

trois coques



Une autre facette du tri
de croisière :
la possibilité de se poser
sur une plage,
comme ici sur la plage
d'Aarö avec
le Dragonfly 35.

C'est l'image idyllique que l'on se fait du dériveur intégral. Une plage de sable déserte, une étrave juste baignée par quelques centimètres d'eau calme posée là le temps d'un pique-nique. Ce rêve, caressé par bon nombre d'entre nous, nous le vivons à plus de deux heures d'avion de Paris, sur la petite plage danoise de l'île d'Aarö. Si ce n'est que ce dériveur intégral n'est pas à une coque mais à trois. Celles du Dragonfly 35 Ultimate. La version la plus toquée de ce trimaran de 10,68 m à bras repliables lancé par le chantier danois Quorning en 2006. Certes, pour vous, ce tri n'est pas tout à fait inconnu. Heureux lauréat de l'élection du Voilier européen de l'année 2008 – manifestation à laquelle participe Voile Magazine –, ce Dragonfly 35 avait eu droit à un « Quelques bords... » dans notre n° 144 (décembre 2007).

Un insecte préhistorique

Il n'empêche que nous souhaitons en savoir plus sur ce multi qui frise l'excellence. Comment vit-on à bord ? Comment rentre-t-on dans une place de port avec les bras repliés ? Comment s'effectuent les manœuvres ? Toutes ces interrogations réclamaient des réponses objectives. Nous les avons trouvées en nous déplaçant chez son constructeur, Quorning Boats, implanté à deux pas du petit port de Skaerbaek, à quelques kilomètres de la ville de Fredericia. Skaerbaek, sur la côte est de la province du Jutland, baignée par la mer Baltique est, pour le



Danemark, la Mecque des Dragonfly. Bon nombre de ses représentants – le 800, le 920 déjà produit à 200 exemplaires –, ont choisi sa sympathique marina pour y élire domicile, tout comme notre Dragonfly 35, propriété du chantier. Bien qu'amarré en bout de ponton, impossible de ne pas le remarquer avec sa coque centrale à redan, dont les bras, une fois repliés, évoquent une sorte d'insecte préhistorique géant. Nous avions déjà rencontré le Dragonfly 35 dans sa configuration normale, celle où il ressemble à un tri ordinaire. Là, on est surpris. On a l'impression de se retrouver face à un étrange monocoque de 35 pieds de long (10,68 m) sur 3,90 de large, caractéristiques qui rappellent par exemple, sur le plan strict de la longueur et de la largeur, celles d'un Sun Odyssey 36 du chantier Jeanneau.

On vous avait promis une croisière. Au Danemark ou ailleurs,



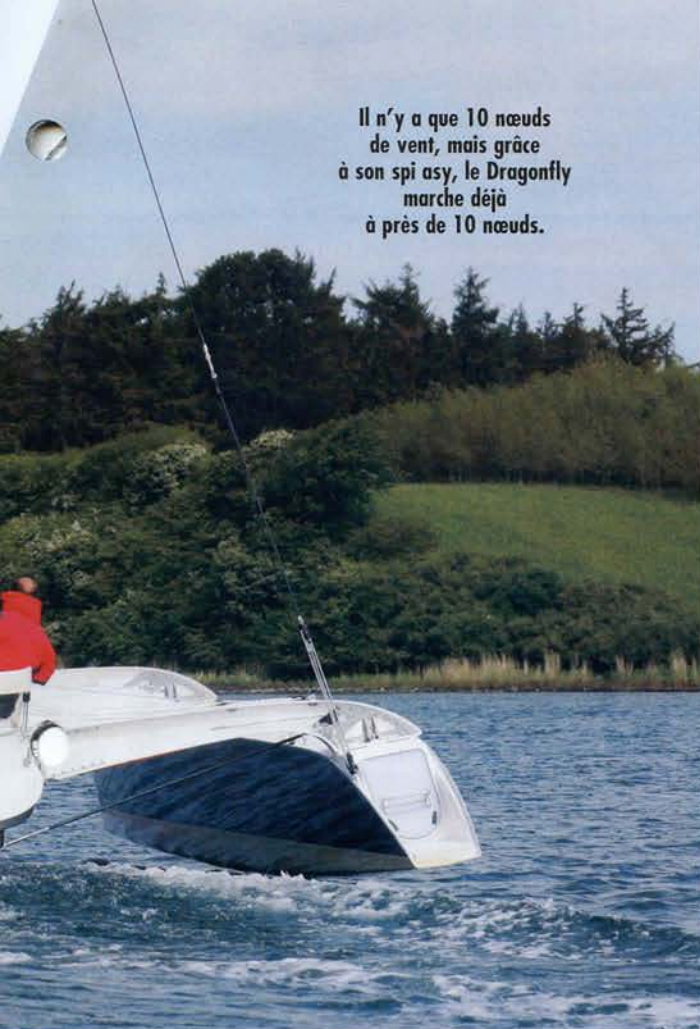
La côte est du Jutland, baignée par la mer Baltique, permet de naviguer en eaux abritées. Le petit port de Skaerbaek est situé à proximité du chantier.

