LE DRAC, UN ARISTOCRATE DE LA VOILE



Ce dragon du MMB a 60 ans.

Section: Argos

Numéro de magazine: #16

PRINTEMPS 2026

TEXT: Francesc Cusi. Journaliste et navigateur. Il a écrit plusieurs livres, dont Rumb a un somni, Solos en el Atlántico, De dos en dos alrededor del mundo. kcusi@periodistes.org

FOTO: M. Granollers.

Avec ses 60 ans d'existence, le *Drac* est un voilier qui mérite le détour. Et ceux qui ont la chance de naviguer à son bord, ou de le voir fendre les flots, le confirment. Le *Drac* est un *dragon*, un modèle classique qui a brillé lors de nombreux Jeux olympiques et qui connaît aujourd'hui une seconde jeunesse grâce au MMB.



Le *Drac* participant à la régate du RCMB. Photo : M. Granollers.

Ils auront bientôt cent ans, mais les *dragons* sont toujours aussi juvéniles et énergiques qu'au premier jour, malgré leur allure légèrement aristocratique. Ils n'ont peut-être plus le prestige des olympiens, mais cela les rend sans doute encore plus attachants. Leur santé est toujours à toute épreuve.

En 1928, le Royal Gothenburg Yacht Club recherchait un voilier abordable pour les jeunes. En cette période de crise économique, la plupart des modèles étaient trop onéreux. C'est pourquoi il lança un concours pour concevoir un croiseur à quille « relativement rapide, esthétiquement plaisant et marin », avec une surface de voilure standard de 20 mètres carrés. Un an plus tard, le *dragon* créé par le Norvégien Johan Anker voyait le jour.

Sa conception rappelle celle d'un FI de 6 mètres (par exemple, il est relativement étroit, avec de grandes saillies à l'avant et à l'arrière, et le gouvernail fixé à la quille), mais il était plus simple et moins cher, permettait la croisière (il disposait d'une petite cabine avec deux couchettes, ce qui lui permettait de faire des voyages le long de la côte) et a été conçu avec la volonté d'être un monotype, afin que chacun puisse concourir à armes égales.
Bien qu'il ait été conçu comme un croiseur, il connut un grand succès en régates. Au début, il s'agissait de régates de clubs — il fut adopté par le Royal Gothenburg Yacht Club, le Royal Danish Yacht Club et le Royal Norwegian Yacht Club —, mais des compétitions régionales commencèrent rapidement, notamment dans les pays scandinaves et baltes, où il fut conçu.

Pour naviguer par vent faible, le bateau manquait de surface de voile ; le foc a donc été transformé en génois et, afin de conserver le centre de la voile au même endroit, le mât a été reculé de 40 centimètres. Parallèlement, les traverses ont été raccourcies pour permettre une bonne prise du génois, et un palan a été ajouté en tête de mât, permettant de contrôler sa courbure et d'améliorer les performances de la grand-voile.

Un Borrensen de 1966

En 2003, les frères Josep Maria et Enric Montal Costa ont offert au Musée maritime de Barcelone un *dragon* qu'ils possédaient dans le port d'Arenys. Certes, ce voilier était en mauvais état et nécessitait une restauration complète – son état s'est de fait avéré bien pire qu'il n'y paraissait –, mais c'était une belle occasion d'acquérir un bateau classique et de le remettre à l'eau.

Le Drac est un *dragon* en bois construit en 1966 dans les chantiers navals de Borrensen au Danemark, à l'époque où Borrensen était le constructeur de dragons le plus prestigieux ; la fibre de verre dans la coque et le mât en aluminium n'ont été introduits dans cette classe qu'au début des années 1970.

Le *Drac* a été importé en 1966 par la Fédération espagnole de voile, puis a appartenu à différents particuliers, jusqu'à ce qu'en 2003 il passe aux mains du Musée maritime de Barcelone, qui l'a entièrement restauré en 2005 : changement de la quille, remplacement d'une vingtaine de membrures, remplacement du safran et de l'étrave, reconstruction totale du tableau arrière, du pont et de la cabine, construction de deux cloisons pour renforcer la coque et traitement général de la peinture et du vernis.

En 2008, le *Drac* a repris la mer et, depuis, a participé à différentes régates et navigué dans les eaux de Barcelone. Dès le départ, l'objectif du MMB était de remettre le *Drac* en service.

Il est amarré aux quais du Reial Club Marítim de Barcelona et va maintenant entrer à nouveau dans le chantier naval pour une révision complète : essentiellement la vérification de la virure de bâbord, la réparation d'une bôme cassée et la reconstruction du pont, en plus de quelques couches de peinture et de vernis.

Une flotte autour du *Fortuna*

La Fédération espagnole de voile a importé ce *dragon*, portant le numéro de voile E-27, pour renforcer la flotte qui se formait à Barcelone, où le prince d'Espagne souhaitait concourir, dans l'intention de participer aux Jeux olympiques.

