



LE MOT DU PRESIDENT

J'adresse tous mes vœux 2022 à l'ensemble des amis du Dragon.

Portez-vous bien et naviguez bien en 2022 !

Le 08 janvier s'est déroulée notre Assemblée Générale ordinaire 2021 qui a vu la réélection au conseil de direction de René Bideau, Jean Breger, Didier Karcher et Eric Le Bon. Vous pouvez retrouver la composition du conseil en allant sur le site :

<http://france-dragon.org/notre-association/conseil-administration/>

Marc De La Fons est reconduit au secrétariat pour un 2ème mandat.

Cette année fut très perturbée par la pandémie Covid.

La saison ne commença que fin juin à Deauville !

Notre association résiste en 2021, nous sommes 73 membres actifs contre 71 en 2020 et 10 membres sympathisants en 2021 contre 8 en 2020. Malheureusement, nous sommes toujours en baisse par rapport à l'année de référence 2019.

Je suis très content d'accueillir et je remercie particulièrement les nouveaux sympathisants : Steven et Matthieu Bideau, Alexandre De La Fons, Gauthier Gillou, Bernard Pauthé et Olivier Van Acker. En nouveaux membres actifs : Patrice Legendre (Sir Islay), François-Bernard Martin (Ladon), Marco Pierrone (Tiamat V), Jean Prat (Antilehtys), François Proust (Avel Dro). J'espère n'avoir oublié personne.

Gery Trentesaux avec son « Bande à Part » a dominé la saison en remportant les Régates Royales, le Grand Prix Sud Dragon et la Coupe de France Dragon devant Stéphane Baseden et Jean Breger.

Bravo Messieurs ! « Bande à part » est allé également en Ecosse et sur le lac de Garde.

Robert Lehmann accompagné de Michel Cohen et d'Olivier Van Acker sont devenus Champion Suisse ! Historique ! Un équipage français vainqueur d'un National étranger ! du jamais ou presque jamais vu !! Jean Pierre Barjon et son équipage ont participé à la Gold Cup en Suède.

Gérard Blanc est allé à San Remo.

Peut-être d'autres équipages ont-ils participé à d'autres épreuves mais je n'ai pas eu l'information !

C'est maintenant l'occasion de constater nos échecs et nos réussites.

Les échecs :

- le redémarrage de nos Flottes après que la réglementation sanitaire a évolué fut mauvais.

-Le Défi France Dragon concernant l'activité des Flottes où peu d'épreuves ont eu lieu et surtout aucune remontée n'a été faite auprès du secrétaire ou de votre serviteur.

Les réussites

-Grâce à un groupe de travail, le cahier des charges de notre **Nation Open Dragon** a été mis en place et entre en application en 2022 pour le **Derby National Open** qui se tiendra à La Baule.

Nous avons mis en place notre lettre **d'information France Dragon Info** qui grâce à la ténacité d'Yves Léglise et d'Eric Weller a pu paraître régulièrement tous les trimestres. J'espère que nous pourrions tenir ce cap en 2022 mais nous avons réellement besoin de « grains à moudre » pour pouvoir nourrir cette publication qui a reçu un bel accueil. Nous avons besoin de remontées d'informations.

Je mettrai dans les réussites de l'année 2021 l'AGO de l'IDA qui a vu :

- l'élection de Gérard BLANC à la présidence de l'IDA .

-l'affectation officielle pour 2022 des grades 1 à **Douarnenez** et pour une première à **Port Camargue**.

-le retour de la **Gold Cup** en 2025 à **Douarnenez**.

Perspectives.

-En fin d'année, quelques bateaux ont changé de mains ce qui est porteur d'espoir et d'enthousiasme avec de nouveaux entrants dans la série.

-Pour 2022, le calendrier est en place :

<http://france-dragon.org/calendrier-resultats/>

Le **Défi France Dragon** pour accompagner et faire connaître l'activité de chaque flotte est remis en place.

-Notre **National Open** et nos 2 **Grades 1** de l'IDA sont de beaux objectifs.

France Dragon participera à la mise en place de 2 journées d'entraînement juste avant ces 3 grands événements afin d'aider nos équipages à améliorer leurs performances .

-A l'international, avec un programme important proche de nos bases, nous devrions être nombreux à voyager.

En conclusion, j'espère bien que 2022 redonnera à tous la liberté, l'envie de régater , l'envie de se retrouver, l'envie de partager , l'envie de transmettre, bref, l'envie de naviguer !