Le Dragonfly face à ses concurrents

	Dragonfly 35	Triforsix 34	Challenge 33
Longueur	10,68 m	10,30 m	10 m
Largeurs	8,20/3,90 m	7,80/4,20 m	6,50/2,55 m
Tirants d'eau	0,55/1,90 m	0,47/2 m	0,40/1,80 m
Déplacement	4 200 kg	3 250 kg	2 000 kg
SV au près	100 m ²	87 m ²	53,50 m ²
Génois	35 m ²	33 m ²	20 m ²
Grand-voile	65 m ²	55 m ²	33,50 m ²
Architecte	J. Quorning	Michel Fortin	BE Naval Force 3
Matériau	sand. verre et strat.	sandwich verre	sandwich verre
Constructeur	Quorning Boats	CNP Tournier	Naval Force 3
Prix de base	339 300 €	263 000 €	158 000 €



On travaille à la table à cartes tourné vers l'arrière, assis sur la banquette du carré. Un équipet situé au fond fait office de bibliothèque.

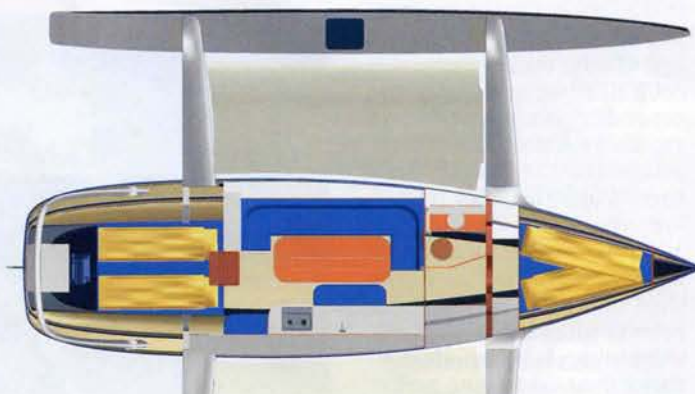


Il n'y a que 10 nœuds de vent, mais grâce à son spi asy, le Dragonfly marche déjà à près de 10 nœuds.



EN CHIFFRES...

Long. de coque : 10,68 m. Long. flot. : 10,50 m. Largeurs : 8,20 m / 3,90 m. TE : 0,55 m / 1,90 m. Dépl. en charge : 4 200 kg. SV : 100 m². Génois : 35 m². GV : 65 m². Spi asy : 115 m². Moteur : Volvo Penta 30 ch, Sail D rive. Arch : Jens Quorning. Eau : 140 l. Gasoil : 80 l. Matériau coque, œuvres vives : stratifié verre, mortes : sand./verre. Bras : sand./vinylester cuit à 90°. Importateur : Multi Sailing, 02 97 88 43 90. Prix de base (avec voiles) : 339 300 €.



