



TÉMOIGNAGES

Pour l'amour du Dragon

Pour fêter les 90 ans de la classe Dragon, une régates exceptionnelle a été organisée en Italie du 6 au 11 octobre 2019, par l'International Dragon Association au Yacht Club de San Remo. Vingt-six pays parmi les quarante où naviguent les Dragon étaient représentés par 150 bateaux, le plus vieux datant de 1933 et le plus récent de quelques mois seulement.

Texte Didier Ravon et Nigel Pert.
Photos Nigel Pert.



*Racés. Des Dragon
au départ. Juste sublime !*



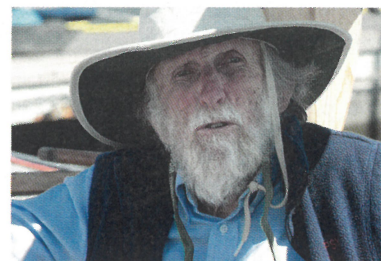
**TÉMOIGNAGES
POUR L'AMOUR DU DRAGON**

Il se nomme Don Street, est américain et a passé plus de cinquante ans de sa vie en croisière. Auteur de nombreux guides de navigation sur les Antilles, il a quasiment l'âge du Dragon, dont il est tombé amoureux il y a quatre décennies. Dessiné en 1929 par l'architecte norvégien Johan Anker, le Dragon aussi étroit que racé, est sans doute le plus «aristocratique» des voiliers de régates, réservé à une élite friande de pureté et d'esthétisme. Série olympique de 1948 à 1972, il a vu passer sur ses listons les plus grands champions, mais aussi nombre de têtes couronnées telles que le roi de Grèce Constantin II. Le monarque ayant un merveilleux toucher de barre, est devenu médaillé d'or aux jeux Olympiques de Rome en 1960. Les matériaux tels que le carbone ou les voiles en composite sont proscrits, et la règle veut qu'il y ait un maximum d'équité entre des «œuvres d'art» de plus de cinquante ans et les Dragon dernier cri, au nom de code évocateur «V6».

**LE PLUS BEAU BATEAU
DU MONDE**

Gypsy, le bateau de Don, a été construit en 1933 en Suède. Lancé sous le nom de *Sonny*, il est vendu en 1938 à un plaisancier écossais qui court avec la flottille établie sur la Clyde. En 1948, le bateau rejoint une petite flotte qui s'est constituée en Irlande juste avant la guerre. Quand les Dragon sont remis à l'eau à la fin des hostilités, tous les bordés sont écartés. Le constructeur, contacté, conseille alors une technique imparable: on trempe des couvertures dans l'eau et on en tapisse l'intérieur des bateaux pendant une quinzaine de jours. Le même procédé est encore utilisé par Don quand son bateau stationne trop longtemps au soleil.

Depuis 1979, il passe ses vacances à Glandore où se trouvent quelques Dragon et est embarqué pour naviguer à leur bord: «Je me suis rendu compte



Don Street. Quasiment du même âge que son Dragon et amoureux à vie!

que le Dragon est le plus beau bateau du monde. Un Dragon se comporte bien en toutes conditions. S'il a un problème sur une manche sous spi, c'est l'équipage qui a fait une erreur! Il a gardé le spi trop longtemps, n'a pas augmenté la vitesse et juste fait un passage spectaculaire mais pas assez rapide!» Grâce à son foc sur enrouleur et au spinnaker lancé et récupéré par le capot avant, personne n'a besoin d'être sur le pont avant sauf pour empanner le spi, faisant du Dragon un bateau à la fois marin et complexe. «J'ai été pris par le virus du Dragon il y a 35 ans quand j'en ai acheté un. J'ai passé des moments inoubliables à son bord, en course, en croisière ou simplement en navigation à la journée. A 86 ans, *Gypsy* fait environ cent courses chaque année pendant notre saison de quatre mois! Tous les bateaux étant sur corps-mort après la navigation, on va prendre un verre au pub à cinq minutes de la jetée. Le Glandore Yacht Club est parfait!»