Jean Bréger

ARCACHON les sixties et les seventies

C'est dans les années 50 que le Dragon fut introduit à Arcachon en remplacement des 6 M JI et des 8 M JI d'avant-guerre. Les bateaux sont presque exclusivement construits par le chantier arcachonnais Bonnin, qui en produira 74. Quelques rares BORRESEN seront toutefois importés.

Dans les années 60, début août les dragons sont mis à l'eau au slipway par René Bonnin, qui les laisse filer sur leurs bers. Les bateaux, qui ont séché tout l'hiver, prennent l'eau malgré le suif qu'il a introduit entre les bordés. Au bout de deux ou trois jours, les bateaux ont gonflé et retrouvent leur étanchéité.

On régata tous les jours sauf le lundi. Les gagnants sont récompensés par une coupe offerte par chaque propriétaire. Les bateaux sont divisés en deux séries A et B qui courent ensemble mais les moins bien classés en série peuvent être récompensés par une coupe.

Les bateaux, jusqu'à une vingtaine dans ces années, sont mouillés sur des corps morts devant Arcachon et la plupart ont leur marin professionnel.

Les propriétaires des bateaux sont majoritairement parisiens. Philippe et Patrick Manset, Itier de Roque-maurel, la marquise du Vivier, de Nabias, Salmon, Goldet, Duman, Rouquand, du Brusle, Roux, Delimal. On compte également quelques aquitains avec Jacques Maydiou, Guy Duhaut.

Mon père Daniel, les rejoindra en 1963 en achetant à Philippe Manset le 128 qui deviendra le premier Araok. C'est à cette époque que la passion du dragon m'a gagnée. Souvent mon père m'embarquait incognito comme quatrième homme. Il me faisait barrer en promenade et sur le trajet pour se rendre aux régates entre le village de L'herbe sur la côte Noroit du Bassin et Arcachon. D'ailleurs la régata ne s'arrêtait pas pour nous, puisque le retour était encore l'objet d'une course contre Paul Aoufir qui avait son corps mort près du notre.

C'est à l'initiative de Philippe Manset qui faisait courir sa coupe Bellatrix barrée par un jeune que j'ai pu gagner ma première régata.

A 15 heures précises, les départs sont donnés au canon, depuis l'extrémité de la jetée Legallais, siège du Cercle de la Voile d'Arcachon. Un mât portait des boules qui affichaient le compte à rebours. C'était en premier le départ des Dragons puis les Pacifics et parfois quelques dériveurs. Lorsque le courant était contraire, il fallait tirer au près serré des petits bords entre les corps morts et les baigneurs ! Les échouages n'étaient pas rares. Les parcours se font à cette époque sur des bouées fixes et ils ne sont pas très tactiques. Au vent arrière, comme il n'y a pas encore d'enrouleur, les focs sont soit affalés soit ferlés. Le spi a préalablement été plié et positionné dans un seau placé en avant de l'amure du génois avant d'être hissé. Comme les bords d'allure portante sont souvent des grands largues, les bateaux sont alignés et l'on a pu dire que les Dragons étaient en procession. Ces régates sont toutefois très suivies depuis les différentes jetées Arcachon. Les bateaux sont soit vernis soit peints de couleur vives.

Au début des années 70, René Sense fera construire un Dragon chez Bonnin, le 163, puis l'année suivante il arrivera avec Borresen, le 175. S'étant entraîné à la Rochelle, avec un équipage du bataillon de Joinville et ayant participé à des régates internationales, il gagnera toutes les régates avec une avance si considérable que très rapidement tout le monde commandera son Borresen. Ça ne changera pas beaucoup le classement mais les écarts se réduiront progressivement.

À cette époque le port d'Arcachon venait d'être construit et les départs se font dorénavant devant son entrée depuis un bateau comité. C'est le commodore Pierre Arnoux et son épouse qui seront très fidèlement aux pavillons. Pierre finira par acheter le dragon 142 et viendra régater lui aussi. C'est l'époque où les dragons arcachonnais n'avaient pas encore de remorque et où les déplacements étaient exceptionnels. Je crois bien cependant, que la marquise du Vivier a pu aller régater occasionnellement à Deauville.

Ce n'est que vers la fin des années 70, et après un Championnat de France couru à Arcachon en 1978 que les premières remorques ont été achetées pour aller courir ailleurs. Le premier déplacement des Arcachonnais, quatre équipages, s'est fait pour le Championnat de France à Douarnenez en 1980. Il fut gagné par Daniel Herpe et ses fils.

