EL DRAC, UN ARISTÓCRATA DE LA VELA



Este dragón del MMB cumple 60 años

Sección: Argos

Número de revista: #16

PRIMAVERA 2026

TEXT: Francesc Cusí. Periodista y navegante. Ha escrito varios libros, entre ellos Rumb a un somni, Solos en el Atlántico, De dos en dos alrededor del mundo. kcusi@periodistas.org

FOTO: M. Granollers.

Con sus 60 años encima, el *Drac* es un velero de los que se admiran. Y quienes tienen la suerte de poder navegar en él, o de verlo surcar las olas, lo confirman. El *Drac* es un dragón, un diseño clásico que ha protagonizado muchos Juegos Olímpicos, y ahora goza de una segunda juventud, al cuidado del MMB.



El *Drac*, navegando en la regata RCMB. Foto: M. Granollers.

Pronto cumplirán cien años, pero los dragones siguen tan jovencitos y vivarachos como el primer día, pese a su pinta un tanto aristocrática. Quizás ya no pueden disfrutar de la aureola de ser olímpicos, pero posiblemente eso les favorece aún más. Su salud sigue siendo de hierro.

Corría el año 1928 cuando el Royal Göteborg Yacht Club buscaba un tipo de velero asequible a la gente joven. En esa época de crisis económica, la mayoría de los diseños eran demasiado caros para los jóvenes. Por eso lanzó un concurso para conseguir un crucero con quilla «relativamente rápido, externamente atractivo y marinero», basándose en la norma de los 20 metros cuadrados de vela. Un año más tarde, nacía el dragón de la mano del noruego Johan Anker.

El diseño recuerda el de un 6 metros FI (por ejemplo, es relativamente estrecho, con grandes lanzamientos tanto a proa como a popa, y el timón pegado a la quilla), pero era más sencillo y económico, permitía ir de crucero (tenía una pequeña cabina con dos literas, y así podía hacer salidas por la costa), y nacía con el afán de ser un monotipo, de modo que todo el mundo compitiera en igualdad de condiciones
Aunque estaba pensado como crucero, tuvo mucho éxito en las regatas. Primero eran regatas de club —lo adoptaron tanto el Royal Göteborg Yacht Club como el Royal Danish Yacht Club y el Royal Norwegian Yacht Club—, pero pronto empezaron las competiciones regionales, sobre todo en los países escandinavos y bálticos, donde había nacido.

Para navegar con poco viento, le faltaba un poco de trapo, por lo que el foque creció hasta convertirse en un

génova y, para mantener el centro vélico en el mismo sitio, el mástil se retrasó 40 centímetros. Simultáneamente, se acortaron las crucetas para poder cazar bien el génova, y se añadió un violín en lo alto del mástil, que permite controlar su flexión y mejorar el rendimiento de la vela mayor.

Un Borrensen de 1966

En 2003 los hermanos Josep Maria y Enric Montal Costa ofrecieron al Museo Marítimo de Barcelona un dragón que tenían en el puerto de Arenys. Es cierto que aquel velero no estaba en buenas condiciones y debía restaurarse a fondo —de hecho, resultó que estaba peor de lo que parecía— pero era una buena oportunidad de conseguir un barco clásico y hacerlo navegar.

El *Drac* es un dragón de madera construido en 1966 en los astilleros Borrensen, de Dinamarca, cuando Borrensen era el fabricante de dragones de mayor prestigio; la fibra de vidrio en el casco y el mástil de aluminio no se introdujeron en esta clase hasta principios de los años setenta del siglo pasado.

El *Drac* fue importado en 1966 por la Federación Española de Vela y después perteneció a diferentes particulares, hasta que en 2003 pasó a manos del Museo Marítimo de Barcelona, que en 2005 lo reparó a fondo: cambio de la quilla; sustitución de unas 20 cuadernas; sustitución de la pala y la madre del timón; reconstrucción total del espejo de popa, de la cubierta y de la cabina; construcción de dos mamparas de refuerzo del buque, y un tratamiento general de la pintura y el barnizado.

En 2008 el *Drac* regresó al agua y desde entonces ha participado en diferentes regatas y ha navegado por aguas de la Ciudad Condal. Desde el primer momento, la intención del MMB ha sido la de reintegrar al *Drac* en la vida activa.

Está amarrado en los pantalanes del Real Club Marítimo de Barcelona y ahora entrará de nuevo en el astillero para un repaso a fondo: básicamente revisar el trancanil de babor, reparar un bao roto y rehacer la cubierta, además de algunas manos de pintura y barniz.

Una flota alrededor del *Fortuna*

La Federación Española de Vela importó ese dragón, con el número de vela E-27, para reforzar la flota que se estaba formando en Barcelona, donde quería competir el entonces príncipe de España, con la intención de participar en unos juegos olímpicos.

De este modo, los dragones vivieron una época dorada en España, especialmente alrededor de Barcelona, donde se formó una flota de esta clase, tanto en el Real Club Náutico de Barcelona (RCNB) como en el Real Club Marítimo de Barcelona (RCMB). El dragón comprado por la Federación Española de Vela formaba parte de esa flota.