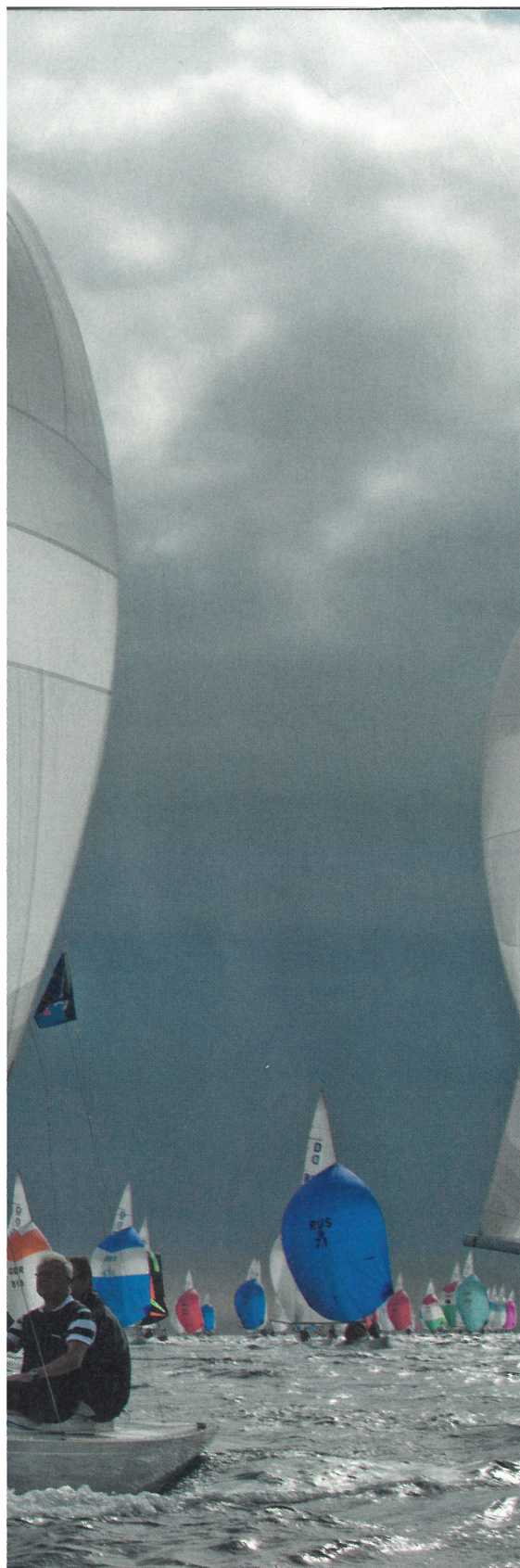
Les Dragon sont costauds. En 1948, Morin Scott et Cornelis van Rietschoten (ce dernier gagnant deux fois la Whitbread sur *Flyer*), sont partis à la voile de Cowes pour participer à la Dragon Gold Cup en Norvège avec leur voilier *Greda*. A cette époque, les Dragon étaient équipés d'une cabine avant. Ils ont passé l'été en croisière dans la Baltique avant de revenir, toujours à la voile, à Cowes.

«Sachant cela, en 1992 nous avons décidé de participer à la fête maritime de Brest en y allant à la voile avec *Gypsy* qui est configuré exclusivement pour régater. Avec mon fils et un de ses amis – tous deux âgés de 20 ans – nous sommes partis en faisant escale à St Mary's aux îles Scilly. Après Douarnenez, nous avons fait route directe sur Glandore, soit quelque 600 milles nautiques. J'ai fait la cuisine dans un seau lesté pour la stabilité. On n'a pas manqué un seul repas. Au-delà de tout cela, le Dragon est le meilleur bateau du monde pour perdre un après-midi sur l'eau.»



Gypsy. Ce Dragon de 86 ans participe à près de cent courses chaque année.

1 Petits spis certes... mais quelle élégance! **2** En bois moulé. Un Dragon d'époque presque aussi performant que les derniers-nés en plastique. **3** Intemporel. Comme une carte postale de notre enfance. **4** L'empannage sur la plage avant reste sportif. **5** Acrobatique. Pas de filières mais les pieds sur le plat-bord! **6** Exigeant. Un bateau fantastique mais très compliqué à régler.



Eric Le Bon

Président du Deauville Yacht Club, secrétaire de la classe Dragon en France, propriétaire de Nanouck IV.