C'est par la suite que la coupe Vasco Gama a été recréée, à l'initiative de Philippe Manset mais c'est une autre histoire que je vois raconter à une autre occasion.

Dominique HERPE




Derby Dragon
International
OPEN NATIONAL
 du 25 au 29 mai 2022
 Yacht Club de La Baule

ANNIVERSAIRE
 20^{EME}
 EDITION
 ANNIVERSAIRE





Le Brest
 Pays de la Loire
 CCNANTES ST NAZARE
 EXCEL
 BUCAL
 GENERAL AUTOMOBILE
 Volvo
 FFVoile
 H/Cassard
 digital
 MOET & CHANDON

YACHT CLUB DE LA BAULE • 1, quai Ragueot de La Touche • 44500 La Baule • www.yclub.net • info@yclub.net • Contact : 07 87 01 45 14 - 02 40 88 91 46



QUOI DE NEUF DANS LES RÈGLES ?

En rouge, nouveau texte. En noir barré, texte supprimé. **En bleu,** mes explications inspirées de la traduction d'un texte de Dick Rose, président du Racing Rules Committee, avec quelques ajouts de ma part.

Yves Légise

SECTION D - AUTRES RÈGLES

21 ERREURS DE DÉPART ; EFFECTUER DES PÉNALITÉS ; METTRE UNE VOILE À CONTRE

21.1 Un bateau naviguant vers le côté pré-départ de la ligne de départ ou d'un de ses prolongements après son signal de départ pour *prendre le départ* ou pour se conformer à la règle 30.1 doit *se maintenir à l'écart* d'un bateau qui ne fait pas de même, jusqu'à ce qu'il **que sa coque** soit entièrement du côté pré-départ.

[COH] Modification rendue nécessaire par la suppression de « équipage ou équipement » dans les définitions *Prendre le départ* et *Finir*. Nous retrouverons la même modification aux règles 29.1, 30, 44.2, B3.30.2, B4.44.2, B10.29(a), C3.2, C4, C7.2(c), 7.2(d), E3.5, F3.29, F3.30, F4.44.2, et L.

CHAPITRE 3 – DIRECTION D'UNE COURSE

25 AVIS DE COURSE, INSTRUCTIONS DE COURSE ET SIGNAUX

25.1 L'avis de course ~~et les instructions de course doivent~~ doit être mis à disposition de chaque bateau **s'inscrivant à une épreuve avant son inscription**, ~~et~~. Les instructions de course doivent être mises à disposition de chaque bateau avant le début d'une course.

[CLA] L'avis de course contient des règles auxquelles un bateau doit se plier avant l'épreuve, des règles qui vont aider le concurrent à décider s'il participe à l'épreuve, ainsi que toute information nécessaire avant que les instructions de course ne soient disponibles. Cependant il n'existe aucune règle dans les RCV actuelles établissant quand l'avis de course doit être disponible. Lors de certaines épreuves locales et régionales, des bateaux peuvent s'inscrire sans avoir eu accès à l'avis de course. Puisqu'il contient les règles qui régissent l'épreuve, il est judicieux d'exiger qu'il soit affiché sur le tableau officiel pour les concurrents qui peuvent ne pas l'avoir vu ou qui n'en ont pas gardé une copie lorsqu'ils l'ont lu longtemps avant l'épreuve.

26 DONNER LE DÉPART DES COURSES

Les départs des courses doivent être donnés en utilisant les signaux suivants. Les temps doivent être comptés à partir des signaux visuels ; l'absence d'un signal sonore ne doit pas être prise en considération.

Minutes avant le signal de départ	Signal visuel	Signal sonore	Signification
5*	Pavillon de classe	Un	Signal d'avertissement
4	Pavillon P, I, Z, Z et I, U ou noir	Un	Signal préparatoire
1	Pavillon préparatoire affalé	Un long	Une minute
0	Pavillon de classe affalé	Un	Signal de départ

[CLA] Avant 2001, l'avis de course ne faisait pas partie de la définition *Règle* et les dispositions de l'avis de course n'étaient pas des règles. Cette modification aurait dû être faite dans l'édition 2001-2004 des RCV quand, pour la première fois, les dispositions de l'avis de course sont devenues des règles. Elle est donc largement en retard.

Nous retrouvons la même modification dans le préambule du Chapitre 2, les règles 44.1 et D2.1 ainsi que dans les préambules des Annexes H et R.