Le carré est dissymétrique. Le côté bâbord, occupé par la banquette, est surélevé de 33 cm. Sur tribord, tous les équipements ferment par un volet roulant.

elle commence ici par l'embarquement de nos sacs, prétexte à confirmer que le Dragonfly 35 décline la croisière sous un tout autre jour. Concrètement, si vous embarquez par l'avant en posant le pied sur l'ancre, il convient, surtout la première fois, de se déplacer avec précaution dans la mesure où le passavant de la coque centrale est étroit et dénué de filière. Bref, il suffit de prendre ses marques. De bien surveiller où l'on marche en évitant de poser les pieds « sur rien » entre la coque centrale et le bras replié.

Deux zones de couchage

De l'intérieur, dont nous aurons largement le temps de repenser après l'avoir utilisé, un premier coup d'œil au carré annonce cependant la couleur. Il faut s'attendre à vivre dans un espace offrant la hauteur sous barrots (1,90 m) mais tout en longueur (très exactement 3,10 m), coupé en deux par la table fixée sur le puits de dérive. Côté tribord, la cuisine. Côté bâbord, surélevé de 33 cm par une marche, la banquette-couche dont l'extrémité arrière fait office de siège lorsque l'on travaille à la table à cartes, tourné vers l'arrière. Quant à nos sacs et nos duvets, ils vont se répartir entre les deux zones dévolues au couchage. La cabine avant, la plus confortable, située sur l'avant du cabinet de toilette et sur la couchette double de la cabine arrière. On y accède par une ouverture, séparée du carré par un simple rideau. Elle occupe tout le volume situé sous le cockpit, un espace où la hauteur sous barrots oblige à être assis (ou couché) sur le grand lit double de 2 m de long sur 1,40 de large. Désigné volontaire, c'est Jean-Marc le Gouef, le distributeur en France du chantier, qui aura le privilège de l'occuper tandis que, galanterie oblige, la cabine avant sera laissée à Maryse, la dame du bord. Pour moi, la banquette du carré, suffisamment large (0,50 m) et longue (2,80 m) pour bien y dormir. L'avenir le dira car, pour l'heure, direction le chantier Quorning, dont, depuis 1995, Jens Quorning assure, après son père, la direction. 46 ans, engagé depuis trente ans dans la construction des multis, il est l'homme-orchestre de l'entreprise. C'est lui qui a dessiné le

Dragonfly 35. L'a mis au point et garde un œil sur tout. Est-il besoin de le préciser, technicien de haut niveau, Jens se double d'un régatier hors pair tout comme son bras droit, Henrik, habitué à courir en Extreme 40. Evidemment, avec une production annuelle limitée à vingt-cinq bateaux, la réalisation d'un Dragonfly reste artisanale mais surtout très soignée. Les coques sont en sandwich, l'âme en PVC. Les bras composés de tissus unidirectionnels liés à la résine vinylester sont cuits à 80 degrés et bon nombre de pièces sont faites sur mesure. Telle la barre d'écoute usinée par la société Ronstan et calculée pour résister à une compression

de 18 tonnes. C'est du sérieux la construction du Dragonfly 35, d'autant plus sérieux que la possibilité de replier les bras, puis de les déplier, ne laisse pas droit à l'erreur. Imaginez ce qui se passerait si, sous voiles, l'un des bras – voire les deux – se repliait... Loin de nous cette pensée à l'heure où nous quittons au moteur le petit port de Skaerbaek pour notre premier jour de croisière. En trois minutes, Jens et Jean-Marc ont déplié les bras depuis le cockpit puis frappé les deux câbles de sécurité qui vont de l'étrave à l'avant du flotteur (voir encadré). Désormais, plus de problème pour se déplacer. Les trampolines jouent les garde-



Sur la face arrière du bras, la pièce en inox assurant la rotation lors du pliage du bras. Sur le flotteur, le panneau ouvrant réalisé par BSI.



