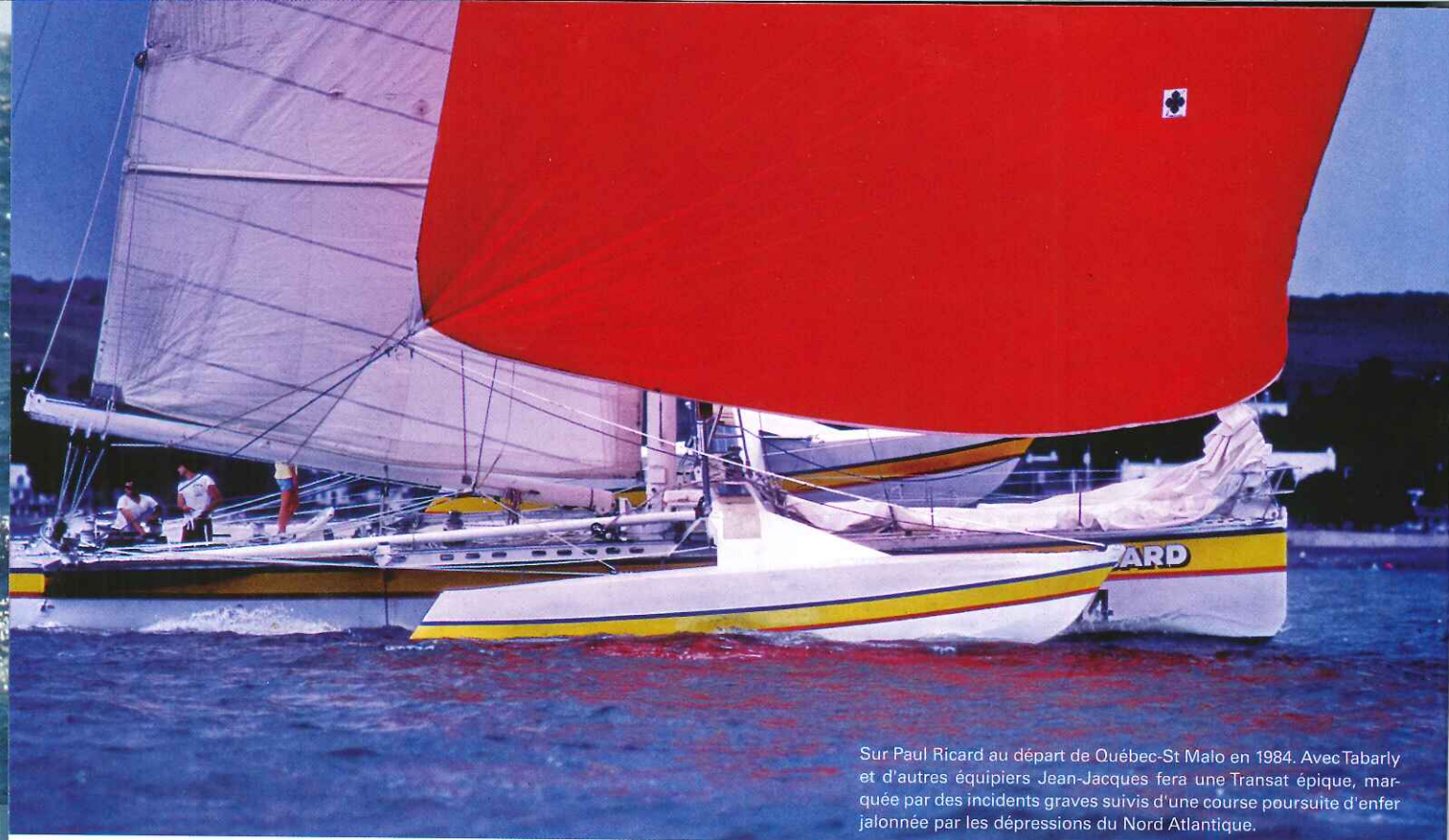
Liste résumée de ses bateaux de régate ou de course au large: 390, EUROPE, FINN, SURPRISE, DRAGON, MELGES 24, 490, JET, 505, TEMPEST, 590, PINASSE D'ARCACHON, PLANCHE À VOILE, SURF J 24, FIRST CLASS 8, HALF TONNER, ONE TONNER, MAXI YACHTS...