28 EFFECTUER LE PARCOURS LA COURSE

28.1 Un bateau doit *prendre le départ*, **effectuer le parcours** décrit dans les instructions de course et puis *finir*. Ce faisant, il passera d'un côté ou de l'autre une *marque* qui ne commence pas, ne délimite pas ou ne termine pas le bord sur lequel il navigue. Après avoir *fini*, il n'a pas besoin de franchir complètement la ligne d'arrivée.

28.2 Un fil représentant le sillage d'un bateau à partir du moment où il commence à s'approcher de la ligne de départ depuis le côté pré-départ pour prendre le départ jusqu'à ce qu'il finisse doit, s'il est tendu

- passer chaque marque du côté requis et dans l'ordre correct,
- toucher chaque marque à contourner, et

c) passer entre les marques d'une porte, depuis la direction de la marque précédente.

Un bateau peut corriger toute ~~pour respecter cette règle tant qu'il n'a pas~~ **erreur commise en effectuant le parcours**, tant qu'il n'a pas coupé la ligne d'arrivée pour *finir*.

[CLA] La règle 28 exige d'un bateau qui participe à une course de faire trois choses distinctes : prendre le départ, effectuer le parcours et finir. Le titre de la règle 2017-2020 prête à confusion parce qu'il suggère que la règle 28 ne traite que de la façon d'effectuer le parcours. La présente modification enlève toute possibilité de confusion.

29.1 Rappel individuel

Quand, au signal de départ d'un bateau, une partie quelconque de sa coque, ~~de son équipage ou de son équipement~~ se trouve du côté parcouru de la ligne de départ ou qu'il doit se conformer à la règle 30.1, le comité de course doit rapidement envoyer le pavillon X avec un signal sonore. Le pavillon doit rester arboré jusqu'à ce que ~~tous ces bateaux soient revenus~~ **la coque de chacun de ces bateaux soit revenue** entièrement du côté pré-départ de la ligne de départ ou de l'un de ses prolongements, et jusqu'à ce que ces bateaux se soient tous conformés à la règle 30.1 si elle s'applique, mais pas plus de quatre minutes après le signal de départ ou une minute avant tout signal de départ ultérieur, si cela est plus tôt. Si la règle 29.2, 30.3 ou 30.4 s'applique, cette règle ne s'applique pas.

30.1 Règle du pavillon I

Si le pavillon I a été envoyé, et qu'une partie quelconque de ~~sa~~ **la** coque, ~~de son équipage ou de son équipement~~ d'un bateau se trouve du côté parcouru de la ligne de départ ou de l'un de ses prolongements pendant la dernière minute précédant son signal de départ, le bateau doit revenir en coupant un prolongement de la ligne de sorte que sa coque soit complètement du côté pré-départ de la ligne avant de *prendre le départ*.

[COH] Pour être cohérent avec la suppression de « équipage et équipement » dans les définitions *Prendre le départ* et *Finir*. La même modification s'applique aux règles 30.2, 30.3 et 30.4.

32.1 Après le signal de départ, le comité de course peut réduire le parcours (envoi du pavillon S avec deux signaux sonores) ou *annuler* la course (envoi du pavillon N, N sur H ou N sur A, avec trois signaux sonores),
(b) à cause d'un vent insuffisant rendant improbable qu'un bateau *finisse* dans le temps limite **de la course**,
De plus, le comité de course peut réduire le parcours afin que d'autres courses programmées puissent être courues, ou *annuler* la course en raison d'une erreur dans la procédure de départ. Cependant, après qu'un bateau **a pris le départ, a effectué le parcours** et a *fini* dans le temps limite **de la course** s'il y en a un, le comité de course ne doit pas *annuler* la course sans prendre en considération les conséquences pour tous les bateaux de la course ou de la série.

[NEW]

Le sport de la voile a accumulé de nombreux « temps limites » au fil des années, y compris un temps limite pour atteindre la marque 1 et un temps limite pour finir après que le premier bateau a fini. Dans chaque cas, le temps limite est défini dans son intitulé, sauf dans le cas du temps limite « de la course » dans la règle 35.

La plupart des instructions de course comprennent un tableau ou une liste, comme le tableau que l'on trouve à la RCV L15.1. Cependant, de nombreux rédacteurs d'instructions de course se réfèrent au temps limite comme étant celui de la règle 35 en tant que temps limite « de la course », comme indiqué dans la RCV S12.1. L'ensemble du livre des règles doit suivre ce principe.

Avec l'ajout de la locution « *a pris le départ* », la règle reprend son intention première.

Les modifications faites aux règles 32.1 et 90.3(a) et dans les IC L15.2 et 12.1 les rendent cohérentes avec la nouvelle règle 35.

