

chasse-marée

HISTOIRE ET ETHNOLOGIE MARITIMES

N°142 ● LE DRAGON ● LES BETOUS DE GRUISSAN ● DÉFI JEUNES MARINS

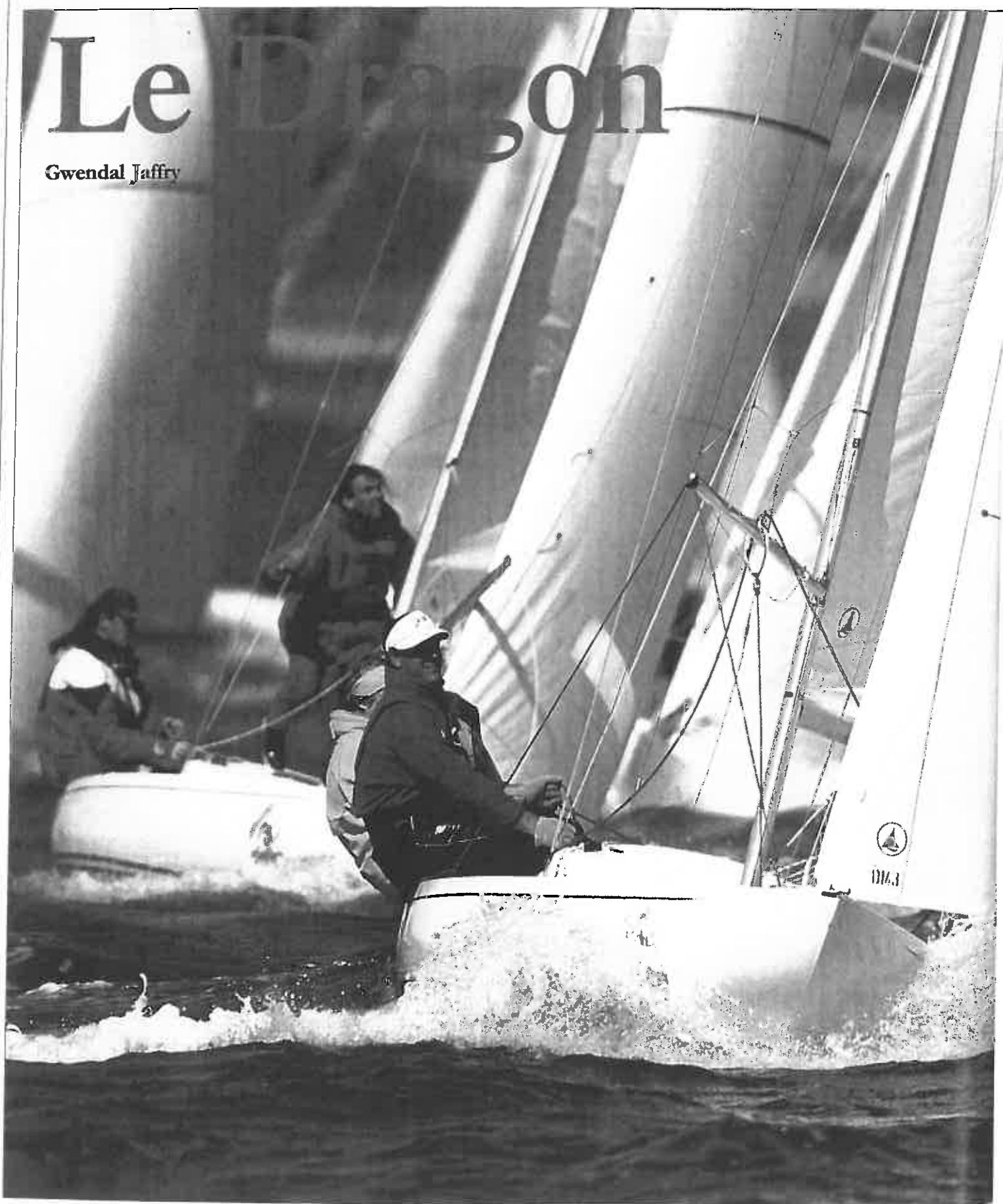


ROGER VERCEL, ÉCRIVAIN MARITIME ● UN LIGNEUR EN BAIE DE QUIBERON

Un classique en pleine jeunesse

Le Dragon

Gwendal Jaffry





A la fin des années vingt, à l'occasion d'un concours de plans, l'architecte norvégien Johan Anker conçoit un élégant voilier pour la course et la croisière côtière. Très rapidement, grâce à ses qualités nautiques et ses performances, le Dragon apparaît comme un bateau de régate idéal, tant et si bien qu'il devient le quillard officiel des jeux Olympiques en 1948, statut qu'il gardera plus de vingt ans. Modernisé au fil des saisons sans pour autant perdre sa monotypie, ce voilier aux lignes d'une grande pureté a su défier les modes et fidéliser une clientèle de fins barreaux et d'amoureux des belles carènes. Aujourd'hui, grâce à une flottille toujours dynamique, la grande famille des dragonistes se livre des bagarres acharnées, mais toujours empreintes d'un savoir-vivre digne des premiers temps du yachting.

Nul ne s'étonnera que le père du Dragon ait été à la fois architecte, constructeur et excellent régatier. Né en 1871, Johan Anker est plongé très tôt dans le monde de la voile. Sa scolarité à Oslo terminée, le jeune homme gagne l'université berlinoise de Charlottenburg, où il étudie l'architecture navale. De retour au pays, il s'associe, en 1905, à Christian Jensen pour ouvrir un chantier naval. Trois ans plus tard, à bord de *Fram*, une unité qu'il a lui-même dessinée et construite, il monte sur la troisième marche du podium des jeux Olympiques, disputés en Angleterre. En 1911, il participe aux régates de Cowes à bord du 12 mètres *Ji Rollo*. Et le Norvégien s'impose dans sa catégorie, devançant *Alachie* et *Javotte*, respectivement barrés par William Fife et Alfred Mylne. L'année suivante, lors des jeux Olympiques de Stockholm, Anker reçoit sa première médaille d'or à la barre de *Magda IX*. Trois ans plus tard il se sépare de son associé. Cette même année 1915, il est nommé à la tête de la Scandinavian Yacht Racing Union, et dessine *Mosquito*, le premier 6 mètres *Ji bermudien*, puis le 12 mètres *Ji Smyrna* pareillement gréé.

Un concours de plans

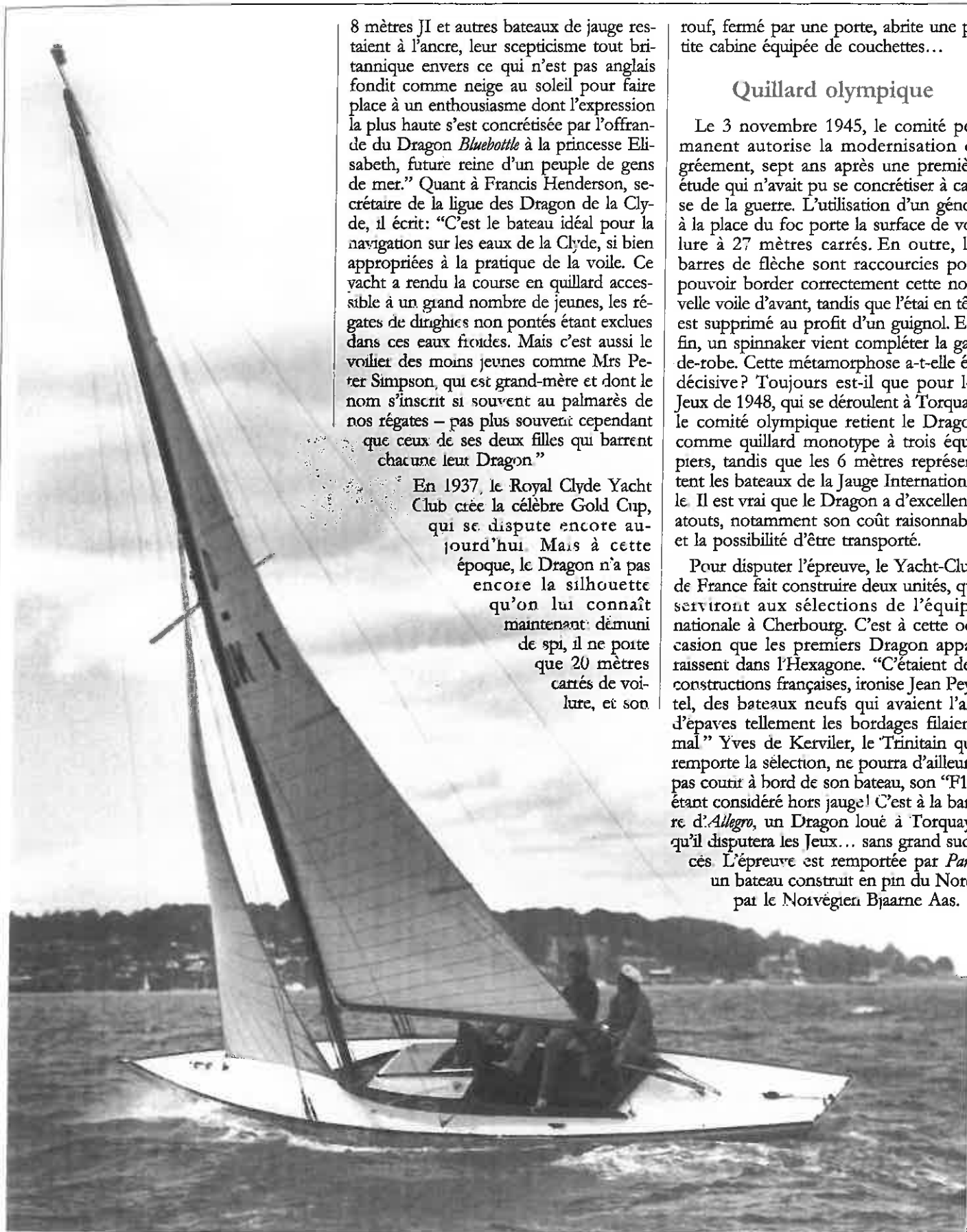
Au milieu des années vingt, contrairement aux Britanniques, qui continuent à construire des racers de la grande classe, les pays nordiques mettent l'accent sur des bateaux moins coûteux, susceptibles de concerner un public plus jeune. C'est dans ce contexte que le Royal Gothenburg Yacht Club décide, en 1927, de lancer un concours de plans visant à créer une classe de quillards à cabine de taille

moyenne pour deux ou trois équipiers, qui permettent de pratiquer la course et la croisière et soient de construction et d'entretien économiques.