HADERSLEV

La Mecque du yachting

La petite ville d'Haderslev, notre deuxième escale, a le privilège d'accueillir à deux pas du port, deux des sociétés les plus réputées du nautisme danois : le constructeur de voiliers X-Yachts et la société d'équipements BSI (Boat Steel Industry) dont la petite histoire retiendra que l'un de ses trois dirigeants est le frère de Jens Quorning. C'est également dans la région d'Haderslev que sont installés la voilerie Elvström, le fabricant de winches Andersen et l'accastilleur Frederikssen. Quant au célèbre constructeur de Dragon Borrensen, il est lui implanté à 20 km de Fredericia. BSI, que nous avons visitée, occupe deux grands secteurs du marché : les panneaux de pont Moonlight et les bloqueurs Easylock, plus tout ce qui se touche au gréement, sans limitation de taille. Cela va du Rod au Dyform, à la fabrication de ridoirs en passant par les embouts de barres de flèche en inox massifs usinés sur des machines numériques. Sur le Dragonfly 35, tous les hublots de rouf fixes sont faits sur mesure ainsi que les panneaux de pont situés sur le sommet des bras des flotteurs donnant accès aux voiles ou au kayak.



La découpe numérique des panneaux ouvrants Moonlight est l'une des activités de BSI.



L'entourage en aluminium des panneaux est cintré dans une machine à partir d'un profil rectiligne.



Bras repliés, le Dragonfly se manœuvre comme un monocoque ordinaire. Notez que dans cette configuration, la coque centrale est surélevée de 10 cm.

— DEUX TEMPS, TROIS MOUVEMENTS —

Replier, déplier...

Depuis près de vingt ans – et la sortie du Dragonfly 800 en 1980 –, les tris de chez Quorning ont adopté le système de bras repliables basé sur le principe d'axes de rotation verticaux. Pour l'avoir mis en pratique à différentes reprises durant notre croisière, le passage de la position bras dépliés à celle des bras repliés reste une opération simple, rapide (moins d'une minute par flotteur) et fiable. Elle met en œuvre un bout continu prolongé par un palan situé à l'intérieur du bras arrière, l'ensemble étant manœuvré à l'aide du winch dévolu aux écoutes de génois. Concrètement, pour replier un flotteur l'opération se fait en quatre temps : **1.** On enlève le câble de sécurité qui va de l'étrave de la coque centrale à l'avant du bras. **2.** On libère la tension sur le galhauban en ouvrant le bloqueur placé dans un équipet situé sous le passavant.

3. Toujours depuis ce même équipet, on ouvre un double bloqueur avant de reprendre au winch le bout continu qui va amener le flotteur le long de la coque centrale. **4.** On referme les bloqueurs.



A. Les deux bouts orange – ils sont continus – assurent le pliage et le dépliage des bras. Ils s'utilisent avec le winch situé à droite de la descente.

B. Cet équipet abrite les trois bloqueurs à cames sur lesquels on intervient avant de replier, puis après.

Bien sûr, pas question de naviguer sous voiles avec un bras ou les deux repliés. Et mieux vaut exécuter la manœuvre sur un plan d'eau calme.



fous, aidés par une peinture antidérapante d'une très grande efficacité déposée sur le pont. Suréquipé, notre Dragonfly a reçu un winch électrique à droite de la descente qui permet d'envoyer sans aucun effort la très belle grand-voile Elvström en Tecnora.

Ce qui ne gâche rien, bien au contraire, le mât en carbone – livré en standard – est équipé d'un rail monté par le chantier et de coulisseaux Ronstan qui limitent au maximum les frottements. Le génois, lui, à faible recouvrement, est monté sur un enrouleur Facnor dont le tambour intégré au pontage ne perturbe pas, pour une fois, les opérations de mouillage.

