

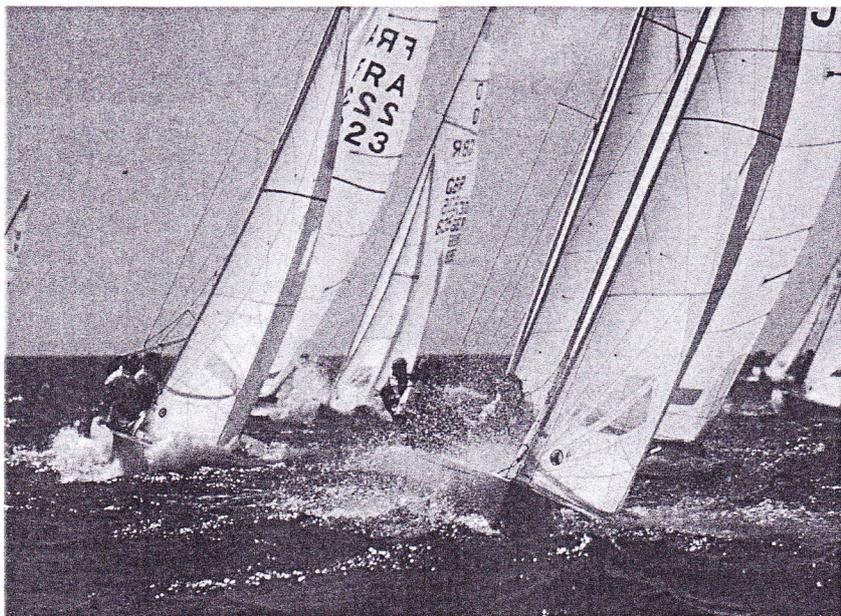


DRAGON, LA ROLLS DES QUILLARDS

Imaginez-vous régater en compagnie d'un quadruple sélectionné olympique et double médaillé d'or à bord d'un voilier de légende, le Dragon, dans sa version la plus élaborée précisément fabriquée par le monsieur aux médailles, alias Poul Richard Hoj Jensen. Moteur !

Nous avons rencontré pour la première fois le Viking danois à son chantier de Burnham-sur-Crouch dans la lointaine banlieue Est de Londres où naissent désormais la majeure partie des Dragon made in Europe en plastique et en bois ainsi qu'une poignée d'Etchell tous les ans. L'homme, vêtu de son blanc de travail, est à l'évidence très concerné par sa production, habité par le souci de la perfection à tous les niveaux de la construction. Chez Petticrows ont fait de beaux objets, d'une stricte monotypie et formidablement équipés pour en tirer le meilleur. Le gros de la production est en fibre de verre mais il y a aussi un département en bois moulé pour les amoureux de la commode de style qui ne souffrent aucun handicap en terme de performance... au contraire.

Nous avons revu Poul (prononcez Paul) deux mois après à Douarnenez où se courait début mai le Grand Prix Petit Navire, une nouvelle épreuve réservée aux Dragon de toute provenance. Avec l'insigne avantage de l'accompagner en régates à bord de son *Danish Blue* : une coque plastique récente. Ce monotype né à la fin des années 20 a une allure paisible, mais ne se conduit pas un verre à la main, pas en régates en tout cas. L'oeil est immédiatement attiré par la tablette centrale porte barre d'écoute occupée par une myriade de taquets Harken. De son poste de barre le timonier intervient sur une multitude de réglages bastaques (inclu le palan fin) et pataras, tension de guindant et de bordure de GV en plus de l'écoute principale et du palan fin, hale-bas de bôme, ainsi que tension du guindant de génois et le cunningham de GV : des nombreux réglages sont doublés de chaque côté. Les deux équipiers ont pour s'occuper leur batterie à eux de taquets disposés sous la lisière du roof et de part et d'autre du flanc du cockpit qui servent à un tas de choses : triple réglage de l'écoute de génois : embraque, réglages fins et barbers



Les Dragons à Douarnenez.