Bien qu'il fasse partie du jury, Anker ne se prive pas de dessiner son propre plan: une coque longue de 8,90 mètres, large de 1,96 mètre, calant 1,14 mètre et lestée d'une tonne. Ce yacht aux lignes à la fois pleines et allongées, grâce à d'élégants élancements, est doté d'un petit rouf abritant deux couchettes et un équipement minimum pour la petite croisière. Son gréement de sloup bermudien est composé d'un petit foc endrillé sur un étai intermédiaire – le grand étai capelé en tête de mât ne sert qu'à maintenir l'espar – et d'une grand voile. Provisoirement baptisé "20 m² de voilure" – le terme *dragon* adopté plus tard serait une traduction anglaise du mot norvégien *drake* –, ce plan remporte d'emblée le concours. L'ancêtre du Dragon est né, la première unité étant lancée dès 1928. Très vite, le voilier gagne la réputation d'un bateau de brise, évolutif et sûr à la mer, une qualité qui le propulse sans tarder vers les rivages voisins de la Suède, du Danemark, de l'Allemagne et des Pays-Bas. Un comité de classe est créé le 1^{er} novembre 1929.

En 1935, c'est au tour des yachtsmen écossais de s'y intéresser. Ceux-ci recherchent justement un monotype adapté aux conditions assez rudes de la Clyde, et qui n'excède pas un prix de deux cents livres. Le 20 m² d'Anker, dont un régatier écossais a ramené les plans de Suède deux ans auparavant, correspond bien à ce projet. *Anita*, à James Hume, première unité arrivée sur la Clyde en 1935, est bien vite entourée de nombreux petits frères. Et les Écossais ne tardent pas à faire des émules. "Les yachtsmen des autres comtés, peut-on lire dans *Le Yacht* du 4 juin 1949, ne s'étaient pas mépris longtemps sur les qualités nautiques du bateau. Du jour où ceux de Cowes virent les Dragon engagés poursuivre leur course, tout dessus, alors que les 6 mètres *Ji*,

◁ La bouée au vent franchie – ici lors de l'édition 1996 de la Gold Cup à Douarnenez –, les Dragon amorcent leur descente au portant. La grand voile et le génois choqués, le tangon a été mis à poste et le spi ne va pas tarder à sortir par la trappe située à l'étrave. Beau, marin, rapide, indémodable, le Dragon séduit les plus exigeants.



8 mètres JI et autres bateaux de jauge restaient à l'ancre, leur scepticisme tout britannique envers ce qui n'est pas anglais fondit comme neige au soleil pour faire place à un enthousiasme dont l'expression la plus haute s'est concrétisée par l'offrande du Dragon *Bluebottle* à la princesse Elisabeth, future reine d'un peuple de gens de mer." Quant à Francis Henderson, secrétaire de la ligue des Dragon de la Clyde, il écrit: "C'est le bateau idéal pour la navigation sur les eaux de la Clyde, si bien appropriées à la pratique de la voile. Ce yacht a rendu la course en quillard accessible à un grand nombre de jeunes, les régates de dinghies non pontées étant exclues dans ces eaux froides. Mais c'est aussi le voilier des moins jeunes comme Mrs Peter Simpson, qui est grand-mère et dont le nom s'inscrit si souvent au palmarès de nos régates – pas plus souvent cependant que ceux de ses deux filles qui barrent chacune leur Dragon"

En 1937, le Royal Clyde Yacht Club crée la célèbre Gold Cup, qui se dispute encore aujourd'hui. Mais à cette époque, le Dragon n'a pas encore la silhouette qu'on lui connaît maintenant: démunie de spi, il ne porte que 20 mètres carrés de voilure, et son

rouf, fermé par une porte, abrite une petite cabine équipée de couchettes...

Quillard olympique

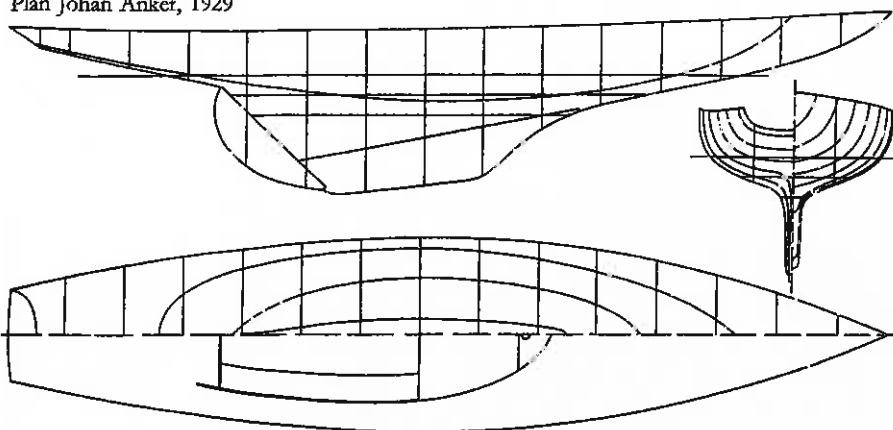
Le 3 novembre 1945, le comité permanent autorise la modernisation du gréement, sept ans après une première étude qui n'avait pu se concrétiser à cause de la guerre. L'utilisation d'un génois à la place du foc porte la surface de voilure à 27 mètres carrés. En outre, les barres de flèche sont raccourcies pour pouvoir border correctement cette nouvelle voile d'avant, tandis que l'étai en tête est supprimé au profit d'un guignol. En fin, un spinnaker vient compléter la garde-robe. Cette métamorphose a-t-elle été décisive? Toujours est-il que pour les Jeux de 1948, qui se déroulent à Torquay le comité olympique retient le Dragon comme quillard monotype à trois équipiers, tandis que les 6 mètres représentent les bateaux de la Jauge Internationale. Il est vrai que le Dragon a d'excellents atouts, notamment son coût raisonnable et la possibilité d'être transporté.

Pour disputer l'épreuve, le Yacht-Club de France fait construire deux unités, qui serviront aux sélections de l'équipe nationale à Cherbourg. C'est à cette occasion que les premiers Dragon apparaissent dans l'Hexagone. "C'étaient des constructions françaises, ironise Jean Peytel, des bateaux neufs qui avaient l'air d'épaves tellement les bordages filaient mal" Yves de Kerviler, le Trinitain qui remporte la sélection, ne pourra d'ailleurs pas courir à bord de son bateau, son "F1" étant considéré hors jauge! C'est à la barre d'*Allegro*, un Dragon loué à Torquay qu'il disputera les Jeux... sans grand succès. L'épreuve est remportée par *Pan* un bateau construit en pin du Nord par le Norvégien Bjarne Aas.

Ta-Yen – ici à Cowes en 1946 –, n°1 de la série en Grande-Bretagne, est encore le petit yacht de week-end d'origine, avec un rouf en sifflet doté de hublots et d'un capot coulissant et un gréement démunie de guignol et de génois, malgré l'autorisation du nouveau plan de voilure en novembre 1945.

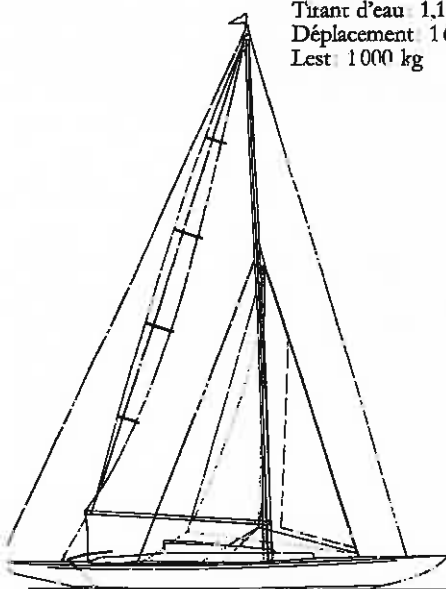
Dragon

Plan Johan Anker, 1929

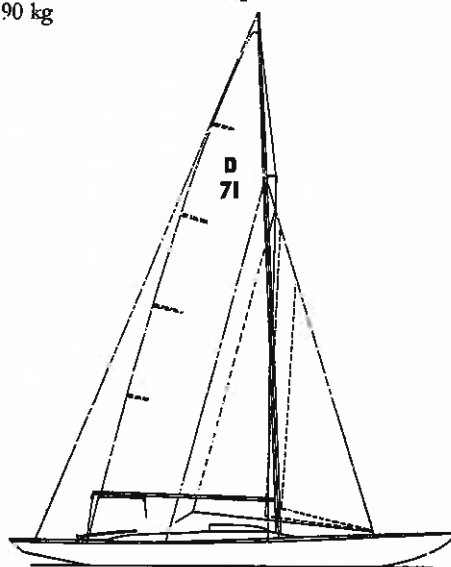


Longueur hors tout: 8,90 m
Longueur à la flottaison: 5,71 m
Largeur: 1,96 m
Tirant d'eau: 1,14 m
Déplacement: 1 690 kg
Lest: 1 000 kg

Gréement moderne:
Grand voile 16 m²
Génois 11 m²
Spi 27 m²



Gréement original



Gréement adopté en 1945

Si élégant grâce à ses élancements généreux, son petit tableau arrière et son rouf discret, le Dragon est un quillard aux qualités exceptionnelles, tant en régate qu'en croisière. Sous-toilé par petit temps, c'est dans la brise qu'il révèle tout son potentiel, se comportant à merveille par forte mer, grâce à ses formes pleines, à son retour de galbord arrondi, à la symétrie des lignes d'eau et à la position des 1 000 kilos du lest placé très bas et ramassé au centre, ce qui le rend extrêmement stable.