Une barre à roue pour 3 400 euros

Dans le cockpit Jens, qui nous accompagne, a pris la barre à roue. Superbe devrait-on ajouter. Fabriquée par Jefa, elle est en carbone mais appartient aux options (3 400 euros). D'ailleurs, ces options sont le problème majeur du Dragonfly. Leur liste est interminable, pas toujours justifiée, et se concrétise, au bout du compte, par un prix de vente du bateau très élevé. En tout cas le cockpit, lui, ne souffre aucune critique. Que ce soit au plan de l'accastillage ou du confort. Tenez, le barreur. S'il barre debout, il a la possibilité de se déplacer autour de la barre. Assis, au vent ou sous le vent, il profite de cette sorte de dossier circulaire de forme arrondie avec à portée de main l'un des deux winches d'écoute de grand-voile, un Andersen 40 ST. Cerise sur le gâteau, ce dossier articulé pivote et permet, au port, d'y accrocher une capote, transformant le cockpit en un second carré avec vue sur la mer (option à 2 960 euros). Encore un peu de patience, l'important est à venir. Comment ça marche un Dragonfly 35 ? Dans notre version, vite. Bateau en pleine charge, par seulement 12 nœuds de vent réel, à 60 degrés à 9,3 nœuds. Au près par 10 nœuds de vent, à 8,1-8,2 nœuds. Et, aux dires de Jens, tout dessus jusqu'à 20 nœuds de vent, à 12 nœuds, toujours au près. Et puis ça fait du cap puisque nous avons mesuré au louvoyage, sur eau plate, un angle de 80 degrés bord sur bord. Si la vitesse est une chose, le confort en est une autre. Ainsi, il faut créditer le Dragon-

fly d'un cockpit ergonomique. Pour le barreur mais également pour les équipiers qui disposent de longs dossiers parfaitement inclinés. Sous le pont, et contrairement à l'image que l'on se fait des multis, les bruits se font discrets, les craquements imperceptibles. Seule inconnue, les embruns dans la brise au louvoyage. Faute d'avoir connu l'ivresse, on peut cependant supposer que les embruns mouillent l'équipage qui bénéficie cependant, en guise de protection, de la capote de descente. La nôtre va rester au repos tandis que nous mouillons dans un mètre d'eau sous le vent de l'île de Brandsö. Au programme, déjeuner dans le cockpit sur la table amovible puis cap sur le petit port de la ville d'Haderslev que l'on atteint au terme d'une remontée toute bucolique de la rivière. A bord, on s'est déjà préparé à replier les bras pour s'amarrer au ponton de bois. Temps de la manœuvre (voir encadré) : une minute environ par flotteur, d'autant que nous disposons du winch électrique utilisé pour reprendre le bout continu (voir encadré). Quant à la manœuvre proprement dite, elle se révèle facile tout en imposant le res-

La coque centrale comporte un redan permettant d'augmenter la surface habitable. Notez également le faible recouvrement du génois.



Pas de marée ni de béton dans le petit port d'Haderslev situé à deux pas de la ville. Les ateliers de X-Yachts et de BSI sont installés directement sur les quais.



Rencontre insolite dans les rues d'Haderslev, avec quatre habitants en costume d'époque perpétuant la tradition des veilleurs.



JENS QUORNING

Tel père, tel fils



Jens est l'homme-orchestre. Il a signé les plans du Dragonfly, participe aux essais, surveille la bonne marche du chantier, arpente les salons...

Dans la famille Quorning il y a le père, Borge, aujourd'hui à la retraite. Charpentier de marine, il peut revendiquer le fait d'avoir construit le Finn de Pol Elvstrøm pour les JO d'Helsinki et d'avoir travaillé chez le célèbre constructeur de Dragon danois Borrensens. C'est lui qui, en 1968, dessine et construit son premier trimaran, le Trident 27. Le succès arrivera deux ans plus tard avec la sortie d'une nouvelle version du Trident 27, produit à une trentaine d'exemplaires. Il faut attendre 1980 pour voir apparaître le premier Dragonfly, un 25 pieds. Le fils de Borge, Jens, alterne à l'époque formation théorique à l'école de charpente navale et cours pratiques au chantier de Papa, à qui il succède en 1995. Mais c'est à l'âge de douze ans qu'il fait ses premiers pas en multi sur un tri de 17 pieds, dessiné et construit par Borge Corning et qui porte le joli nom de Dragonfly (libellule en anglais). Participation à la Round Britain Race en 1985, séjour d'un an aux Etats-Unis chez Dick Newick, deux titres de champion d'Europe en Micro Multi, Jens sait de quoi il parle et surtout ce qu'il construit.