aussi commandés depuis le dessus du roof (certains Dragon possèdent encore un winch d'écoute) idem pour le spi avec en prime un taquet en sortie de barber sur le pont, le push-mât (commande d'étembrai qui permet de donner du précintre au mât) avant-arrière, coinceur d'emmagasineur de génois, balancine, hale-bas de tangon de spi, drisse sur le dessus du roof et bout d'affalage en fond de cockpit (le Dragon possède un avaleur de spi), ouverture-fermeture de la trappe avant de l'avaleur, réglage (sur le roof) du guignol... Et pour tromper votre ennui quand vous êtes au rappel au près, les yeux rivés sur le compas ou le croisement d'autres voiliers, il vous appartient de saisir de temps à autre une poignée qui n'attend que ça et actionne la pompe... de cale, car le Dragon n'a pas de cockpit autovideur et l'eau rentre allégrement à l'intérieur quand la mer s'agite, aussi volontiers par l'étembrai baladeur, mais peu par la trappe de l'avaleur de spi. Le plan de pont permet en résumé d'intervenir sur tous les réglages que vous soyez au rappel, au milieu du cockpit ou sous le vent. De son expérience olympique, notamment sur le

quillard Soling, Poul a retenu et appliqué les bonnes recettes au Dragon qui est donc tout sauf une vieille relique à faire pouf-pouf dans l'eau. Et c'est là sans doute la raison d'une telle popularité internationale pour ce voilier de plus de 70 ans.

Rigueur et Précision

Les Danois ne sont pas connus pour être de grands comiques et « Monsieur » Jensen n'échappe pas à la règle. L'homme est affable mais plutôt d'un genre directif et ne s'embarasse pas de circonvolutions pour vous commenter le programme de la journée. La convocation sur le plan d'eau est à 11 h et au ponton du port de Treboul à 9 h 30' « Et ne soyez pas en retard ! ». De fait à 9 h 30 pétante, Chris, son équipier britannique a déjà remis le taud de GV, rangé le panier à provisions et installé à bord les voiles de régates : le génois sur son emmagasineur, le spi dans son avaleur et la GV prête à être envoyée : génois et spi de rechange et d'un autre grammage sont embarqués dans leurs sacs. Debout sur le ponton voisin, le grand Poul, un peu l'héritier historique de l'autre Pøl, Elvström celui-là, répond bonhomme à

qui lui demande conseil principalement sur le thème : « Quelle tension tu prends ? ». Il s'agit de la tension du gréement latéral prise au mm près. C'est à les écouter tous, la clé du succès et chacun de contrôler tensiomètre en action s'ils sont dans les chiffres indiqués par Il Maestro. Lequel s'inquiète de la prévi météo, adopte la tension de circonstance sur le latéral et part en mer. Rares les fois où nous n'avons pas été les premiers à pointer d'un amical salut en passant à côté du bateau comité. Sitôt ce qui sera la ligne franchie, on déroule le génois et nous voilà partis pour un première près. Poul « sent » son bateau, interroge rituellement Chris sur la rectitude latérale du mât, l'Anglais plongeant si nécessaire dans ce qui fut à une époque révolue la cabine du Dragon pour un dernier réglage de tension. On enchaîne un virement, ce qui consiste pour l'embarqueur que je suis à choquer de l'écoute à l'instant précis où la voile prend à contre et simultanément à saisir celle de l'autre côté tout en montant au rappel et à embrasser au plus vite et de toutes ses forces jusqu'à une marque donnée au-delà de laquelle c'est mon voisin Chris qui prend le relai avec un palan fin, réglé depuis la position au vent cela va de soi. Ma simple besogne n'exige pas un diplôme d'études supérieures, seulement un bon coup de rein et un zeste d'équilibre pour ne pas passer par dessus bord dans la précipitation de l'embrasse car il n'y a rien pour se retenir les pieds dans le fond du cockpit. Poul ne dit rien, sinon de m'avancer ou de me reculer, en fonction du clapot (de quelques cm chaque fois, rassurez-vous) et demande à Chris un petit choqué par ci, un petit bordé par là. Le bateau éclabousse dans la vague, mais ne s'arrête pas : c'est que la bête longue seulement de 5,71 m à la flottaison (pour une longueur hors-tout de 8,90 m) accuse quand même ses 1 700 kg à la bascule. Poul travaille dans la colossale finesse au niveau réglage, prenant souvent une cuillerée à café de ci, de là, mais la réaction vue côté néophyte est insensible. C'est vraiment en régatant bord à bord avec d'autres Dragon que la différence se fait sentir et encore si peu parfois. Jensen fait le même bateau pour tous à la différence du matériau employé pour la fabrication, aussi les mêmes voiles quand sa clientèle les a choisies et depuis des années il distribue la bonne parole à qui le questionne, si bien que les Dragonistes, dont certains ont un solide bagage de régatier derrière eux ne s'en laissent plus compter sur l'eau.