Cette édition anglaise est une véritable consécration pour la série. Dès lors, les portes du monde sont grandes ouvertes au quillard de Johan Anker, un succès que ne connaîtra malheureusement pas l'architecte norvégien, décédé huit ans plus tard. Alors que le règlement de la série était jusque-là régi par le comité créé en 1929, c'est l'IRYU (International Yacht Racing Union) qui, en novembre 1949, prend en main la gestion de la nouvelle série olympique. Dès lors, des règles de construction draconiennes sont édictées, qui visent à éviter toute course à l'armement.

L'engouement français

En 1948, alors que la flotte anglaise – la plus importante – compte plus de deux cents Dragon, la France n'en possède que trois. Mais dès l'année suivante, le 16 mars 1949, l'Association française de la série des Dragon (AFSID*) est fondée. Et de nouvelles unités apparaissent, notamment au Havre où ont lieu les premières régates. "En Bretagne, se souvient Yves Thézé, François Branellec a été le premier à avoir un Dragon, une unité construite au chantier rochelais Hervé.

Emerveillé par ce bateau, j'ai fait l'acquisition d'un Dragon Le Got en 1949, alors que j'avais vingt-huit ans. C'était le numéro 42, que j'ai baptisé *Cog Rouge* comme le seront mes sept autres Dragon. Trop court pour rentrer dans la jauge, il a d'ailleurs fallu lui rajouter un deuxième tableau! Ensuite, j'ai commencé à régater contre Branellec, avant qu'on ne se déplace tous les deux à Bénodet, où on retrouvait Lesieur, et à Brest, où naviguait Cadoret. A cette époque, c'était déjà énorme quand on se trouvait à cinq ou six sur une ligne de départ."

Tandis qu'une flottille se constitue à Deauville en 1953, à Arcachon, le quillard norvégien ne tarde pas à supplanter les 6,50 mètres. C'est ainsi que Simon de Nabias fait construire chez Bonnin le numéro 24, premier Dragon du Bassin. "Il n'avait rien d'un lévrier des mers, précise Philippe Manset. Il avait été réalisé tel que le plan d'origine le prévoyait, avec deux couchettes, une tablette avec réchaud, une cloison de rouf et deux portes de descente. L'arrière du bateau était également isolé du cockpit. Je ne sais pas le poids que pesait ce croiseur, mais il ne fut pas reproduit en raison de ses contre-performances. Malgré cela, Beaumaine, sentant le vent et comprenant que les 6,50 mètres qu'il chérissait tant étaient en fin de carrière, organisa à deux ou trois reprises des épreuves réservées aux Dragon." Dès lors, l'intérêt des Arcachonnais se confirme: en 1955 sept nouveaux Dragon fréquentent le Bassin. Manset, futur président de l'AFSID, recevra le sien un an plus tard et, en 1956, son *Bellatrix II* gagnera le premier Championnat de France de la série, qualifié d'international grâce à la présence d'un Italien.

Peu à peu – et malgré la concurrence du Requin, plan Stenback de 1930, d'une conception et d'une longueur très proches –, le Dragon s'impose sur notre littoral. A tel point qu'à la fin des années cinquante, la France compte déjà une centaine de bateaux répartis dans vingt-huit clubs – y compris ceux de Dakar et Fort-de-France. La flottille mondiale est alors estimée à près de deux mille unités, réparties dans une vingtaine de pays, et principalement en Allemagne.

Très vite, les Français comprennent que pour améliorer leur niveau, ils doivent se déplacer, afin de se mesurer à d'autres régatiers, mais aussi d'affronter de nouveaux plans d'eau. Le transport terrestre de cette coque de 9 mètres n'étant pas très facile, certains n'hésitent pas à rallier par la mer les lieux de régates. "Pour courir en

* AFSID : 48, rue Henri-Barbusse, 29100 Douarnenez.



Dans les années cinquante, pour participer aux diverses régates européennes, les Dragon sont transportés par train ou par camion. C'est notamment le cas de *Bluebottle*, le voilier offert comme cadeau de mariage à la reine d'Angleterre et au duc d'Edimbourg, que l'on voit ici à Monaco.

Angleterre, se souvient Yves Thézé, j'ai franchi une douzaine de fois la Manche au départ de Brest. Le Dragon n'étant pas conçu pour ce type de traversée, j'avais inventé un cerceau sur lequel s'adaptait un taud faisant office de rouf. Par sécurité, dès que la nuit tombait, même par calme plat, on prenait deux ris dans la grand voile et on gréait le tourmentin."

Quand le théâtre des opérations est trop éloigné, les bateaux sont convoyés par camion ou par train. C'est ainsi que les Arcachonnais ont pu se rendre à Monaco. "Nous avions fait le déplacement nantis de nos unités cent pour cent arcachonnaises, raconte Philippe Manset. Quel ne fut pas notre étonnement lorsqu'on nous a dit qu'aucun de nos bateaux n'était dans la jauge! En fait, notre haubanage n'était pas conforme: une barre de flèche avait été rajoutée au niveau du guignol, à l'instigation d'Etcheber, un marin qui, avant guerre, avait mis au point les 6 mètres JI de Philippe de Rothschild. Autant vous dire que nous avons été un peu humiliés par la remontrance..." Les Français seront pourtant vengés de cet affront. "Un jour, poursuit Philippe Manset, la régate a été annulée faute de vent, alors que la flotte se trouvait au large. Les uns ont sorti des pagaies, d'autres des avirons, quant aux Français, ils se sont mis à la godille. Thézé se trouvait à côté de *Bluebottle*, le fameux cadeau du couple princier. La godille est une affaire de Bretons et il accéléra la cadence. Les

Anglais, pris au jeu, firent de même. Dès lors s'engagea la plus étonnante régate de Dragon, à la grande joie des spectateurs. Et la victoire revint aux Français."

Reste que les Dragon "made in France" ne sont pas au niveau. Dès 1955, les dragonistes du Nord ne jurent plus que par le Danois Borge Børresen. "Même avec les Bonnin, que je considérais comme les meilleurs, précise Yves Thézé, il y avait une limite à ne pas dépasser pour éviter la casse. En outre, après une régate dans la brise, notre haubanage était mou, alors que celui des Børresen était encore bien raide." A partir de 1959, les Français n'hésiteront plus à acheter des Dragon Børresen, et certains commenceront alors à tirer leur épingle du jeu, comme Clamageran ou René Sence dit "Papy".

Le Soling chasse le Dragon

Au début des années soixante-dix, l'International Dragon Association (IDA**) — créée en juillet 1962 pour informer l'ITYRU de l'avis des régatiers quant aux évolutions de la jauge, et autorisée deux ans plus tard à gérer elle-même cette jauge —, admet les constructions en fibre de verre, tout en imposant certaines règles comme le devis de poids. Trop récentes, ces nouvelles coques ne sont toutefois pas admises aux Jeux Olympiques de 1972, dernière année de participation du plan Anker et année de l'apparition du Soling.

En effet, dès le milieu des années soixante, l'ITYRU, persuadée que le Dragon avait fait son temps, s'était mise en quête d'un nouveau voilier pour les Jeux. Le cahier des charges stipulait que l'élu serait un quillard à trois équipiers, facile à remorquer ou à charger sur un camion, moins cher que le Dragon, plus léger, plus rapide et plus évolutif. Sur la vingtaine de dossiers présentés, c'est le Soling du Norvégien Jan Linge qui sera retenu. "J'étais désolé de cette décision, se souvient Philippe Manset, sélectionné olympique, tout en restant persuadé que le Dragon ne pouvait pas disparaître. Et pourtant, la Fédération française de voile avait immédiatement opté pour le Soling. Et les jeunes venant du dériveur nous regardaient avec condescendance et tournaient en dérision ce vieux lourdaud de Dragon." Il est vrai qu'entre un quillard classique que l'on barre d'un doigt sous le vent, confortablement assis, et le faux quillard très léger qui plane au portant, il y a un monde...

Alors qu'il était courant de rencontrer plus de cent bateaux sur une ligne de départ de Championnat du monde, et jusqu'à vingt-sept nations représentées aux jeux Olympiques (records de 1960 et 1972), tous les pays de l'Est quittent l'association, ainsi que l'Espagne et l'Italie. De leur côté, les Sud-Américains, les Grecs, les Suédois et les Danois se font beaucoup plus rares. En France, les flottilles continuent simplement de vivre sur leur erre. "Malgré moi, commente Philippe Manset, je considérais comme une folie qu'on puisse ainsi sacrifier une flotte de cent ou deux cents bateaux pour le seul avantage d'en constituer une nouvelle. D'autre part, que faire d'un Soling dans un pays froid si l'on a dépassé la trentaine, ou bien dans les mers hostiles comme en Irlande, en Manche ou en Bretagne?" Et Yves Thézé de surenchérir: "Un Soling est déjà en perdition quand, nous, on se promène toujours! En Dragon, si le vent fraîchit trop, on roule le foc; et s'il continue à monter, on amène la grand voile et on met le génois. Même comme ça, on continue à régater et à faire du cap."

La série va pourtant survivre à cette mauvaise passe, et même connaître un regain de dynamisme au début des années quatre-vingt. Ce succès s'explique par la facilité d'entretien des coques en fibre de verre, mais aussi par l'attachement de nombreux régatiers pour ce voilier, qu'ils ont su faire évoluer sans pour autant compromettre sa monotypie. Car si la sil-

** IDA : Berry Croft, Tye Lane Walberton, Arundel, W Sussex BN 18 0LU, Grande-Bretagne.

quette du Dragon n'a pas changé en sixante ans, les unités modernes n'ont plus rien à voir avec celles des années cinquante, équipées de poulies havraises, de voiles en coton, d'espars en bois, de haubans en acier et d'un accastillage galvanisé qu'il fallait repeindre deux fois l'an.

