EL DRAC, UN ARISTÒCRATA DE LA VELA



Aquest dragon del MMB fa 60 anys

Secció: Argos

Número de revista: #16

PRIMAVERA 2026

TEXT: Francesc Cusí. Periodista i navegant. Ha escrit diversos llibres, entre ells Rumb a un somni, Solos en el Atlántico, De dos en dos alrededor del mundo. kcusi@periodistes.org

FOTO: M. Granollers.

Amb els seus 60 anys al damunt, el *Drac* és un veler dels que es fan mirar. I els qui tenen la sort de poder navegar-hi, o de veure'l solcar les ones, ho confirmen. El *Drac* és un *dragon*, un disseny clàssic que ha protagonitzat molts Jocs Olímpics, i ara gaudeix d'una segona joventut, a cura del MMB.



El *Drac*, navegant a la regata RCMB. Foto: M. Granollers.

Aviat faran 100 anys, però els *dragons* segueixen tan jovenívols i eixerits com el primer dia, tot i la seva pinta un pèl aristocràtica. Potser ja no poden gaudir de l'aurèola de ser olímpics, però possiblement això els afavoreix encara més. La seva salut segueix sent de ferro.

Corria l'any 1928 quan el Royal Göteborg Yacht Club buscava un tipus de veler assequible a la gent jove. En aquella època de crisi econòmica, la majoria dels dissenys eren massa cars per al jovent. Per això va llançar un concurs per aconseguir un creuer amb quilla «relativament ràpid, externament atractiu i mariner», basant-se en la norma dels 20 metres quadrats de vela. Un any més tard, naixia el *dragon* de la mà del noruec Johan Anker.

El disseny recorda el d'un 6 metres FI (per exemple, és relativament estret, amb grans llançaments tan a proa com a popa, i el timó enganxat a la quilla), però era més senzill i econòmic, permetia anar de creuer (tenia una petita cabina amb dues lliteres, i així podia fer sortides per la costa) i naixia amb l'afany de ser un monotip, de manera que tothom competís amb igualtat de condicions.

Encara que estava pensat com a creuer, va tenir molt d'èxit amb les regates. Primer eren regates de club —el van adoptar tant el Royal Göteborg Yacht Club com el Royal Danish Yacht Club i el Royal Norvegian Yacht Club—, però aviat van començar les competicions regionals, sobretot, als països escandinaus i bàltics, on havia nascut.

Per navegar amb poc vent, li faltava una mica de drap, de manera que el floc va créixer fins a convertir-se en

un gènova i, per mantenir el centre vèlic al mateix lloc, el pal es va endarrerir 40 centímetres. Simultàniament, es van escurçar les creuetes per poder caçar bé el gènova, i es va afegir un violí a la part alta del masteler, que permet controlar-ne la flexió i millorar el rendiment de la vela major.

Un Borrensen del 1966

El 2003 els germans Josep Maria i Enric Montal Costa van oferir al Museu Marítim de Barcelona un *dragon* que tenien al port d'Arenys. És cert que aquell veler no estava en bones condicions i s'havia de restaurar a fons —de fet, va resultar que estava pitjor del que semblava— però era una bona oportunitat d'aconseguir un vaixell clàssic i fer-lo navegar.

El Drac és un *dragon* de fusta construït el 1966 a les drassanes Borrensen, de Dinamarca, quan Borrensen era el fabricant de dragons de més prestigi; la fibra de vidre en el buc i el pal d'alumini no es van introduir en aquesta classe fins a principis dels anys 70 del segle passat.

El *Drac* va ser importat el 1966 per la Federació Espanyola de Vela i després va pertànyer a diferents particulars, fins que el 2003 va passar a mans del Museu Marítim de Barcelona, que el 2005 el va reparar a fons: canvi de la quilla; substitució d'unes 20 quadernes; substitució de la pala i la mare del timó; reconstrucció total del mirall de popa, de la coberta i de la cabina; construcció de dues mampares de reforç del buc, i un tractament general de la pintura i l'envernissat.

El 2008 el *Drac* va tornar a l'aigua i des d'aleshores ha participat en diferents regates i ha navegat per aigües de la Ciutat Comtal. Des del primer moment, la intenció del MMB ha estat la de reintegrar el *Drac* a la vida activa.

Està amarrat en els pantalans del Reial Club Marítim de Barcelona i ara entrarà novament a la drassana per a un repàs a fons: bàsicament revisar el trancanell de babord, reparar un bau trencat i refer la coberta, a més d'algunes mans de pintura i vernís.

Una flota al voltant del *Fortuna*

La Federació Espanyola de Vela va importar aquell *dragon*, amb el número de vela E-27, per reforçar la flota que s'estava formant a Barcelona, on volia competir l'aleshores Príncep d'Espanya, amb la intenció de participar en uns jocs olímpics.