Juan Carlos I de España tenía el dragón *Fortuna*, construido también por Borrensen, que le había regalado la familia real griega por la boda con Sofía de Grecia. Actualmente el *Fortuna* está en el Museo del Deporte, en Montjuïc. También el padre de Juan Carlos I, el conde de Barcelona, Juan de Borbón, tenía un dragón (el *Hispania VII*), construido en los astilleros Abascal de Santander en 1961, con el que navegaba en Cascais (Portugal). Santander es precisamente el primer lugar de España donde hubo dragones, a partir de 1959. Unos años más tarde Pau Ferrer hizo dos en Mallorca y los astilleros Lagos de Vigo, tres.

En aquella época ya hubo un *Drac*: en la primera regata de dragones de España, del 2 al 6 de septiembre de 1959, participó un *Drac*, construido en Santander ese mismo año, que llevaban los hermanos Santiago y José Pi y Joan Mirangels, del Marítimo de Barcelona. Este *Drac*, con la misma tripulación, ganó el primer Campeonato de España de la clase, organizado por el RCMB en 1960.

El dragón era muy popular en la familia real griega. Tanto que el príncipe Constantino ganó la medalla de oro en los Juegos Olímpicos de Roma (1960) y su hermana Sofía participaba activamente en los entrenamientos, hasta el punto de que formaba parte de la tripulación suplente en aquella competición.

De hecho, Sofía de Grecia navegaba tan bien que llegó a ganar algunas regatas en Barcelona. Competidores suyos aún recuerdan que destacaba sobre todo en condiciones de poco viento, tanto que por los pantalanes corrió el rumor de que se le sugirió que dejara de navegar para no perjudicar los resultados de su marido.



Acabada su restauración, el *Drac* listo para ser trasladado del MMB al RCMB para ser botado, en 2008. Foto: MMB.



La restauración del *Drac* exigió la reconstrucción completa de su quilla. Foto: MMB.











Según el último informe anual de la clase, existen más de 1.000 dragones activos, la mayoría de ellos en Europa. Alemania es, de lejos, el país en el que hay más, casi 500; en la Gran Bretaña y Austria, casi 100 en cada uno, y algo más de 50 tanto en Francia como en los Países Bajos.

Eslora total: 8,90 m
Eslora en flotación: 5,66 m
Manga: 1,95 m
Calado: 1,20 m
Peso: 1.700 kg, de los que 1.000 están en la quilla. El lastre debe ser de hierro (el plomo está prohibido).
Superficie vélica:

- **Mayor:** 16,00 m2

- **Génova:** 11,70 m2
- ***Spinnaker*:** 23,60 m2

Tripulación: 2-4 (285 kg de peso máximo)
Precio de un dragón completo nuevo: 102.000 €



Infografía del Drac con sus elementos principales. Autor: Carles Javierre. ARGO 16. Museo Marítimo de Barcelona.

Un velero equilibrado y sensible

La clase no parece haberse resentido mucho de haber perdido la categoría de ser olímpica. Hoy se siguen haciendo muchas regatas, tanto a escala local como internacional en bastantes países (sobre todo europeos). En Puerto Portals (Mallorca), por ejemplo, se celebra una competición todos los años, con una gran mayoría de participantes extranjeros. Además de las regatas, estos eventos se caracterizan por una fuerte actividad social.

Los dragones que se hacen actualmente han evolucionado bastante, pero la esencia sigue siendo la misma de cuando nació, con la aclaración de que ya no es un crucero costero, sino básicamente un velero de regatas.
Esta capacidad de evolucionar con mucha prudencia es una de las razones por las que el dragón sigue tan vivo cuando se acerca ya a los 100 años. Mantiene las formas del casco, que son la esencia de sus características de navegación, pero las literas han desaparecido de la cabina —ya no es un velero crucero-regata, sino puramente de regatas—, los mástiles pueden ser de aluminio y la mayoría de los barcos nuevos son de plástico. Eso sí, no se permiten materiales exóticos: los mástiles de carbono están vetados y los génovas y las mayores deben seguir siendo de dacrón, para mantener los precios controlados. El principio es no permitir cambios que supongan un fuerte incremento de precio por una pequeña mejora de rendimiento.

El *dragon* se caracteriza por las posibilidades de reglaje, gracias a la existencia de dos burdas y un violín. Las burdas, que deben soltarse y cazarse cada vez que se vira o se trabuca, permiten aplanar mucho la vela cuando sube el viento, y con el violín, una especie de crucetas en forma de triángulo hacia proa situadas en la parte superior del mástil, se puede ajustar la curva superior del grátil.

Gracias a todas las posibilidades de control, el *dragon* es un velero muy bien equilibrado. Los expertos dicen que, para sacarle el máximo rendimiento, debe ser algo ardiente (es decir, tener una ligera tendencia a orzar), que debe corregirse manteniendo la caña entre 2 y 5° a barlovento. De este modo, el velero es tan sensible que el desplazamiento de un tripulante a sotavento lo hace orzar.

Por último, la alta relación lastre-desplazamiento (1.000 kg en la quilla por 1.700 kg de desplazamiento) le permite seguir navegando cuando muy pocos veleros pueden hacerlo. De hecho, se han corrido regatas con vientos de 30 nudos.



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