Une évolution permanente

Depuis 1964, la gestion de la classe est assurée par les présidents et secrétaires de chaque association nationale, réunis au sein de l'IDA, basée à Londres. Le Dragon doit ainsi répondre à un cahier des charges très précis comportant toutes les indications sur les formes de coque, les matériaux autorisés, les dimensions des espars, les surfaces de voiles, voire la distance entre l'ancrage de l'étai et le pied de mâât. Pour chaque nouvelle requête, l'IDA statue en tenant compte de deux données majeures : que la nouvelle modification ne soit pas trop coûteuse, et surtout qu'elle ne rende pas obsolètes les unités antérieures. Ainsi, les espars en aluminium, autorisés en 1971, seront-ils lestés plusieurs

saisons à l'aide de cinq à six kilos de plomb pour ne pas pénaliser les bateaux encore dotés d'espars en bois. Evolution, oui ! Révolution, non ! D'aucuns affirment même qu'un vieux Dragon bien accastillé a autant de chances de victoire qu'une unité flamboyante neuve. Pour preuve, l'édition 1993 de la Gold Cup, où un Dragon de 1937 a terminé 23^e devant cinquante et un bateaux plus récents.

En dépit de cette monotypie, tous les Dragons n'ont pas exactement les mêmes formes. On a ainsi vu deux bateaux, jaugés, dont l'un ne touchait pas les patins arrière de la remorque de l'autre... L'explication est simple : jusqu'à l'année dernière, les coques devaient correspondre à seulement quatre gabarits. En novembre dernier, la précision s'est accrue, grâce à l'ajout de deux gabarits supplémentaires – à l'avant et à l'arrière – et au fait que, désormais, les chantiers ne peuvent plus utiliser leurs gabarits, mais ceux de l'IDA qui sont découpés au laser.

Néanmoins, comme toute jauge qui se respecte, celle du Dragon a aussi ses petites failles, dans lesquelles les constructeurs tentent de s'insinuer. Ainsi, le Bava-

rois Marcus Glas a pu construire quelques coques au centre de gravité abaissé, avant que plusieurs contestations ne conduisent à soumettre ces bateaux à un *swing test* – suspension du yacht sous une grue pour effectuer plusieurs mesures. Depuis, les Dragons du chantier allemand naviguent avec du plomb dans l'aile... Quant au chantier Petticrows, inventeur du Sphérotex – sandwich polyester muni d'une feutrine augmentant la rigidité –, il verra son nouveau matériau refusé.

Outre le mode de construction, l'IDA statue également sur les demandes concernant l'accastillage et son utilisation, comme la pose de poignées et de sangles de rappel – rejetée –, ou la possibilité de régler le haubanage en course – rejetée également. Cette dernière requête, française, était fondée sur le danger de démantèlement en régate dans le cas d'une manche commencée par faible brise – et donc avec un haubanage mou – et terminée dans un vent soutenu. Le refus de l'association internationale sera motivé par le danger d'une course à l'armement, contraire à l'esprit de la classe.



rés marin, le Dragon ne roule pas, soulage très vite et lève parfaitement à la lame. Dans la brise, il conserve son équilibre à la barre et sa manœuvre est simple. Pour preuve, en 1993, pendant les Régates royales de Cannes, seuls les Dragons sont restés en course par trente nœuds de vent.

Le bois moulé

Contre toute attente, le bois verni n'avait pas dit son dernier mot! Profitant d'une faille de la jauge – l'autorisation d'utiliser l'époxy dans la restauration des unités en bois – Børresen et Petticrows se sont lancés voici deux ans dans la construction de splendides coques en bois moulé. Un procédé très avantageux au niveau de la rigidité, mais également en ce qu'il permet de "sculpter" des lignes idéales aux limites de la jauge. En effet, dans le cas d'une unité en fibre de verre, la chaleur du moule entraînant une légère déformation des formes, les constructeurs doivent obligatoirement s'accorder une marge de tolérance. Inquiets des avantages du bois moulé, plusieurs régatiers n'ont pas tardé à remettre en cause son autorisation. D'autant que ces Dragon coûtent deux fois plus cher que ceux en plastique, ce qui est contraire à l'esprit de la série.

Louis Urvois, propriétaire d'*Ar Youleg*, le premier Dragon Petticrows en bois moulé, n'est cependant pas convaincu de leur

supériorité. "Nous avons navigué au près bord à bord avec un Petticrows en plastique, précise-t-il, et il n'y avait pas un mètre d'écart entre nous au bout d'une heure. Si ces bateaux brillent en course, c'est qu'en général ils sont entre les mains des meilleurs. D'ailleurs, j'ai également un Dragon en plastique, et je n'ai pas l'impression qu'il y ait plus de différence sur une ligne d'arrivée avec l'un ou l'autre. Je me demande parfois si l'avantage n'est pas purement psychologique: convaincu que mon bateau est meilleur, je suis plus détendu à la barre et donc je marche mieux."

Pour autant, Louis Urvois pense que l'autorisation de ces coques a été une erreur. "Que chacun cherche sa voie, souligne-t-il, c'est bon. Le problème, c'est quand il y a une voie qui est beaucoup plus coûteuse que les autres. Cela dit, il ne faut pas non plus se voiler la face. Il y a quarante ans, ceux qui avaient les moyens d'acheter un Børresen allaient aussi plus vite; et aujourd'hui, quelqu'un qui peut se permettre de changer de voiles tous les ans a aussi un net avantage. De toute façon, je reste persuadé que certains facteurs sont bien plus

importants, comme le poids de l'équipage et son positionnement dans le cockpit, ou le fait d'avoir un très bon compromis mâts-voiles." Quoi qu'il en soit, cette polémique ne fera sans doute pas long feu puisque l'IDA envisage de permettre l'utilisation de résine époxy dans les constructions en plastique, qui du coup deviendraient tout aussi rigides que celles en bois moulé.

Le cas Jensen

L'accastillage aussi a beaucoup évolué, notamment grâce à Poul Jensen, propriétaire du chantier Petticrows depuis 1987. Ce Danois trois fois champion national de Yole OK a un palmarès olympique éblouissant: septième aux JO de 1968 sur Flying Dutchman, il est sélectionné en Dragon en 1972, et décroche la médaille d'or en Soling en 1976 et 1980. A quoi il faut encore ajouter quatorze titres mondiaux et quatre-vingt-quatorze victoires dans des épreuves nationales et internationales! Autant dire que quand ce champion reprend la barre du chantier britannique de Burnham on



Lancé en 1999, *Ar Youleg* est la première unité en bois moulé sortie du chantier anglais Petticrows. Malgré les contestations concernant ces constructions, notamment en raison de leur coût, ce bateau est assurément une merveille d'esthétique et de fonctionnalité. Au près, tout l'équipage se met au rappel: entre Louis Urvois, à la barre, et son fils, équipier d'avant, Gwen Chapalain analyse la position des autres concurrents pour définir la stratégie de course.

ouch, c'est pour donner un véritable up de fouet à la série. Bien que sa première innovation – le Sphertex – ait été perdue après quinze bateaux produits, le constructeur ne se laisse pas décourager. Au milieu des années quatre-vingt, il lance le Peticrows 2000, premier Dragon à avoir son lest intégré dans la coque de coque et à posséder un rouf très étroit pour rentrer le point de tirage génois. Et en septembre 1999, il donne naissance au Dragon en bois moulé.

Poul Jensen multiplie également les innovations pour optimiser les réglages du quillard. C'est ainsi qu'il ajoute un palan à l'écoute de grand voile et affine les réglages de tirage des poulies, pour limiter les chocs. Il supprime également les chocs au profit d'un système de poulies. De la sorte, explique Gwen Chapalain, il a permis aux trois équipiers d'être déjà en rappel en sortie de virement, alors qu'avant, il en fallait toujours un sous le vent pour border, ce qui nuisait à l'assiette. Cela nous a fait gagner un tiers de longueur dans la manœuvre, ce qui est énorme quand on pense qu'une régatée se fait parfois à un mètre près..."

Dernièrement, c'est au mât que s'est intéressé Poul Jensen. Stupéfait de voir les performances d'un Dragon allemand, lors des Régates royales de Cannes, il est allé examiner de près cette "fusée", pour découvrir que son mât était doté d'une paire de barres de flèche poussantes sur l'avant – une sorte de second guignol permettant de conserver du volume dans les fortes hales, ce qui est très avantageux dans le vent fort. Dès son retour, il s'est attaqué à construire un espar pareillement équipé, avant d'appeler son ami Hans Høj, lui aussi double médaillé olympique, pour tester le nouveau gréement. Et ainsi, Poul Jensen : si quelqu'un innove, il reprend le concept pour le tester et éventuellement, l'améliorer, une démarche pertinente qui a le mérite d'associer les équipages à l'évolution du bateau.

Les progrès des Dragon Peticrows sont tels que certains propriétaires n'hésitent pas à changer de bateau chaque année. Ce chantier, qui s'octroie à lui seul les trois quarts du marché, fabrique également les espars et les voiles. La marque Høj Jensen Design – propose une garde-robe complète, composée de deux grands voiles, cinq génois et trois focs. Le client peut se faire livrer un Dragon "barre en main", avec sa remorque, ses brassières et même ses tee-shirts au nom du bateau ! Sans compter le livret précisant les réglages du gréement en fonction du vent et de la mer.



Au chantier Peticrows, on met la dernière main aux finitions d'un Peticrows 2000, un modèle en fibre de verre qui se singularise par son lest intégré dans le moulage de la coque.

Mille six cents unités

Les Dragon sont aujourd'hui répartis dans vingt-six pays, sur les cinq continents. Une cinquantaine d'unités sont construites par an, et les associations nationales ont enregistré l'an passé plus de mille six cents bateaux, dont quatre cents en Allemagne, plus de cent cinquante en Suède et au Royaume-Uni et soixante-dix en France. On trouve également des Dragon en Egypte, en Estonie, à Hongkong et en Russie. Cette profusion en fait certainement la classe de quillard la plus développée dans le monde.