D'aquesta manera, els *dragons* van viure una època daurada a Espanya, especialment, al voltant de Barcelona, on es va formar una flota d'aquesta classe, tant al Reial Club Nàutic de Barcelona (RCNB) com al Reial Club Marítim de Barcelona (RCMB). El *dragon* comprat per la Federació Espanyola de Vela formava part d'aquesta flota.

Joan Carles I d'Espanya tenia el *dragon* Fortuna, construït també per Borrensen, que li havia regalat la família reial grega pel casament amb Sofia de Grècia. Actualment el Fortuna està al Museu de l'Esport, a Montjuïc. També el pare de Joan Carles I, el comte de Barcelona, Joan de Borbó, en tenia un, de *dragon* (l'*Hispania VII*), construït a les drassanes Abascal de Santander el 1961, amb el qual navegava a Cascais (Portugal). Santander és precisament el primer lloc d'Espanya on van haver-hi dragons, a partir del 1959. Uns anys més tard Pau Ferrer en va fer dos a Mallorca i les drassanes Lagos de Vigo, tres.

En aquella època ja hi va haver un *Drac*: a la primera regata de *dragons* d'Espanya, del 2 al 6 de setembre del 1959, hi va participar un *Drac*, construït a Santander aquell mateix any, que portaven els germans Santiago i José Pi i Joan Mirangels, del Marítim de Barcelona. Aquest *Drac*, amb la mateixa tripulació, va guanyar el primer Campionat d'Espanya de la classe, organitzat pel RCMB el 1960.

El *dragon* era molt popular en la família reial grega. Tant, que el príncep Constantí va guanyar la medalla d'or en els Jocs Olímpics de Roma (1960) i la seva germana Sofia participava activament en els entrenaments, fins al punt que formava part de la tripulació suplent en aquella competició.

De fet, Sofia de Grècia navegava tan bé que va arribar a guanyar algunes regates a Barcelona. Competidors seus encara recorden que destacava sobretot en condicions de poc vent, tant, que pels pantalans va córrer el rumor que se li va suggerir que deixés de navegar per no perjudicar els resultats del seu marit.



Acabada la restauració, el *Drac* a punt per ser traslladat del MMB al RCMB per ser avarat, el 2008. Foto: MMB.



La restauració del *Drac* va exigir la reconstrucció completa de la quilla. Foto: MMB.











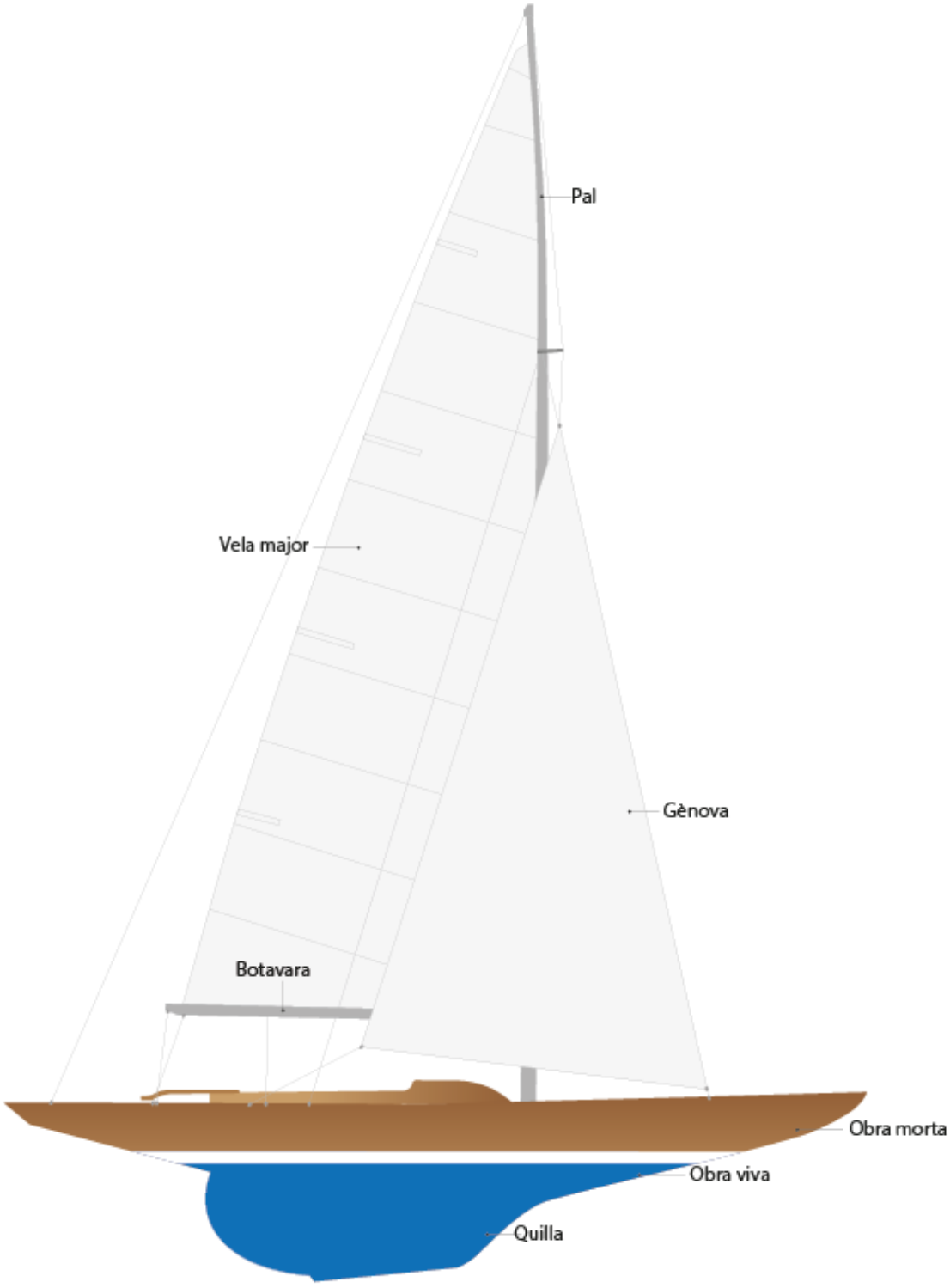
Segons el darrer informe anual de la classe, hi ha més de 1.000 *dragons* actius, la majoria dels quals són a Europa. Alemanya és, de lluny, el país on n'hi ha més, gairebé 500; a Gran Bretanya i Àustria, quasi 100 a cada un, i una mica més de 50 tant a França com als Països Baixos.