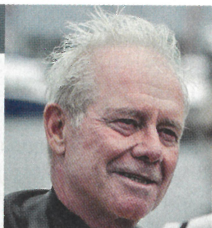
D.R.

« Initialement, je voulais acheter un vieux plan Cornu pour refaire du bateau après une longue interruption pour cause de travail et de famille. Et puis je me suis dit que j'allais passer des centaines d'heures à faire des vernis pour les flinguer au bout de deux week-ends de navigation... J'ai alors croisé un copain qui cherchait un équipier remplaçant pour une régates en Dragon. Je suis monté à bord et n'en suis plus jamais redescendu. Le coup de foudre ! Ça fait déjà vingt ans. Ce bateau est fantastique car très fin à la barre. Mais ce qui me plaît le plus je crois, c'est sa complexité. Paradoxalement, le Dragon a tout pour ne pas marcher ! Il est peu toilé par rapport à son poids, le spi est petit. Au vent arrière, c'est un véritable fer à repasser... mais au près, quelle fantastique carène ! Je ne peux pas être impartial, je suis amoureux de ce bateau. La classe a toujours prôné l'évolution du Dragon, pas la révolution. Entre 10 et 13 nœuds de vent et mer plate, il n'y a pas beaucoup d'écart entre un Petticrows de 1960 et un de 2019. En revanche, dès qu'il y a de la brise et du clapot, il n'y a plus photo. Le Deauville Yacht Club a acquis un Dragon et le met à disposition des jeunes coureurs, afin qu'ils découvrent autre chose que le J/80 ou l'Open 5.70. C'est un bateau tellement technique que c'est aussi une très bonne école. Et il n'y a pas que la vitesse dans la vie ! »



Géry Trentesaux

Chef d'entreprise, vainqueur du Fastnet, de la Sydney-Hobart, de la Middle Sea Race... Actuel numéro onze mondial en Dragon.



PAUL WETH

« Dès ma première navigation en Dragon, je suis tombé sous le charme. J'ai très vite craqué j'avoue et j'en ai acheté un premier... avec pont en teck. C'est pour moi un fantastique bateau ! Et quel plaisir de barrer au près un Dragon qui remonte à 33 degrés du vent ! Son défaut en revanche est sa plage d'utilisation limitée. On ne navigue pas en dessous de 5 nœuds ni au-dessus de 25. C'est un bateau hyper technique à forte inertie, et qui mouille car il est bas sur l'eau. Il faut au moins un an de pratique pour le faire marcher correctement. En 2020, je vais faire tout le circuit international à la barre de mon V6, le dernier-né de Petticrows que j'ai acheté récemment. C'est une classe où l'on trouve des équipages d'un certain âge, toujours bien élevés, et qui ont envie de régater sur un bateau guère moderne et compliqué mais qui, il est vrai, ont les moyens de vivre leur passion. Il n'est pas question d'avoir des marquages ou logos sur la coque ou les voiles (*c'est interdit, ndlr*). L'élégance prime, les destinations sont toujours bien choisies... J'aime aussi le côté «yachting» du Dragon, et ce niveau incroyablement élevé où l'on affronte pléthore d'anciens médaillés olympiques et de champions du monde, qu'ils viennent du 470, Finn, Star ou Soling. Enfin, on a des flottes de 90 bateaux, une seule longue course par jour et aucune discard (*plus mauvaise manche retirée, ndlr*). »



Nicolas Abiven

Ingénieur aux Chantiers de l'Atlantique, vainqueur notamment de l'Admiral's Cup et de la Transat Jacques Vabre avec Jean-Pierre Dick. Triplé champion de France de Dra



D.R.