En France, le Dragon est géré par l'AFSID, constituée d'un comité de douze personnes élues par les propriétaires. Dans les années quatre-vingt, la flottille se répartissait principalement entre Deauville, Douarnenez et Arcachon. Aujourd'hui les choses ont bien changé. A Deauville, où la flotte avait décliné voici cinq ans, une petite équipe motivée entreprend de la relancer, notamment en restaurant d'anciennes unités. A Courseulles, on assiste au même phénomène, tout comme à Noirmoutier, où sont actuellement basés une douzaine de bateaux. A Cannes aussi le Dragon revient en force, puisque ce port accueille désormais une flotte de trente-cinq unités, ce qui en fait la plus

importante de l'Hexagone, un dynamisme que l'on doit en grande partie à Jean-Pierre Gailles, le capitaine de la flotte cannoise. Quant aux deux fiefs traditionnels de Douarnenez – quatorze unités d'une moyenne d'âge de cinq ans – et d'Arcachon, ils sont toujours aussi actifs et restent les viviers des meilleurs régatiers.

A Douarnenez, les équipages s'entraînent chaque week-end, d'avril à septembre. Il s'agit en général de parcours assez courts permettant de prendre plusieurs départs dans un même après-midi. Par rapport aux autres régatiers, les Finistériens ont la chance d'avoir à portée d'étrave quelques-unes des épreuves importantes de la série, grâce notamment à la vitalité de la Société des régates de Douarnenez (SRD). Ainsi, la baie accueille cette année trente bateaux pour le Championnat de France, une centaine pour le Grand prix Petit Navire et plus de soixante-dix pour la Coupe de Bretagne. Ailleurs toutefois, d'autres épreuves du même type sont également organisées, comme les Régates royales à Cannes, la Coupe Vasco de Gama à Arcachon, ou le tout nouveau Championnat de La Baule. "Aujourd'hui, précise Gwen Chapalain, les bateaux se déplacent beaucoup plus facilement qu'avant, grâce à de meilleures remorques et à l'amélioration

du réseau routier. On peut donc se faire plaisir assez facilement, et le grand avantage du Dragon, c'est que même les débutants peuvent se retrouver en régate contre d'anciens médaillés olympiques."

Les dragonistes ont également de nombreuses occasions d'aller courir à l'étranger, comme à la Semaine de Cowes ou à celle de Kiel. Enfin, l'IDA se charge de répartir géographiquement les trois épreuves phares de la série: la Gold Cup, le Championnat du monde et le Championnat d'Europe. La Gold Cup se court toujours en Europe et est ouverte à tout

le monde. La singularité de cette compétition est que toutes les manches comptent; aussi, les concurrents doivent-ils mesurer les risques qu'ils prennent, car une seule disqualification suffit pour perdre toute chance de gagner. Cette épreuve reine réunit le gotha de la série, les vainqueurs étant principalement des Danois, des Allemands, des Hollandais, des Suédois ou des Anglais. Le Championnat du Monde et le Championnat d'Europe ont lieu tous les deux ans en alternance. Chaque année impaire, la France envoie ainsi environ huit équi-

pages disputer le Championnat du Monde; ils sont sélectionnés en fonction de leur classement, attribué au terme de quatre régates: le Championnat de France, les Régates royales, la Coupe Vasco de Gama et le Grand prix Petit Navire.

Une grande famille

Essentiellement axé sur la régate, le Dragon peut néanmoins naviguer en petite croisière. Quelques balades mémorables resteront ainsi dans les annales, à l'image de celle d'Orna. Durant l'été 1949, Fran-



ois Stern-Veyrin, propriétaire de cette unité, fera un aller-retour entre Le Havre et Saint-Quay-Portrieux, naviguant le jour et bêquillant la nuit dans les ports d'échouage. Plus exceptionnel, Donald Street n'a pas hésité à rallier le rassemblement de *Brest 92* au départ de l'Irlande à bord de son Dragon de cinquante-cinq ans! Pour ce voyage de 300 milles, *Gipsy* subira tout de même quelques modifications: trappe de spi condamnée, mât renforcé, passages des haubans étanchéifiés, intérieur succinctement aménagé. Ainsi préparé, le bateau traversera la Manche

La Gold Cup - ici à Douarnenez en 1996 - est ouverte à tous les dragonistes, quel que soit leur niveau. Une occasion pour les débutants de rivaliser contre les meilleurs équipages mondiaux. A noter qu'au portait, il est de plus en plus courant de voir un équipier s'installer en pied de mât, de munir le bateau de contre les poids



Irlande-Bretagne en Dragon

Quand l'Irlandais Donald Street se met en tête de participer à *Brest 92* à bord de son vieux Dragon de cinquante-cinq ans, il ne songe pas un instant à emprunter le ferry. Car il a toute confiance dans le comportement de son *Gipsy*, qu'il a déjà mené tout dessus dans 25 nœuds de vent. Ce marin confirmé - auteur de célèbres guides de navigation - ralliera la Bretagne par la mer! Bien sûr, cela suppose un minimum de préparation. Son voilier conçu pour la régate de week-end, il faut l'équiper afin qu'il puisse affronter le large en toute sécurité. Sur le pont, pour éviter toute infiltration, la trappe de spi est condamnée et les passages du gréement dormant étanchéifiés. L'étrambrai est renforcé. Des bandes de rs sont posées sur la grand voile, avec un système permettant de réduire la toile directement du cockpit. Des feux de route, alimentés par une batterie de voiture stockée à l'arrière, sont installés. Une drisse supplémentaire est grée, qui servira notamment à hisser un réflecteur radar. Enfin, un bon nombre de pièces de rechange sont embarquées, ainsi qu'un mouillage sérieux, un radeau de survie et divers instruments de navigation: compas, jumelles, VHF portable, etc.

À l'intérieur, le circuit des manœuvres est rehaussé pour libérer l'espace de vie. La pompe de cale est vérifiée et un puisard est pratiqué dans le plancher afin de pouvoir écopier au seau en cas de besoin. Enfin, deux bannettes sont installées, ainsi qu'un réchaud à gaz, fixé à l'intérieur d'un seau galvanisé suspendu et lesté de 5 kilos de plomb. Cet astucieux substitut de cardans permettra aux trois hommes d'équipage - Donald, soixante-deux ans, son fils Richard, vingt-deux ans, et Niall, vingt ans - de prendre trois repas chauds par jour, même par gros temps.

Ainsi armé, profitant d'un bulletin météo favorable, *Gipsy* appareille le soir du 7 juillet de Glandore, un port situé à une cinquantaine de kilomètres dans le Sud-Ouest de Cork. Le lendemain matin, Richard aperçoit dans l'Est les derricks du champ de gaz de Kinsale, un relèvement qui permet de constater une déviation de 25 degrés du compas! Vingt-quatre heures plus tard, alors que l'équipage pense se diriger vers les Scilly, une observation du Soleil semble révéler que le compas s'est remis à fonctionner normalement. Par chance, un vacht de rencontre leva le doute et permettra au skipper de recalculer sa position.

St Mary's, la perle des Sorlingues est atteinte le jeudi soir, au terme de deux jours de navigation par petit temps. La journée du vendredi est mise à profit pour visiter cette île paradisiaque. Le lendemain, alors que la météo annonce un force 5 à 6 de Sud-Ouest, Donald largue les amarres. Cap sur la France! Les premiers milles sont ef-



fectués sous grand voile seule arisée. Après trois heures de route, décision est prise de continuer sous génois seul. Le Dragon marche toujours à 5 nœuds, mais il est beaucoup plus agréable à manœuvrer, malgré les creux de trois mètres qui ne laissent pas d'impressionner les deux jeunes équipiers. Donald les rassure en leur affirmant que ce ne sont pas les vagues qui sont hautes, mais le bateau qui est très bas. Parvenu dans le chenal du Four, *Gipsy* affronte des rafales à 35 nœuds. La mét est démontée et une déferlante propulse Donald, à la barre, dans les haubans. Il n'est plus question de quitter le cockpit! Pour autant, ces émotions n'empêchent pas l'équipage de se préparer un bon breakfast composé de tartines, de café et des incontournables œufs au bacon!

Ainsi les Irlandais parviennent-ils à la pointe du Finistère. À Brest, ils participent aux réjouissances une semaine entière, pas peu fiers de raconter leur aventure. Tous les soirs, Donald se plaît à arpenter les quais du port de commerce en chemise blanche impeccable, nœud papillon et veste de quartier-maître, prouvant par là que son Dragon est un véritable petit yacht! Le retour au pays s'effectuera d'une seule traite, en trois jours, sans autre souci que le trafic de ces maudits cargos, incapables de voir le "microbe" qui croise leur route.

De ce périple peu banal, Donald Street saura tirer les leçons. Le comportement de *Gipsy* s'est révélé excellent et son équipement pour la croisière efficace. Si c'était à refaire, le propriétaire ne modifierait qu'une chose: il éviterait d'embarquer l'encombrant radeau de survie en équipant son bateau de réserves de flottabilité gonflables et amovibles, bien préférables selon lui aux cloisons étanches qui nuiraient à la ventilation de la coque. Pour l'agrément des escales, il se munirait aussi d'une annexe rigide aux dimensions de la plage arrière. Reste qu'en parcourant ainsi plus de 400 milles en pleine mer, avec un vent parfois soutenu, le vaillant skipper irlandais a prouvé qu'un vieux Dragon de régate pouvait aussi servir en croisière... à condition bien sûr d'être correctement équipé et sagement mené.

Devenir dragoniste

Vous aimez les belles carènes, la régate de haut niveau, la balade à la journée, et les jolies fêtes entre amis ? Le Dragon est fait pour vous ; et il y en a pour – presque – tous les budgets ! Les plus aisés pourront s'offrir, pour environ 650 000 francs, une belle coque en bois moulé tout équipée de chez Petticrows. Mais la moitié de cette somme suffira pour une coque en plastique. On peut également s'adresser au célèbre Børresen, qui a construit quelque mille cinq cents Dragon depuis 1938. Enfin, quelques autres constructeurs existent aussi en Allemagne, en Suisse et en Hollande.