Ainsi, les *dragons* connurent un âge d'or en Espagne, notamment autour de Barcelone, où une flotte de cette classe fut constituée, tant au Reial Club Nàutic de Barcelona (RCNB) qu'au Reial Club Marítim de Barcelona (RCMB). Le *dragon* acquis par la Fédération espagnole de voile appartenait à cette flotte.

Juan Carlos Ier d'Espagne possédait le *dragon* Fortuna, également construit par Borrensen, qui lui avait été offert par la famille royale grecque à l'occasion de son mariage avec Sophie de Grèce. Le Fortuna est actuellement exposé au musée du sport de Montjuïc. Le père de Juan Carlos Ier, le comte de Barcelone Juan de Borbón, possédait lui aussi un *dragon* (l'*Hispania VII*), construit aux chantiers navals Abascal de Santander en 1961, avec lequel il naviguait à Cascais (Portugal). Santander est d'ailleurs le premier chantier naval espagnol à avoir construit des dragons, dès 1959. Quelques années plus tard, Pau Ferrer en construisit deux à Majorque et trois aux chantiers navals Lagos de Vigo.

À cette époque, il y avait un *Drac* : lors de la première régate de *dragons* en Espagne, du 2 au 6 septembre 1959, un *Drac* construit à Santander la même année participa, mené par les frères Santiago et José Pi et Joan Mirangels, du Marítim de Barcelona. Ce *Drac*, avec le même équipage, remporta le premier

championnat d'Espagne de la classe, organisé par le RCMB en 1960.

Le *dragon* était très populaire au sein de la famille royale grecque. À tel point que le prince Constantin remporta la médaille d'or aux Jeux olympiques de Rome (1960) et que sa sœur Sophie participa activement à l'entraînement, au point de faire partie de l'équipe de réserve lors de cette compétition.

De fait, Sophie de Grèce naviguait si bien qu'elle remporta même des régates à Barcelone. Ses concurrents se souviennent encore de ses performances exceptionnelles, notamment par petit temps, à tel point qu'une rumeur circulait sur les quais : on lui aurait conseillé d'arrêter la voile pour ne pas nuire aux résultats de son mari.



Après sa restauration, le *Drac* prêt à être transféré du MMB au RCMB pour être mis à l'eau en 2008. Photo : MMB.



La restauration du *Drac* a nécessité la reconstruction complète de la quille. Photo : MMB.











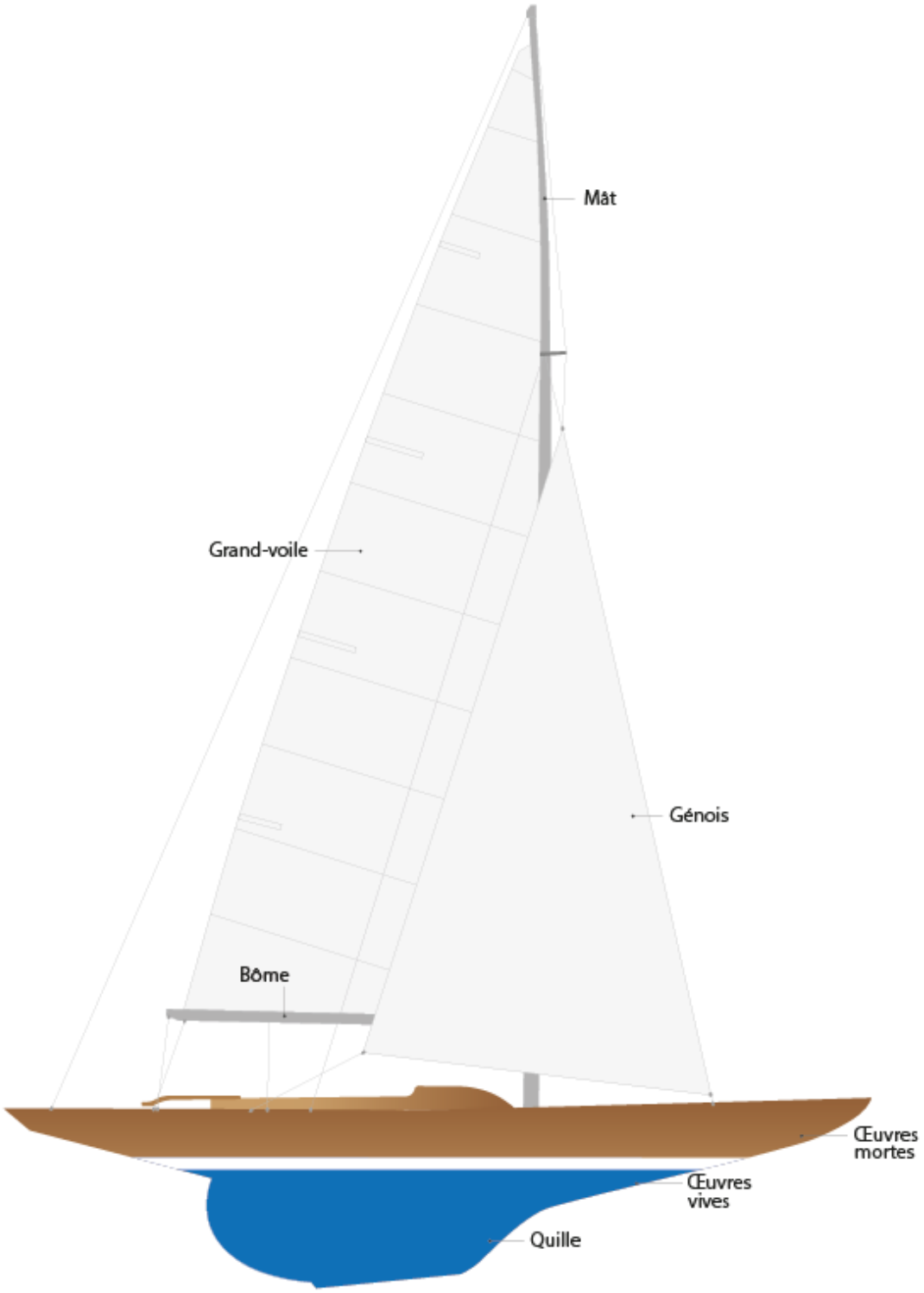
D'après le dernier rapport annuel sur la classe, on compte plus de 1 000 *dragons* actifs, principalement en Europe. L'Allemagne est de loin le pays qui en compte le plus, avec près de 500 ; la Grande-Bretagne et l'Autriche en comptent près de 100 chacune, et la France et les Pays-Bas un peu plus de 50 chacune.