Prudence et longueur de temps

Après l'équivalent d'un demi-bord de louvoyage, durant lequel Poul a sûrement analy-

sé le plan d'eau mais souvent gardé ses repères pour lui, car Chris assis au rappel à la Dragon - c'est-à-dire un pied coincé sous le rouf et une main sur la poignée qui commande l'une des deux pompes de cale - ne se contente que de lui égrener les variations de cap compas, que d'ailleurs Poul voit fort bien. L'important en fait est de ne pas gêner le maître-danois quand il barre. Attention à ce qu'il n'y ait pas de buste dans son champ de vision. En course, il est concentré comme n'importe quel barreur, parfois se lève pour analyser la situation, ou se tend vers l'arrière pour voir sous la bôme l'intru qui va croiser. Dans tous les cas, son regard d'aigle est le premier à saisir l'azimut de la bouée. Bien, il est temps de revenir - sous spi - vers la ligne. La manoeuvre est un jeu d'enfant sur ce vénérable voilier, car il y a un avaleur et le tangon est riquiqui. Entre deux signes de courtoisie car la famille Dragon est fort polie, on finit par apercevoir le cap de la bouée au vent inscrit sur le bateau comité. Poul fait ses premiers relevés avec il faut l'avouer une précision diabolique, la bôme flottant dans l'axe du bateau. Il va répéter à l'envie ces relevés jusqu'à la minute du départ, moment auquel il a de toute façon choisi sa place sur une ligne carrément immense quand il y a 77 voiliers de plus de 9 m à s'élancer. De ce fait le bateau comité n'est pas une extrémité de ligne, mais plus en avant sur le parcours, de façon à ce que les concurrents voient mieux

la pavillonnerie. De fait aussi le vent n'est pas forcément le même en bas ou en haut de la ligne surtout avec ce vent de NE qui a prévalu à Douarnenez. Après tout cela et un relevé précis de la ligne, Poul va se placer, jamais aux extrémités sauf une fois quand on est parti sous règle noire en deuxième rideau pour immédiatement prendre la droite du plan d'eau. Il est prudent surtout durant la Coupe de Bretagne courue à une cinquantaine de voiliers quelques jours avant le Grand Prix où il a su prendre des risques, particulièrement à un autre départ sous pavillon noir. L'idéal est bien évidemment de partir du bon côté de la ligne et ensuite de choisir le bon côté du plan d'eau. A Douarnenez, le comité faisait bien son boulot et hormis une fois quand le vent a brusquement molli et tourné dans la minute au point que les bateaux du bas ne pouvaient plus la couper en tribord, les lignes étaient neutres à 5/10 degrés près. Dans cette circonstance fâcheuse, on s'est retrouvé coincé : il a fallu empanner et couper bâbord entre deux tribord. Bonjour la queu leu leu ! A cette exception près, on est toujours parti là où il fallait. Il ne faisait jamais bon de dérouler le génois avant - disons les 50 dernières secondes - pour maximiser son champ de vision. Mais on était pas les seuls à bien partir et nous avions une bonne vitesse mais pas de supériorité affichée. Poul ne se départit jamais de son calme, n'a jamais un mot plus haut que l'autre,