Le marché de l'occasion est également très étendu, depuis le bateau "vieux d'un an" jusqu'à l'antiquité. Mais pour rester dans la course il faut tout de même compter environ 150 000 francs. Et si l'accastillage est obsolète, on y ajoutera 15 000 francs pour l'actualiser. Quant au coût d'entretien d'une

bête de course (assurance, ponton, carénage, renouvellement des voiles et des manœuvres), il s'élève à environ 15 000 francs par an. Pour ceux qui se déplacent, il faut encore ajouter la remorque et le quatre-quatre. Au final, le budget est donc très variable selon le choix du matériel et le programme fixé.

Cette année, l'IDA a recensé trente-neuf régates dans le monde. Le Championnat du monde aura lieu au Danemark (14-22 juillet), et la Gold Cup en Belgique (18-25 août). En France, sont organisés : à Douarnenez, la Coupe internationale de Bretagne (28-30 avril), suivie du Grand prix Petit Navire (2-5 mai), et du Championnat de France (30 juin-3 juillet) ; à Deauville, le Championnat de la Manche (24-26 mai) ; à Arcachon, la Silver Cup (25-27 mai), suivie de la Coupe Vasco de Gama (1^{er}-4 juin) ; à La Baule, la Coupe internationale de Dragon (14-16 juin) ; à Cannes, les Régates royales (22-30 septembre).

sans problème, malgré des pointes de vent à 35 nœuds et des creux de trois mètres, étalés sous grand voile ou génois seuls (voir encadré page 45).

Grâce à son aptitude à monter au vent et à tenir la mer par tous les temps, le Dragon est un bateau très sécurisant pour les amateurs de petite croisière. Près de la moitié des unités répertoriées par l'IDA ne figurant jamais en régates, on peut imaginer que nombre d'entre elles se consacrent à la promenade. Néanmoins, le Dragon n'aura jamais la réputation d'un bateau de croisière. Il est trop marqué par son passé olympique et son image d'objet de luxe ; une image qu'il doit sans doute aux quelques têtes couronnées qui se sont illustrées dans la série, comme Constantin de Grèce, médaillé aux Jeux de Naples en 1960. Contrairement à ce dernier, les Français sont rarement montés sur les podiums des grandes épreuves, hormis la troisième place de René Sence au Championnat du monde de Toronto et la belle victoire de Michel Briand au Championnat d'Europe de 1967, disputé au Havre.

Le plan Anker a ceci d'attachant qu'il reste souvent une histoire de famille. A trente-deux ans, Gwen Chapalain a déjà vingt saisons de Dragon derrière lui à bord des trois unités parentales. De son côté, le Brestois Jean-Pol Kerbaol, équipé dès l'âge de quinze ans, est toujours resté fidèle au quillard. "Quand j'ai acheté mon premier Dragon, *Sklaera*, ex-*Kartell Paul X*, à François Branellec en 1968, précise-t-il, il était hors de question que je fasse l'acquisition d'un autre voilier. Au-delà de toutes ses qualités, le plan An-

ker a ce gros avantage de réunir d'excellents régatiers. Personnellement, je préfère ne pas être parmi les premiers mais jouer dans la cour des grands, plutôt que de briller dans celle des petits. Et puis, j'aime l'ambiance de ces régates qui se concluent par de superbes soirées entre amis, tout ça dans une certaine élégance. En Dragon, il faut être joli sur l'eau, et joli à terre."

Ce n'est pas le Tréboulisme Michel Trelu, autre figure de la série, qui le contredira. "Chez les Trelu, se souvient-il, on n'avait d'yeux que pour les bateaux de jauge. Quand j'ai fait l'acquisition de mon Børresen *Termaji* en 1971, mon père a fait un peu la fine bouche, mais il est deve-



A 80 ans, Yves Thézé est certainement le doyen des dragonistes. Il tient ici la maquette d'un de ses huit Dragon, tous baptisés *Cog Rouge*.

nu par la suite notre plus fidèle supporter !" Quant à Yves Thézé, le doyen de série, à quatre-vingts ans et après cinquante et une saisons de course, il songe à l'acquisition de son neuvième Dragon. "A mon âge, explique-t-il, le problème ce n'est pas tant l'effort physique qu'il faut consentir en mer, mais plutôt avoir lors de la préparation du bateau. Désormais, je suis obligé d'avoir des équipiers réguliers qui connaissent ma façon de naviguer, car je ne peux plus me permettre de faire le serpent sous le pont pour régler les haubans."

"Le Dragon est qualifié à tort de bateau de vieux, souligne Jean-Pol Kerbaol. C'est au contraire un voilier très intéressant pour les jeunes, car il leur enseigne la rigueur. Avec cette carène qui rentre dans la mer au lieu de planer comme les coques modernes, il ne pardonne pas les écart superflus, car ce n'est pas en abattant qu'il va accélérer. Il oblige donc à une très bonne analyse du plan d'eau et du comportement des adversaires. Dans ces conditions les jeunes ont peut-être la hargne, mais nous, les anciens, on a la ruse !" Le Dragon peut donc donner du plaisir à tout indépendamment de l'âge et de la condition physique. Fred Imhoff, le Hollandais vainqueur la Gold Cup en 1988 et 1989, déclarait ainsi : "Connaissez-vous beaucoup de classes internationales dans lesquelles vous pouvez courir au plus haut niveau avec une jolie fille... ou avec un copain dont le tour de taille laisse supposer qu'il n'aura aucun mal à descendre quelques bières après la course ?"

Favori des tempes argentées

Indépendamment des traditions familiales, le Dragon peut aussi attirer de nouveaux venus, à l'image de Louis Urvois repris par le virus de la régate après vingt-cinq ans d'interruption. "Quand mon activité professionnelle m'a laissé plus de temps, explique-t-il, je suis revenu plus souvent à Douarnenez et je me suis mis au Dragon. Pour un tas de raisons : goût de la course, tradition locale, activité compatible avec une vie de famille... Par ailleurs, bien qu'il soit très sophistiqué, ce voilier reste tout à fait adapté à quelqu'un qui n'a plus une condition physique optimale. C'est sans doute pourquoi il attire tant d'anciens régatiers de très haut niveau." Quelques ronds dans l'eau avec le capitaine de la flotte locale, Patrick Guillou, suffiront à convaincre Louis Urvois, qui passe alors commande d'un Petticrows 2000. "Quand j'étais gamin, se souvient-il, j'étais pénalisé en régate parce



our se déplacer, les Dragon ont aujourd'hui de superbes remorques, munies de coffres qui permettent de stocker les voiles et le matériel durant le transport. Avant la mise à l'eau, facilitée par l'utilisation d'un point d'ancrage en fond de coque sur lequel on croche une élingue, le bateau est mâté à l'aide d'une chèvre, tandis qu'un équipier s'attache à lustrer la coque pour améliorer sa glisse. Avant chaque départ, le grément sera réglé à l'aide d'un tensiomètre, en fonction des conditions de navigation du jour. Enfin, de retour au port, les bateaux seront impeccablement rangés avant d'être rincés.

Une bête de course ultrasophistiquée

Sobre et classique vu de loin, le Dragon apparaît comme une véritable machine de course quand on l'observe de près. Au point que le néophyte se demandera à quoi tout cela peut bien servir. Une radioscopie du quillard s'impose donc avant d'aborder la question des réglages et du rôle de chaque équipier. Nous avons donc demandé à Gwen Chapalain de nous faire découvrir *Ar Youleg*, le Dragon Peticrows en bois moulé dernier cri que Louis Urvois s'est offert en 1999.

Une usine à gaz

Sous le pont, la coque est dénuée du moindre emménagement, l'espace étant seulement limité par les cloisons étanches, obligatoires depuis une décennie. Celles-ci augmentent la rigidité de la coque et permettent au voilier de couler moins vite qu'il ne le faisait auparavant!

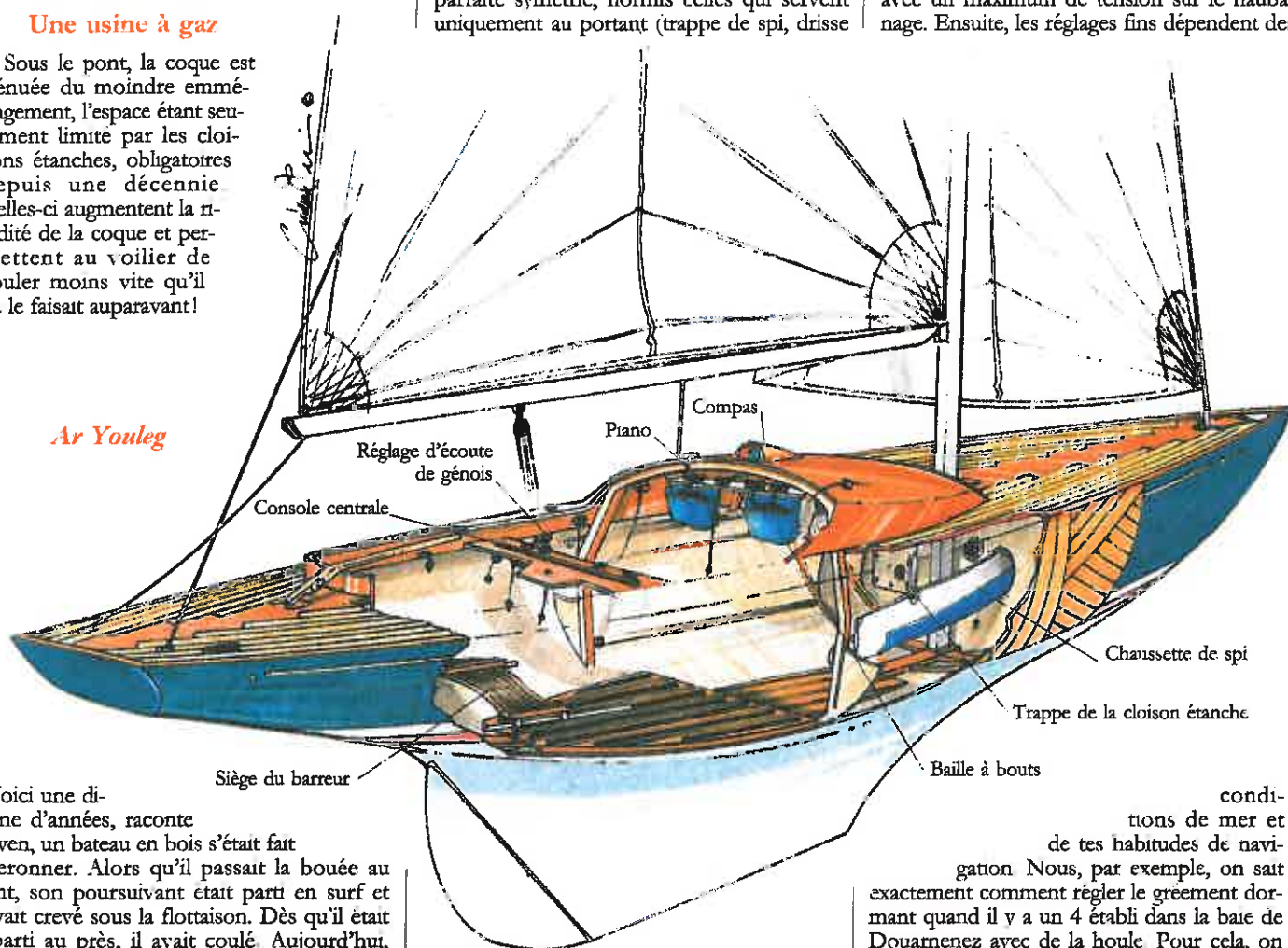
vers le pont; leur extrémité est munie d'un filetage avec un écrou, de sorte qu'une simple clé à bougie permet de modifier leur tension. L'étai, lui, est fixé au pont à l'aide d'une double latte dotée d'un axe, le réglage longitudinal du mât se faisant à l'aide des palans de pataras et de bastaques. Enfin, le ventre du monstre recèle une multitude de retours de manœuvres courant en tous sens (drisses, hale-bas, etc.), sans oublier une étrange pièce articulée qui permet de régler le guignol.