Quelques sports qu'il a pratiqués:

Pelote basque, bowling, vélo, skate-board, planche à voile et surf



L'équipe de France de voile olympique des JO 1976 au Canada. Serge Maury est porte drapeau, Jean-Jacques, réserve de Serge est quatrième à gauche, François Richard réserve de Marc Pajot est au bout à droite.



Sur Paul Ricard au départ de Québec-St Malo en 1984. Avec Tabarly et d'autres équipiers Jean-Jacques fera une Transat épique, marquée par des incidents graves suivis d'une course poursuite d'enfer jalonnée par les dépressions du Nord Atlantique.

les grandes épreuves et médaillé d'argent aux préolympiques de Tallinn en 1975; plus motivé que tous les autres, Jean-Jacques est aussi le plus rapide. Son gabarit et sa forme physique le servent, mais conservatisme ou prudence fédérale oblige, c'est Serge Maury qui représente la France et en est le porte-drapeau à Kingston. Hélas, notre champion olympique n'est plus très motivé à l'heure des JO de 76. De plus, il se perd dans le choix de ses mâts, et JJG, réserve olympique, est régulièrement plus rapide que lui lors

des entraînements sur l'Ontario. Sous pression, Serge devient insomniaque. Lors de la Manche 5, il refuse un tribord contestable, puis ne se défend pas assez. L'histoire s'achève en impasse, sans podium. Observateur embarqué, JJ a vu, navré puis furieux, tout l'incident. Il se consolera en étant porte-drapeau de la cérémonie de clôture olympique, puis, au retour en France, dominera et gagnera avant la dernière manche, le Championnat de France Senior en solitaire devant Le Havre.

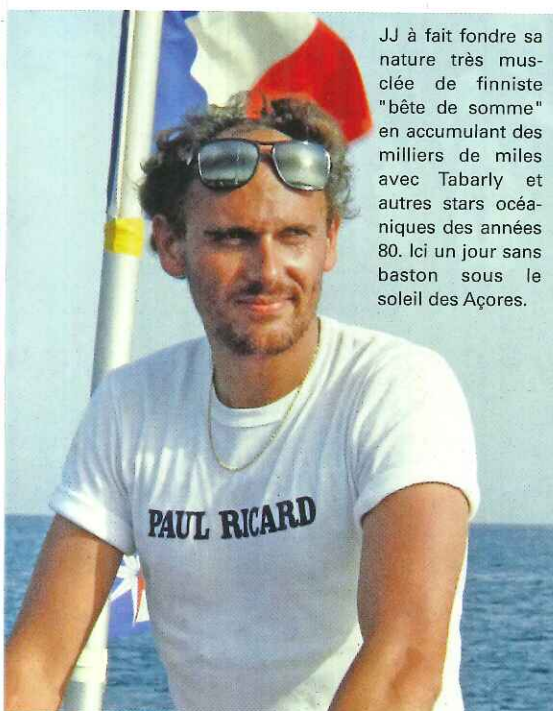
Troisième campagne olympique et appel de l'océan

Depuis 4 ans, Jean-Jacques impressionne les maîtres de la régata mondiale. Son carnet d'adresses se remplit, par exemple des noms de Denis Conner et John Bertrand rencontrés aux JO de 76. Ces derniers seront les "rock stars" des Coupes de l'America 80, 83 et 87. Leader naturel du Team France après l'arrêt de Maury, Jean-Jacques se voit proposer des offres financièrement alléchantes en France ou ailleurs en particulier d'entraîneur, qu'il néglige... De 77 à 79, ce sont à nouveau toutes les grandes régates du programme, la sélection olympique pour Tallinn ne doit pas lui échapper. L'histoire, encore elle, va contrarier ce projet car le Camarade Brejnev a envoyé l'armée russe en Afghanistan. Le monde proteste. Jean-Jacques fait partie des athlètes français prônant le boycott. Depuis 68, il a usé huit Finns...! Sa trentaine approche. Il est temps de se reconvertir, vers le grand large cette