POUL RICHARD HOJ JENSEN : UN GRAND MONSIEUR



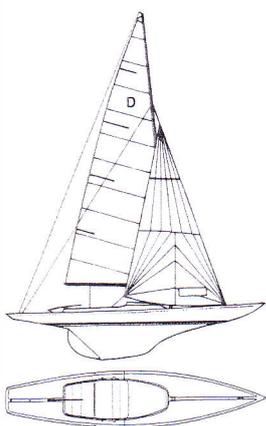
Danois de son état, Poul (prononcer Paul) a démarré la compétition en yole OK et conquis vite fait trois titres nationaux. Au milieu des années 60, Pål Elvström lui proposa d'exercer dans sa voilerie aux côtés de Hans Fogh qui de son côté fabriquait des Finn. Poul évidemment régatait beaucoup et se retrouva au guidon de Dragon appartenant à des têtes couronnées. A 28 ans - 4 ans après ses premiers J.O. en FD avec une place de 7^e (et deux bouées touchées) il représenta de nouveau son pays aux J.O. sur le lourd quillard mais fut un peu dérouté par le petit temps. C'était en 72 et la dernière apparition du Dragon aux Jeux. Poul embraya en Soling, s'imposa à Toronto en 76 sur un bateau qu'il avait jalousement protégé des yeux indiscrets et conquit une autre médaille d'or dans la même série quatre ans après à Tallin. A ces médailles, il faut ajouter au palmarès du blond Danois pas moins de 14 titres mondiaux et au total 94 victoires dans des épreuves nationales et internationales. Il est dans la droite lignée du grand maître Elvström. Cette formidable expertise l'a conduit à créer (ou plutôt à reprendre) à la fin des années 80 le chantier Petticrows de Burnham en Grande-Bretagne sur la rivière Crouch, au nord de la Tamise. Un endroit à l'époque fort couru de la population vélique londonienne, spécialement en voile légère. Jensen aimait le Dragon qui n'avait plus alors que pour seul constructeur Borresen. Il apporta beaucoup à ce voilier vieillissant et lui redonna une nouvelle jeunesse et du coup un nouvel essor. La vraie fierté du Danois est de produire des voiliers de grande qualité et tous absolument identiques. De la pomme de mât au plus profond de la quille, tout est fait chez Petticrows ou réalisé sous le strict contrôle de son patron Poul Hoj Jensen, aujourd'hui âgé de 56 ans et bien évidemment toujours vaillant régatier. Le bateau est fourni avec des voiles taillées chez Hydes sur des spécifications Jensen, Il en va de même pour les mâts dont les profils Holt sont finis et équipés au chantier, etc...

fera le petit écart pour laisser le bâbord limite, ne s'engage jamais limite aux bouées – a plutôt tendance à l'over lay-line pour parer la foule à proximité de la marque. C'est un gentleman ! Il faut dire que cette compétition n'a qu'une importance relative pour ce régatier bardé de médailles, que ses adversaires sont aussi nombreux à être ses clients, qu'il n'avait pas, en tout cas me concernant, son équipage de course et que ce vent de NE a ses caprices surtout à proximité de la côte. Au vent arrière, on navigue l'équipage avancé sur le bateau et souvent sur la panne. L'art consiste à choquer un maximum d'écoute

pour libérer le spi des nuisances de la GV et à bien brasser au point de laisser filer le bras au-delà de la pointe du tangon (qui est petit) de façon à bien déborder la bulle. Nous envoyions habituellement le spi tribord à la bouée du dog-leg pour empanner aussitôt et se dégager du peloton. Une fois seulement nous sommes restés un moment tribord... car le gros de la troupe avait empanné. Là aussi notre vitesse n'était pas fracassante. A vrai dire nous avons plus souvent gagné des places en tactiquant finement au louvoyage qu'au portant. La porte à deux bouées à virer au choix en fin de vent arrière nous a donné