Sous le rouf, en hauteur, une multitude de bouts arrivent au "piano". Ici, et comme sur la console du milieu, la plupart des manœuvres sont montées en double dans une parfaite symétrie, hormis celles qui servent uniquement au portant (trappe de spi, drisse

une poulie-winch à bloqueur située sous le pont et couissant sur un rail, au virement, il suffit de border l'écoute en direct à pleins bras, avant d'actionner le mouvement de la poulie coinçeuse grâce à un palan fin. Pour une fois, la course à la technologie entraîne une simplification fort esthétique.

Manœuvres et réglages

Avant de quitter le port, il faut régler le gréement en fonction des conditions de navigation du jour. "Si la météo prévoit un force 1, explique Gwen, on met le mât sur l'avant, dans le médium il est au milieu et quand il y a de l'air on le règle sur l'arrière avec un maximum de tension sur le haubane. Ensuite, les réglages fins dépendent des



"Voici une dizaine d'années, raconte Gwen, un bateau en bois s'était fait éperonner. Alors qu'il passait la bouée au vent, son poursuivant était parti en surf et l'avait crevé sous la flottaison. Dès qu'il était reparti au près, il avait coulé. Aujourd'hui, avec les cloisons, en cas de voie d'eau, l'équipage peut éviter d'aller au fond s'il se met activement aux pompes." Ces dernières, au nombre de deux ou trois, sont réparties dans les fonds. L'une d'elles, manipulée par un bout depuis le cockpit, est actionnée en permanence dès que la mer se creuse.

A tribord, fixée sous le pont, on remarque la chaussette de spi, reliée à une trappe coulissante située à l'étrave. Au portant, la voile sort à mesure qu'on la hisse, et à la bouée sous le vent, un bout permet de la rentrer dans la chaussette. De chaque côté, un tube en inox permet le passage des haubans à tra-

de spi, hale-bas et balancine de tangon, emmagasineur de génois). "Désormais, explique Gwen, on peut accéder à tous les réglages sans quitter sa place au rappel, même la tension du guignol ou la pompe de cale. Quant à la console de cockpit qui sépare le barreur des deux équipiers, elle reçoit le palan fin de bastaque, la grosse bastaque, le réglage de la bordure de grand voile, le cunningham réglant la tension du guindant, le hale-bas de bôme, la drisse de génois et l'écoute de grand voile avec son palan fin." Pas de winchs à bord d'*Ar Youleg*, l'écoute de génois passant dans

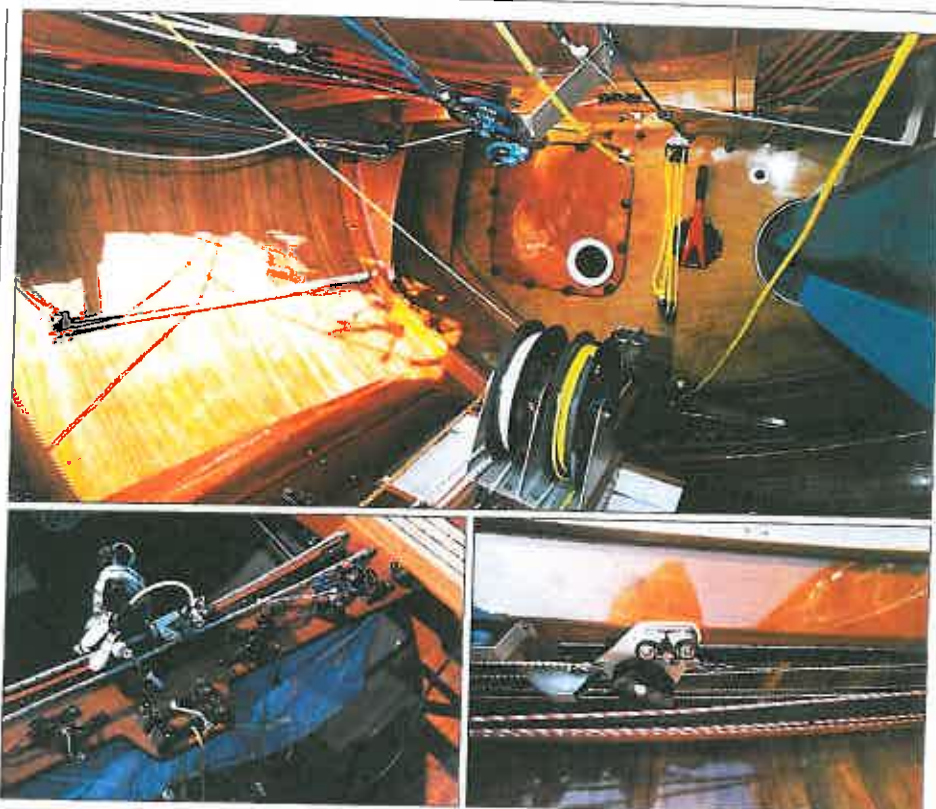
conditions de mer et de tes habitudes de navigation. Nous, par exemple, on sait exactement comment régler le gréement dormant quand il y a un 4 établi dans la baie de Douarnenez avec de la houle. Pour cela, on se sert d'un tensiomètre."

Les amarres larguées, les régatiers gagnent la zone de départ une demi-heure avant le coup de canon, histoire de tester le vent, sous grand voile seule, et de relever l'angle qu'il fait par rapport à la ligne. Cela permettra de partir du bon côté de la ligne et de tirer son bord du côté favorable du plan d'eau. Cinq minutes avant le départ, le génois sur emmagasineur est déroulé. Dès lors, un équipier prend en charge le chronomètre, tandis qu'un second évalue la "profondeur" (distance par rapport à la ligne) et que le troisième observe les autres concurrents.

Le coup de canon donné, tous les bateaux s'élancent vers la bouée au vent du parcours "banane" (circuit compris entre deux bouées, alternant bords de portant et de près). "Tous les équipages ne se répartissent pas les tâches de la même façon, précise Gwen. En ce qui nous concerne, Louis tient la barre et ne touche à aucune manœuvre. En revanche, les décisions se prennent ensemble, notamment pour tout ce qui concerne la vitesse." A bord, tandis que le bateau remonte à un peu moins de 40 degrés du vent, un équipier observe le plan d'eau tandis qu'un autre étudie les bascules de vent. "Au plus près, poursuit notre dragoniste, l'équipier du milieu s'occupe de la console centrale, notamment la tension du cunningham – qui influe sur le guindant de grand voile – et l'écoute de grand voile, réglée de manière à ce que le penon du haut accroche. La grosse bastaque est mise au taquet sur une marque, et on affine avec la petite, grée sur un palan à huit brins. Comme sur tous les bateaux, on navigue à la limite du pli horizontal sur le génois. Si tu prends de la bastaque, tu ramènes le mât sur l'arrière, et il faut donc agir en conséquence sur le palan de la drisse de génois. Il y a dix ans, on naviguait juste avec la bastaque tendue quand y avait du clapot. Aujourd'hui, plus le vent monte plus on la bride. Par contre, quand tu es une vague, il faut que tu aies le réflexe d'ouvrir un peu ton génois en choquant de la bastaque pour ne pas arrêter le bateau, tout en réglant aux écoutes."

L'équipier d'avant règle le génois au palan d'écoute et au palan de "barber" (réglant la hauteur du point d'écoute). Une fenêtre dans la grand voile lui permet de voir la voie d'avant et de l'amener à toucher la barre de coque. Il règle également le guignol, qui permet de contrôler le dévers du mât : dans le médium, on ramène un peu la tête de mât, et dans une forte brise, on le laisse déverser. Au début, le fait de mettre la tête de mât au vent permet de gagner du volume dans le haut de la grand voile tout en fermant la chute, l'idéal pour faire du cap. Enfin, un Dragon – qui ne peut prendre aucun ris – pouvant régater dans de forts vents, l'équipier d'avant est aussi chargé d'actionner la pompe de cale. C'est un poste très physique. Sans poignées ni aides de rappel, il doit se coincer le bout des doigts sous la console de rouf et s'étirer au maximum vers l'extérieur, l'hioloire de cockpit bloquant les cuisses.