Longueur totale : 8,90 m
Longueur de flottaison : 5,66 m
Largeur : 1,95 m
Tirant d'eau : 1,20 m
Poids : 1 700 kg, dont 1 000 kg dans la quille. Le lest doit être en fer (le plomb est interdit).
Surface de voile :

- **Grand-voile :** 16,00 m²

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

Équipage : 2 à 4 (poids maximum de 285 kg)
Prix d'un dragon neuf complet : 102 000 €



Infographie du Drac présentant ses principaux éléments. Auteur : Carles Javierre. ARGO 16. Musée Maritime de Barcelone.

Un voilier équilibré et sensible

La discipline ne semble pas avoir beaucoup souffert de la perte de son statut olympique. Aujourd'hui, de nombreuses régates sont encore organisées, tant au niveau local qu'international, dans plusieurs pays (notamment européens). À Puerto Portals (Majorque), par exemple, une compétition a lieu chaque année, avec une forte participation étrangère. Outre les régates, ces événements se caractérisent par une vie sociale animée.

Les *dragons* actuellement fabriqués ont beaucoup évolué, mais leur essence reste la même qu'à leur création, à la différence qu'il ne s'agit plus d'un croiseur côtier, mais essentiellement d'un voilier de course. Cette capacité à évoluer avec une grande prudence explique en partie pourquoi le *dragon* est encore si populaire à l'approche de son centenaire. Il conserve les formes de sa coque, qui constituent l'essence même de ses qualités nautiques, mais les couchettes ont disparu de la cabine – il ne s'agit plus d'un voilier de croisière-régate, mais d'un pur voilier de course –, les mâts peuvent être en aluminium et la plupart des nouveaux bateaux sont en plastique. Bien entendu, les matériaux exotiques sont proscrits : les mâts en carbone sont interdits et les génois et grand-voiles doivent rester en dacron, afin de maîtriser les prix. Le principe est de ne pas autoriser de modifications qui entraîneraient une forte hausse de prix pour un gain de performance minime.

Le *dragon* se caractérise par ses possibilités de réglage, grâce à la présence de deux galhaubans et d'unpalan. Les galhaubans, qu'il faut mollir et border à chaque virement de bord, permettent d'aplatir considérablement la voile lorsque le vent se lève. Le palan, une sorte de traverse triangulaire située en haut du mât et orientée vers l'avant, permet d'ajuster la courbure supérieure de la corne.

Grâce à ses nombreuses possibilités de manœuvre, le *dragon* est un voilier très bien équilibré. Les experts affirment que pour en tirer le meilleur parti, il doit être légèrement vif (c'est-à-dire avoir une légère tendance à louvoyer), ce qui se corrige en maintenant la barre entre 2 et 5° par rapport au vent. Ainsi, le voilier est si sensible que le moindre mouvement d'un équipier sous le vent le fait dévier.

Enfin, son rapport lest/déplacement élevé (1 000 kg sur la quille pour un déplacement de 1 700 kg) lui permet de naviguer lorsque très peu de voiliers le peuvent. Des régates ont d'ailleurs été disputées par des vents de 30 nœuds.



Le *Drac* lors de la régate du RCMB. Photo : M. Granollers.