Eslora total: 8,90 m
Eslora en flotació: 5,66 m
Mànega: 1,95 m
Calat: 1,20 m
Pes: 1.700 kg, 1.000 dels quals són a la quilla. El llast ha de ser de ferro (el plom està prohibit).
Superfície vèlica:

- **Major:** 16,00 m2

- **Gènova:** 11,70 m2
- **Espinàquer:** 23,60 m2

Tripulació: 2-4 (285 kg de pes màxim)
Preu d'un dragon complet nou: 102.000 €



Infografia del Drac amb els elements principals. Autor: Carles Javierre. ARGO 16. Museu Marítim de Barcelona.

Un veler equilibrat i sensible

La classe no sembla que s'hagi ressentit gaire d'haver perdut la categoria de ser olímpica. Avui se segueixen fent moltes regates, tant a escala local com internacional a força països (sobretot europeus). A Puerto Portals (Mallorca), per exemple se celebra una competició cada any, amb una gran majoria de participants estrangers. A més de les regates, aquests esdeveniments es caracteritzen per una forta activitat social.

Els *dragons* que es fan actualment han evolucionat força, però l'essència segueix sent la mateixa de quan va néixer, amb l'aclariment que ja no és un creuer costaner, sinó bàsicament un veler de regates.

Aquesta capacitat d'evolucionar amb molta prudència és una de les raons per què el *dragon* segueixi tan viu quan ja s'acosta als 100 anys. Manté les formes del buc, que són l'essència de les seves característiques de navegació, però les lliteres han desaparegut de la cabina —ja no és un veler creuer-regata, sinó purament de regates—, els mastelers poden ser d'alumini i la majoria dels vaixells nous són de plàstic. Això sí, no es permeten materials exòtics: els pals de carboni estan vetats i els gènoves i les majors han de seguir sent de dacró, per mantenir els preus controlats. El principi és no permetre canvis que suposin un fort increment de preu per una petita millora de rendiment.

El *dragon* es caracteritza per les possibilitats de reglatge, gràcies a l'existència de dues burdes i un violí. Les burdes, que s'han d'amollar i caçar cada cop que es vira o es trabuja, permeten aplanar molt la vela quan puja el vent, i amb el violí, una espècie de creuetes en forma de triangle cap a proa situades a la part de dalt del pal, es pot ajustar la corba superior del gràtil.

Gràcies a totes les possibilitats de control, el *dragon* és un veler molt ben equilibrat. Els experts diuen que per treure-li el màxim de rendiment, ha de ser una mica ardent (és a dir, tenir una lleugera tendència a orsar), que s'ha de corregir mantenint la canya entre 2 i 5° a sobrevent. D'aquesta manera, el veler és tan sensible que el desplaçament d'un tripulant a sotavent el fa orsar.

Finalment, l'alta relació llast-desplaçament (1.000 kg a la quilla per 1.700 kg de desplaçament) li permet seguir navegant quan molt pocs velers poder fer-ho. De fet, s'han corregut regates amb vents de 30 nusos.



El *Drac* a la regata RCMB. Foto: M. Granollers.