fois. L'un de ses héros n'est autre qu'Eric Tabarly. Leurs routes vont converger car Jean-Jacques est venu rejoindre l'équipe de Hood Sails. A cette époque c'est la meilleure voilerie mondiale tant sur l'océan qu'à la Coupe de l'Amérique. Il y travaille à Nice puis à Lymington avec Peter Bateman et enfin rejoint aux USA le siège historique crée par Ted Hood où il retrouve Robbie Doyle, ancien finnisiste croisé à la Gold Cup de Toronto 71. Robbie est la jeune tête créative de la voilerie. Il sera avec Jeff Prior, autre "étoile" de Hood, le parrain de Jean-Jacques dont les compétences en voilerie décuplent. De 80 à 83, il est représentant Hood en Atlantique pour les voiles, les mâts et les gréements. Il remporte alors avec Gary Jobson et le "Maestro" Herbert von Karajan, une victoire aux Maxi Series à bord d'Helisara. JJ représente rapidement 80% du marché des multicoques océaniques dont l'Elf Aquitaine sur lequel Marc Pajot gagnera la seconde Route du Rhum. La vie de notre ex-finniste est intense: navigations et essais multiples, courses avec les clients et des milliers de kilomètres. En 83, Tabarly revoit la garde-robe de son monocoque et Jean-Jacques conçoit et livre pas moins de 45 voiles pour équiper "Euromarché".

La maison E.T.

Au contact des cadors de la course au large, Jean-Jacques décide de rejoindre la meute des coureurs de Transats, Whitbread Races et Routes du Rhum. Il est à ce moment contacté



JJ à fait fondre sa nature très musclée de finnisiste "bête de somme" en accumulant des milliers de miles avec Tabarly et autres stars océaniques des années 80. Ici un jour sans baston sous le soleil des Açores.



À la barre de Paul Ricard, speedo bloqué près des trente nœuds, en route vers Dakar sur le Paul Ricard tout alu. Le trimaran semble rustique comparé aux monstres en composites et carbone de la Route du Rhum 2014.

par le bordelais René Baudinet, le DG de Ricard qui lui explique : « *Ca fait six ans qu'on soutient Eric Tabarly mais il n'arrive pas à gagner. On a besoin de toi !* » Très vite JJ se trouve recruté et seul salarié permanent, tout à la fois bras droit et observateur embarqué des campagnes du plus fameux des skippers français. Ils courent ensemble la première édition de La Baule Dakar à bord de Paul Ricard le trimaran à foils en aluminium. Jean-Jacques est à l'origine de modifications multiples et doit avec l'architecte Xavier Joubert, faire preuve de pédagogie pour convaincre Tabarly d'optimiser son bateau afin de gagner en performances face à de nouveaux rivaux jeunes, nombreux et ambitieux. Allongement de la coque, moussage des flotteurs, retour à un mat normal et ajout d'une grand-voile entièrement lattée etc. ; le programme est vaste pour remettre en piste la Maison E.T. Pour ce faire, JJ est principalement épaulé par... Philippe Monnet et Patrick Tabarly. En Août 84, la Transat Québec-St Malo sera difficile à bord de Paul Ricard qui est en classe 2. De nuit, à la sortie du St Laurent, un des câbles reliant l'étrave au flotteur casse. Avec Philippe et Patrick, JJ répare le câble mais bientôt dans la tempête, ils manquent de chavirer de nuit à la Pointe aux Pics. Secouée, la structure du gréement menace de rompre. S'en suit un arrêt obligatoire "au stand" de St Pierre et Miquelon. Les Français y trouvent un soudeur, réparent, repartent et foncent dans les dépressions jusqu'à

reprendre 500 miles à la flotte pour terminer à St Malo 8^{ème} toutes classes, au cul de Marc Pajot et de Philippe Jeantot. Dans la tempête et les grandes vagues atlantiques, le speedo s'est parfois bloqué à 35 nds ! Jean-Jacques aide ensuite Ricard à mettre en piste des skippers jeunes et motivés. Il s'implique aussi dans la conception globale de l'Hydroptère, dont la "maquette" a été testée par Tabarly à partir d'une coque de Tornado.

Dramatique course du figaro 1985

Mais le consultant et lanceur de projets veut aussi se remettre en cause et faire la Course du Figaro. Il est d'abord préparateur de "Free Lance" qui remportera la Half Ton Cup 83 puis il fait construire "Ricard Junior", toujours sur plans Briand. Avant le départ il a déjà cumulé 1800 miles ! Ses préparations mentales, physiques et techniques sont parfaites. Lors des courses d'avant saison il a tenu tête aux meilleurs ; hélas, Ricard Junior, raté à la construction, va le trahir. Au terme de sa qualification, il rentre à Concarneau avec un bateau qui prend l'eau. Il rallie ensuite La Rochelle mais doit pomper sans arrêt pour limiter la carène liquide qui atteint le tiers du volume intérieur. Heureusement la brise était faible mais JJ n'est pas fier en arrivant aux Minimes ! Réparations faites, JJ est au départ du Figaro 85 qui sera remporté par Philippe Poupon. Depuis Granville vers l'Irlande, la mer devient méchante comme