quelques opportunités, consistant là encore plus souvent à éviter les embouteillages, surtout une fois quand deux bateaux se sont abordés et que le "casino" menaçait. Le talent d'un Jensen s'exprime pleinement quand les cartes se brouillent. Notre meilleure régata aura été la première durant la Coupe de Bretagne quand après un départ modeste, nous avons remonté un à un nos adversaires au point de terminer dans le tableau arrière de l'Irlandais victorieux. Nous n'étions alors que 45 Dragon sur l'eau. Avec 77 bateaux, c'est moins facile à moins de se décaler d'entrée de jeu : ce qui ne s'est jamais produit. Nous avons fini 8^e au général. Le premier a gagné 3 des 5 manches mais aussi terminé 18^e dans les deux autres. Il va sans dire que Jensen a la maîtrise absolue de son bateau, mais une victoire à ce niveau de compétition s'obtient par l'addition de moult petites choses que son équipage ne possédait pas toutes et avec une dose de réussite qui n'a pas éclaboussé le *Danish Blue*. Il est en tout cas plaisant et instructif de régater aux côtés d'un champion de ce calibre. Le résultat n'a finalement que peu d'importance au regard de ce cours particulier. J'ai retenu trois priorités chez ce Danois : concentration, observation, précision et une rare élégance dans la façon de régater.

Patrice CARPENTIER
Equipier du *Danish Blue*



PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES DU DRAGON

Longueur hors tout : 8,90 m
Longueur à la flottaison : 5,71 m
Largeur : 1,96 m
Tirant d'eau : 1,143 m
Lest : 1 000 kg
Déplacement : 1 690 kg
Hauteur du mât : 12 m
Surface de la grand voile : 16 m²
Surface du foc : 11 m²
Surface du spi : 27 m²
Construction : bois ou fibre de verre

LA PÉRENNITÉ DU DRAGON

« En dépit de son grand âge, 71 ans, le Dragon est toujours aussi populaire parce qu'il a été régulièrement amélioré. Ceux qui ont eu pour mission de mener la classe dans le passé n'ont pas hésité à prendre des décisions parfois difficiles pour préserver la modernité du voilier. Aujourd'hui le plan de pont du bateau est aussi bon, voire meilleur, que n'importe quel autre voilier de régata du marché. Grâce à cela le Dragon est resté populaire dans bien des clubs (des milliers de Dragon naviguent actuellement de part le monde, ndlr). Même les femmes peuvent manoeuvrer et barrer ce bateau sans difficulté. Le Dragon est aussi un voilier familial et il n'est pas rare que déjà plusieurs générations aient usé leurs cirés sur le même bateau ». Poul Hoy Jensen

RÉGLAGES

La majorité du temps, l'étembrai est en position arrière au près, seulement légèrement avancé dans la brise pour le pré-cintrage du profil. Au vent arrière, le mât est avancé au maximum.

Le réglage du guignol, permet soit de laisser partir un peu le haut du mât sous le vent dans la brise pour décharger la GV, soit au contraire de maintenir le haut du profil bien vertical dans les vents légers pour une puissance maximale de la GV. Le guignol par définition sert à maintenir le haut du mât à la fois en longitudinal et en latéral

La GV est hookée et la tension de guindant est prise sur le cunningham. Le génois est hissé avec un bout de petit diamètre et les derniers cms de tension sont relayés par un palan fin commandé depuis la barre.

Dans la brise, on prend de la tension dans les haubans et on « mule » sur la bastaque pour raidir l'étai. Au contraire dans les petits airs.

Le fait de donner de la distance entre le point au vent du spi et l'extrémité du tangon en laissant filer un peu de bras, tout en retenant le tangon vers l'arrière sert aussi à désolidariser le spi du bateau, notamment dans le clapot ou les petits airs. Au Grand Prix Petit Navire, on voyait cela et son contraire, le spi bien bridé au tangon.

Le gros intérêt du Dragon réside en la multiplicité des réglages et aussi la qualité et la précision de leur mise en oeuvre.