En louvoyage, il importe surtout de ne pas dépasser le "cadre", la limite virtuelle au-delà de laquelle la route parcourue serait inefficace. "Sur un voilier moderne qui accélère quand on abat, commente Gwen, on peut dépasser le cadre, parce que le gain de vitesse sur le dernier bord vers la bouée compense en partie les quelques mètres perdus en trop. En Dragon c'est différent : quand tu abats un peu, tu n'accélères pas suffisamment pour combler ce que tu as perdu. Il faut donc veiller à faire la route la plus courte possible."



Sous le pont, les deux tambours servent à régler le hale-bas de bôme (à droite) et la drisse de génois (à gauche). Quant à la pièce métallique fixée sous le pont et reliée à un palan, il s'agit du *pousse-mât*. On remaquera également la trappe de la cloison étanche, la chaussette à spi (à droite), ainsi qu'une des pompes de cale. En bas à gauche, la console centrale sépare le barreur des deux équipiers. À droite, détail du système remplaçant les winchs : l'écoute, après avoir traversé le pont, revient sur le taquet coinçeur, qui, en coulissant sur un rail à l'aide d'un palan, permet d'affiner le réglage.

Pour le virement de bord, l'équipage doit être parfaitement synchronisé. "Le barreur lofe, détaille Gwen. L'équipier du milieu choque la bastaque et va s'asseoir de l'autre côté. L'équipier d'avant choque le génois après l'avoir laissé un certain temps à contre, pour éviter de travailler trop sur le safran. L'équipier du milieu reprend la bastaque et l'écoute de génois pendant que l'équipier d'avant traverse le cockpit pour reprendre le palan fin de génois. Pendant toute la durée des opérations, on veille tous les trois à être toujours placés de manière optimale quant à l'assiette du bateau."

Au passage de la bouée – de préférence tribord amures, ce qui permet d'avoir le tangon à poste –, l'équipier d'avant ouvre la trappe de spi, envoie cette voile, referme aussitôt la trappe pour éviter les entrées d'eau, et roule le génois. Celui du milieu s'occupe du réglage du spi et de la console centrale. A cette allure, il faut aussi régler la quête du mât. "Alors qu'il était sur l'arrière au près, poursuit Gwen, on met le mât sur l'avant au portant, en bordant le *pousse-mât* (*push-mast*, système de réglage d'étambrai) et en choquant le pataras. A la fin du bord de portant, pour qu'il revienne sur l'arrière, il suffira de choquer le *pousse-mât* et de reprendre le pataras. Il faut surtout éviter de forcer le mât, sous peine de dématé. Ce n'est d'ailleurs pas la seule cause de dématage, il arrive aussi qu'un concu-

rent distrait monte sur la plage arrière de son voisin avec son étrave et accroche le pataras ou les bastaques... C'est pourquoi ces trois câbles sont désormais équipés d'un fusible."

L'importance de la tactique

Il ne suffit pas de savoir manœuvrer un Dragon pour être champion. "Pour gagner, affirme Gwen, tout est une question de tactique. En fait, tu feras la différence en tenant compte d'une multitude de paramètres, comme la prise de risque sur un départ, l'agressivité lors d'un croisement, l'aptitude à te dégager des fumées des autres, etc. Dans notre cas, on est plutôt des « diésélistes », c'est-à-dire qu'on ne prend pas de superdéparts, mais on joue sur la longueur de l'épreuve en misant tout sur la tactique et la vitesse." On l'a compris, le Dragon se mène en finesse, dans ce cockpit qui n'a rien à envier aux voiliers modernes, les trois équipiers – ici, pas de patron – n'ont pas le temps de s'ennuyer. "Même si le Dragon est un bateau lourd et relativement peu voilé, conclut Louis Urvois, il est très sensible à des choses infimes. Ça peut paraître un détail dérisoire de bouger le pied de mât d'un centimètre par rapport au fait de prendre un bon départ ou de ne pas sortir du cadre, mais quand tu vois le niveau de la série, c'est le petit détail qui pourra faire la différence."

que je n'avais pas le meilleur matériel. Pour le Dragon, j'ai souhaité avoir ce qui se faisait de mieux. Et pour apprendre à m'en servir, j'ai demandé à Gwen Chapalain de naviguer avec moi." Ce dernier a en effet une longue expérience du Dragon, mais aussi de la course au large (Mini transat, Route du café, Tour de France...).

Durant l'hiver 1997, les deux hommes se rendent au chantier anglais essayer *Gwen ha Glaz*. "Poul Jensen n'a pas été déçu! s'exclame Gwen. Avec Louis à la barre, on s'est retrouvé grand largue à la sortie du premier virement, et il lofait centimètre par centimètre... Au bout de trois manœuvres identiques, Jensen est parti bouter en pied de mât. Pour lui qui

fabrique le top du Dragon, ça revenait un peu à vendre de la confiture aux cochons!" De retour à Douarnenez, Louis apprendra quinze jours durant, sous la férule de son entraîneur, avant de participer au Championnat de France, qu'il termine sixième au général! Aujourd'hui, Louis Urvois est un des meilleurs dragonnistes français. "Mon exemple, explique-t-il, montre qu'un nouveau venu, pour peu qu'il apprenne à tirer le meilleur parti de son matériel, peut bien marcher. Cela dit, nous avons aussi beaucoup appris en voyageant. Découvrir d'autres manières de naviguer et d'autres plans d'eau, c'est le meilleur moyen de progresser." Dès l'année suivante, Louis Urvois re-

vend *Gwen ha Glaz* et fait l'acquisition d'un Peticrows en bois moulé, baptisé *Ar Youleg* (l'Obstiné) – le 300^e Dragon immatriculé en France. Peu après, les coques en bois moulé étant contestées, le Douarneniste s'offre un second Dragon en plastique, qu'il appelle *Ar Dizaon* (le Téméraire). "Ainsi, commente-t-il, quand je régate à Douarnenez, je cours sur le même bateau que les autres; et quand j'affronte les grosses pointures équipées en bois moulé, je mets tous les atouts de mon côté."

Jouet chic et cher – du moins pour qui veut rester compétitif – favori des "tempes argentées", le Dragon est également associé à un certain savoir-vivre marin.



Ainsi, le premier jour d'un championnat, les hôtes se garderont bien de mettre leur monture à l'eau avant que l'ensemble des invités ne soient passés sous la grue. Sur l'eau, il est de bon ton de ne pas vociférer aux bouées et de s'excuser en cas de faute; les réclamations sont rares et les litiges se règlent à l'amiable. Au port, les bateaux seront impeccablement rangés, avant que tout le monde ne se retrouve autour d'un verre, voire de plusieurs, le dragoniste étant à ce jeu-là aussi expert qu'en régate... Néanmoins, depuis quelques années les mentalités évoluent: aujourd'hui, même si le blazer reste de mise lors des remises de prix, il n'est plus l'uniforme de rigueur d'après régate. Bref,

les dragonistes du troisième millénaire correspondent à leur quillard: sous un aspect classique, le caractère est résolument moderne.

Grand prix Petit Navire

Cette ambiance inimitable, on pourra la retrouver en mai prochain à Douarnenez. Le port finistérien, qui a déjà accueilli deux Gold Cup et un Championnat du monde, en 1985 – le premier en France –, organise en effet pour la seconde année consécutive le Grand prix Petit Navire, auquel vont participer quatorze nations. Ce succès s'explique par la qualité de l'organisation, mais aussi par un plan d'eau

idéal, sans courant, sans obstacle, avec des vents réguliers, et tout proche du port. "Dans les années soixante-dix, rappelle Philippe Manset, j'ai incité des étrangers, et surtout des Anglais, à venir régater ici. Ils sont venus et ils ont vu. Après, ils ne tarissaient plus d'éloges. Ils sont rentrés chez eux en affirmant qu'ils avaient découvert le meilleur plan d'eau d'Europe. C'était gagné!" Même Poul Jensen, ce champion aussi médaillé qu'un général de république bananière, s'est laissé séduire par la baie de Douarnenez.

Pour la première édition du Grand prix, remportée par le Néerlandais Guus de Groot sur *Furie*, les organisateurs avaient vu grand, avec le tirage au sort d'un Dragon Peticrows flambant neuf! Et les équipages avaient su mettre l'ambiance, à l'image de l'Irlandais Simon Brien, qui avait établi le record de consommation de bière, avant de s'adjuger la manche du lendemain! Ledit record avait-il été remis en jeu le dernier soir? Il est permis de se poser la question si l'on en juge par cette embrouille du lendemain, lorsqu'un propriétaire constata la disparition de son Dragon, alors que celui de son voisin, déjà parti, trônait encore sur le parking! "Allô! T'es où? – A Avranches, pourquoi? – Et ton Dragon, il est derrière ta voiture? – Ben oui, évidemment! – Euh... va quand même vérifier si c'est bien le tien..."

Cette année, le Grand prix accueillera cent bateaux – plus le gros lot tiré au sort, qui trônera sur le quai cinq jours durant. "Nous avons limité le nombre de participants, explique Louis Urvois, président de la SRD, pour des questions de logistique. Cela dit, c'est un record, car la Gold Cup n'a réuni qu'une fois plus de cent bateaux! Et ce qui est encore plus incroyable, c'est que cette simple régate de club a atteint d'emblée un niveau sportif aussi élevé. Songez que Klaus Jensen, qui était champion du monde en 1999, a terminé à la 19^e place l'an passé!" Cette année, outre la présence du prince consort et du prince héritier du Danemark – attendus à bord de leur yacht royal – et celle de Russel Coutts, skipper de *Team New Zealand*, vainqueur de la dernière Coupe de l'America, les meilleurs dragonistes mondiaux seront au rendez-vous. ■

◁ Suédois, Allemands, Finlandais, Britanniques, Néerlandais, Français... Les équipages n'hésitent pas à faire de longs déplacements pour se retrouver en course. Le niveau très élevé de la série les motive, mais aussi certainement les sensations fortes éprouvées lors de ces régates qui peuvent réunir une centaine de voiliers sur la ligne de départ.