lors du dramatique Fasnet 79. Autour de 30 nœuds de vent en sortie de Manche ; la flotte est étrillée avec sept démâtages et trois naufrages. Près de Land's End en Cornouailles, avec vent contre-courant, les déferlantes menacent. Sous tourmentin et trois ris dans la GV, JJ se trouve brutalement balayé et assommé par une vague énorme. Inconscient il est sauvé de justesse par son cognard et la filière. Naviguant à proximité, Pierre Follenfant a vu l'incident et s'époumone à la VHF pour enfin au bout de longues minutes, réveiller Jean-Jacques. Notre incassable finiste a mal au dos et ne peut plus se tenir debout. Au bout des ses forces, il arrive à Kinsale 13^{ème} quand de nombreux autres ont abandonné, mais l'homme et le Ricard Junior ont été "secoués". Restent à faire trois étapes...

Quelques noms connus dans son carnet d'adresse :

Eric Tabarly, Ted Hood, Dennis Conner, John Bertrand, Jochen Schümann, Pol Elvstrom, Yves et Marc Pajot, Jacques Rogge, Joerg Bruder

Tous les grands skippers océaniques des années 80-90. La quasi totalité des plus fameux régatiers olympiques et autres célébrités des années 70 à 2014 : Marius Trésor, Michel Platini, Jean Paul Coche, Michel Rousseau, Brigitte Latrille, Louison Bobet, Lucien Aimar, Felice Gimondi, Eddy Merckx, Lapébie, Stéphanie de Monaco, Jean-Paul Belmondo, Herbert Von Karajan, Jacques Chaban Delmas, Philippe Monnet, Olivier De Kersauzon, Alain Gabbay, Loïc et Bruno Peyron, Halvard Mabire, Jean Paul Mouren, Jean Marie Vidal, Mr Philou Poupon, Yves Parlier, Florence Arthaud, Xavier Joubert, Loïc Caradec, Laurent Cordelle, Philippe Faque, Charlie Capelle, Philippe Jeantot, Eric Loizeau, Eric Cadra, François Boucher, Hervé Borde, Eric Duchemin, Yvon Fauconnier, Bernard Décret, Xavier Dehay, Michel Malinowsky, Lionel Péan, Jean- Yves Terlain, Bruno Troublé, Michel Vanek, Michel Jazy.

Jean Jacques fait en 2005 son retour sur Finn entre l'Aquitaine et La Rochelle. Délaissant les grandes compets nationales, sauf le Grand Prix de l'Armistice, il domine les finnistes du Sud Ouest, gagne souvent et garde le sourire de ses premières régates, quand il avait quinze ans.



Sur avis médical, il prend deux jours de repos total grâce à la solidaire famille des Figaristes qui s'occupent de son bateau. Il rallie Crozon-Morgat sans trop forcer et se repose encore à l'escale chez le cinéaste Jacques Perrin. Malgré ce "Half" pourri, il tente de mettre le mental au-dessus du mal et bataille avec Philippe Poupon en route vers Vigo. Mais au Cap Finistère, l'Atlantique se réveille. Creux de dix mètres et parfois près de 30 nds aux fesses. Comme d'autres, Jean Jacques part au tas et déchire son spi lourd puis termine 23^{ème} de l'étape. L'étape finale vers La Rochelle sera pénible... Rentré à Bordeaux, il découvre qu'il a six vertèbres cervicales déplacées. Il perdra six centimètres en taille. Une nouvelle pause et un vrai moment de réflexion sont indispensables: en deux ans Jean-Jacques a vu cinq de ses copains disparaître en course et il s'est fixé une limite: «Après trois fois où j'aurai risqué ma peau, j'arrête»! Cette limite étant atteinte et considérant ses objectifs réalisés, il renonce à d'autres ambitions océaniques!