QUORNING

La vie d'un chantier

Une trentaine de personnes, une production annuelle de vingt-cinq bateaux (quatorze 35 pieds, onze 920), le chantier Quorning, implanté à un kilomètre du petit port de Skaerbaek, joue la qualité plus que la quantité. Rien de ce qui sort du chantier n'échappe au contrôle de Jens Quorning ou de son bras droit, Henrik, régatier de talent. Ici, on prend son temps. Trois mille heures sont nécessaires pour sortir le Dragonfly 35 qui s'inscrit dans la gamme entre le 920 sorti en 1996 (deux cents unités construites) et le Dragonfly 1200, le bateau amiral. Menuiserie, finition du profil du mât en carbone, tout est fait maison tandis qu'une bonne partie des équipements vient de l'usine BSI, dirigée en partie par Eric, le frère de Jens, et implantée à Haderslev. C'est là que sont fabriqués les panneaux de pont, les bloqueurs Easylock, les ridoirs, les câbles...



La cloison séparant le cabinet de toilette de la cabine avant reçoit les fixations en acier inox servant à la rotation des bras.



A raison de vingt-cinq bateaux par an, la construction du Dragonfly 35 reste artisanale. Toute la stratification se fait à la main en utilisant de la mousse PVC.

pect de certaines règles simples à mettre en pratique. Elle doit se faire plutôt sur eau calme en sachant que la rotation des bras provoque la montée de la coque centrale d'environ 10 cm. Désormais à quai, chacun prend le temps d'explorer son petit univers. Nous l'avons déjà évoqué, la cabine double avant se révèle la plus confortable (hauteur sous barrots 1,80 m) et profite du cabinet de toilette contigu (hsb : 1,87 m).

Un cockpit bien maîtrisé

Côté rangements, si l'on apprécie dans le carré la série d'équipements supérieurs – quatre sur tribord dévolus à la vaisselle et aux vivres, cinq sur bâbord –, on regrette l'absence de grand coffre capable par exemple d'engloutir le contenu d'un sac marin. Par ailleurs, que l'on se tienne debout ou assis, la vue sur la mer par les hublots du rouf est réservée aux équipiers de plus de 1,70 m. Pour les autres, elle reste interdite. En tout cas, hasard ou pas, c'est à deux minutes d'un autre chantier danois très célèbre, X-Yachts, que nous avons passé la nuit précédée d'une balade en ville marquée par la rencontre de ses gardiens en costume local du XVIII^e siècle. Le dîner lui, préparé par Jens Quorning, fut pris en terrasse sous la capote, table montée sur la barre d'écoute. Un vrai bonheur et la preuve que sur ce type de bateau, un cockpit bien maîtrisé se révèle un atout maître à l'escale. Atout maître également, toujours pour l'escale – celle de la plage d'Aarö – le flotteur tribord dont l'arrière s'ouvre pour en sortir un kayak. Le bâbord n'est pas en reste, ici utilisé pour le rangement des voiles et du spi que l'on sort par un grand panneau de pont fabriqué spécialement par la société BSI, également implantée à Haderslev. En la quittant le lendemain, on espérait du vent pour profiter des possibilités de vitesse du Dragonfly 35. En vain. Pas plus de 5 nœuds de vent pour un retour à la maison conclu au moteur. Se plaindre ? Pas vraiment. En oubliant son prix, il est rare de naviguer sur un multi de croisière aussi bien abouti. Un tri où les performances n'occulent pas le confort. Un tri qui se manœuvre au port comme un mono. Un tri qui se pose comme un dériveur intégral. What else ?



Dîner sous la tente, un vrai plus du Dragonfly 35. L'arceau arrière du cockpit est ici relevé et reçoit la capote.



Non seulement le barreur profite d'un dossier confortable – l'arceau pivotant –, mais il a le winch servant à l'écoute de GV à portée de main.



Les bancs de cockpit – il a quatre coffres – sont suffisamment longs pour accueillir quatre personnes.



Bras repliés, les passavants de la coque centrale deviennent étroits et dénués de protection.



Il n'y a qu'un accès pour s'asseoir autour de la table. Du coup, le premier assis est forcément est le dernier à se lever.



L'ancre à poste comporte une semelle rapportée bien utile pour débarquer par l'avant.