« J'ai navigué avec Luc Pillot (champion olympique de 470) et Jean-Claude Danet durant sept à huit ans. C'est une super série en soi. En termes de réglages et d'attention, c'est d'une exigence incroyable. Tu peux te voir vingt places en cinq longueurs ! Généralement, tu as beaucoup de propriétaires riches qui payent deux

TÉMOIGNAGES
POUR L'AMOUR DU DRAGON

LE DRAGON À LA LOUPE

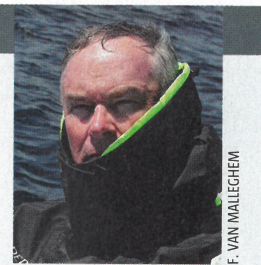
- > Longueur : **8,90 m.**
 - > Largeur : **1,95 m.**
 - > Tirant d'eau : **1,20 m.**
 - > Déplacement : **1700 kg.**
 - > Lest : **1000 kg.**
 - > Surface de voilure au près : **28 m².**
 - > Surface de voilure au portant : **40 m².**
 - > Matériau : **bois ou polyester.**
 - > Architecte : **Johan Anker (Norvège).**
 - > Date : **1929.**
 - > Série olympique de **1948 à 1972.**
- > Principales flottes en France : **Cannes, Deauville, Douarnenez, La Baule, Arcachon.**
 - > Nombre d'exemplaires : **plus de 3 000.**
 - > Prix : **de 10 000 à 50 000 € d'occasion** (selon l'année) et environ **85 000 €** neuf (sans voiles) pour un V6.1 Petticrows.



Œuvre d'art. Cela nécessite de l'entretien certes, mais c'est si beau le bois !

Christian Guyader

Chef d'entreprise, créateur du Grand Prix Guyader à Douarnenez, Dragoniste réputé mais aussi coureur au large, ayant notamment disputé la dernière Route du Rhum.



F. VAN MALLEGHEM

« Ce n'est pas un beau bateau, c'est un magnifique bateau ! Si je dois faire une déclaration d'amour, c'est d'abord à mon Dragon *Ar Youleg (Le brave, ndr)*. Je suis venu au Dragon un peu par hasard, arrivant de l'Open 7.50. Gwen Chapalain m'a proposé d'essayer ce bateau lors du Grand Prix que je finançais. Louis Urvois, grand monsieur et ténor français de la série, vendait alors ses deux Dragon : l'un en plastique et l'autre en bois. Gwen m'a dit : tu ne connais pas encore ce bateau. Achète plutôt celui en plastique. Mais la nuit portant conseil, j'ai rappelé le lendemain pour dire que je prenais en fait celui en bois. Depuis, je n'en ai jamais changé, et je le garderai jusqu'à la fin de mes jours. Je l'aime trop ! C'est un Petticrows en bois moulé magnifiquement construit au Royaume-Uni en 2006. Outre la fierté de naviguer à bord de cette œuvre d'art, j'ai un attachement spécifique aux Dragon. C'est l'une des rares séries où une unité de plus de dix ans peut rivaliser avec un modèle dernier cri. C'est un voilier fabuleux mais complexe, une sacrée usine à gaz. Quand on a navigué dans d'autres séries et que l'on arrive au Dragon, on a l'impression de tout réapprendre, de devoir naviguer "bout au vent", car avec sa quille longue et son faible tirant d'eau, il dérape très vite quand il gîte. Il faut donc rester à plat, ce qui nécessite aussi trois beaux bébés de 95 kilos chacun pour être à la jauge ! Ce qui est passionnant en Dragon, c'est que chaque mètre gagné, il faut aller le chercher. Une sortie de virement un peu trop abattue, et ce sont facilement vingt places perdues à la bouée au vent. Tu vois d'anciens champions olympiques faire parfois des manches dans les trente ou quarante. Enfin, c'est une classe où sur l'eau il y a du respect et de l'élégance. Il n'y a quasiment jamais de réclamations. C'est peut-être dû aussi à l'âge du capitaine, mais c'est très agréable. »

Portant. Il n'est pas difficile de perdre des places au portant. Mais au près c'est bien pire.

es à temps plein... et rentrer dans les dix à un Mondial, richement ultra difficile. Le temps, c'est un monde extraordinaire quand tu as une taine de bateaux sur les lignes de départ. Si tu négocies : bascule, tu passes de la dixième à la cinquantième d'un quart de bord. Tu des sensations, le Dragon est à la fois un « camion » et une série olympique, et en ce qui concerne les réglages, il ne compte pas un millimètre. Comme c'est un bateau très lent, ne rendre pas compte qu'en distance on perd très peu... passer devant un groupe est réellement compliqué. mes plus beaux souvenirs en régate reste d'avoir « claqué » le porte-avions lors d'une Gold Cup devant 90 bateaux. Là, tu sais si bien navigué ! »