Trois ans de rélexions et gravissime accident de la route

En 85 le Groupe Ricard voudrait continuer avec lui mais il a décidé de tout arrêter. Il veut se reconstruire physiquement et envisager l'avenir autrement. Il apprend "la vie de ferrier", s'essaie en jobs variés et régate dans le sud-ouest sur divers quillards: Dragon, Surprise, 590 etc. En 88, il propose à son père de diriger la voilerie familiale et s'engage à en doubler le chiffre d'affaires en deux ans. Jusqu'en 95, il ajoutera au projet, la

représentation de North Sails, Harken et des mats Maréchal. Devenu technico-commercial hyperactif, il est aussi préparateur de yachts d'exception comme les 8M JI "Château Branaire" ou "Mari-cha 2". Il court les maxi séries avec Gabbay et Poupon. Le 30 Juillet 89, de retour d'Arcachon sur une route dangereuse, c'est l'accident... Dix tonnes et une suite de conséquences lourdes: coma, trauma crânien, côtes cassées et vertèbres secouées, puis fauteuil roulant et rééducation. Il faut réapprendre ce qu'il a temporairement oublié. En quatre ans seulement, deux drames en mer et sur route l'ont éprouvé. Sa nature profonde et son mental qui sont solides vont l'aider! Lui qui n'a jamais fumé ou bu une goutte d'alcool jusqu'à l'âge de 40 ans se rétablit en quelques mois seulement et retrouve ses sensations. Mais il lui faudra en vérité 13 ans pour recouvrer sa plénitude physique. Suivra dès la fin 89, une boulimique reprise d'activités puis en 90, un mariage suivi d'un retour à la voilerie familiale qu'il rachète en 96.



Jean-Jacques entraîneur à La Rochelle.



Préparatifs du Ricard Junior avant la Course du Figaro. C'est un Half Tonner dessiné par Ph. Briand mais hélas mal construit. Jean Jacques souffrira sur ce bateau que personne, jamais, n'a su faire marcher.

C'est dit-il : « *le départ d'une seconde vie* » ! A 40 ans il a furieusement envie de re-naviguer. Il court sur Snipe, 5.90, First Class 8, Melges 24, Tempest, Pinasse ou Monotype d'Arcachon ; retape un vieux Dragon chez Bonnin. Le 505 lui sert un peu d'école de rééducation physique. Mais un retour sur le solitaire olympique le démange : « *Je n'aurai jamais cru pouvoir remonter sur un Finn et rivaliser avec les meilleurs français en 2005* » !

Retour sur Finn et coaching gagnant

Avant cela, il a en 96 conseillé Philippe Presti qui sera champion du monde de Finn et sélectionné olympique. Jean-Jacques commence sa seconde "collection" de Finns en 2001. Il en usera quatre y compris celui qu'il vient d'utiliser au GPA 2014. Même s'il est essentiellement régional, son retour au Finn correspond à la nette reprise de la classe Finn France dont il devient vice-président, avant de se consacrer aux meilleurs jeunes en 2011. On le voit souvent sur un semi rigide à La Rochelle, à Hyères, aux Silver ou Gold Cups, toujours à l'affût des dernières évolutions techniques mondiales dont il fait profiter ses poulains, et au-delà, tous les membres de l'IFA France. S'il voulait faire de la route et quelques grandes régates nationales Jean-Jacques serait depuis trois ans déjà, et très

nettement, le leader des Grand Grand Masters français. Mais il se contente de se mesurer aux meilleurs à Maubuisson sur ce lac, dont il connaît tous les secrets, là où il peut chiffrer par milliers ses entraînements, régates et victoires depuis le milieu des années 60. A nouveau "maître des eaux", il a gagné le Championnat Aquitaine Aquarelle.com - Canal 2014. Après avoir cherché, retrouvé, revisité tant de clichés et de souvenirs souvent personnels (car nos parcours sont proches depuis longtemps) le dénominateur commun des jalons de vie que sont les photos de Jean-Jacques est celui du sourire. Pas seulement la joie du vainqueur qu'il fut souvent, mais surtout l'expression d'un simple et vrai bonheur, né bien avant ses dix ans, chez un "drôle" devenu champion. En addictif assumé, il pense ou vit la voile et tous ses autres projets le sourire aux lèvres. In fine, la joie a toujours dominé les chapitres de sa vie nautique même durs ou dangereux. Au bilan et de bien des façons, Jean-Jacques Granchamp est une personnalité d'exception et un être rare. Mais mes mots ne clôturent pas son histoire de régatier ; Jean-Jacques en vivra encore de nombreux épisodes...

Textes François Richard - Photos: François Richard, Cyril Richard et archives JJG



Jean-Jacques lors du Grand Prix de l'Armistice 2014.

