

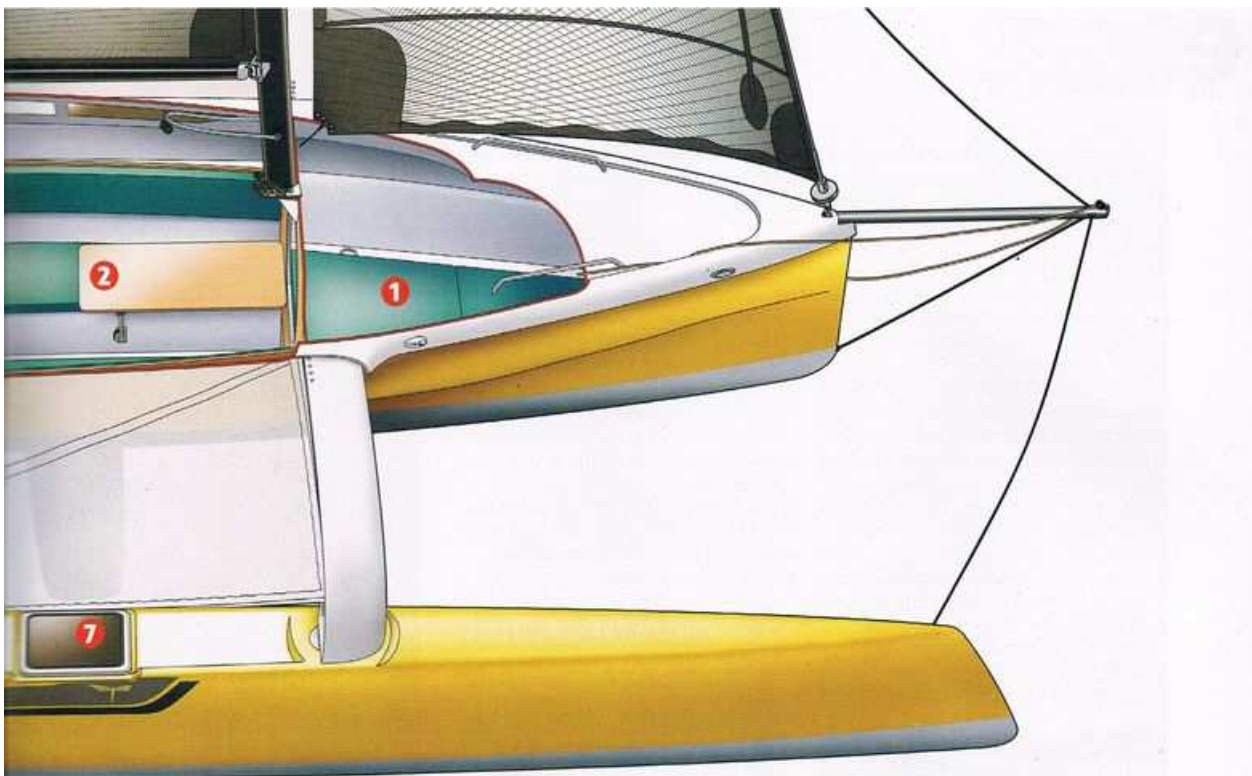
EN CHIFFRES...

LONGUEUR DE COQUE	7,50 m (8,95 m replié)
LONGUEUR FLOTTAISON	7,50 m (7,65 m flotteurs)
LARGEUR	5,80/2,30 m
TIRANTS D'EAU	0,35/1,50 m
SURFACE VOILES AU PRES	41 m ² [version Sport]
FOC AUTOVIREUR	10 m ²
GRAND-VOILE	29 m ² [version Touring 24 m ²]
CODE O	30 m ² [version Touring 28 m ²]
SPI ASYMETRIQUE	55 m ² [version Touring 45 m ²]
MATERIAU	sand, verre/PVC
CONSTRUCTION	monolithique dans les fonds par voie humide cuisson pour les bras
MOTORIZATION	hors-bord 6 ch
BATTERIES	33 Ah (AGM)
NOURRICE CARBURANT	12 l
ARCHITECTE	Jens Quorning
CONSTRUCTEUR	Quorning Boats
IMPORTATEUR	Multisailing (Lorient)
CONTACT	02 97 88 43 90
CATEGORIE/CE	C 4 pers./0 6 pers.
PRIX DE BASE	100 550 €
PRIX BATEAU ESSAYE	130 280 €

Principales options : ouvertures flotteurs (1 176 €), coques couleur (4 775 €), capote (2 028 €), balcons (1 146 €), meubles cuisine (1 368 €), kit élec. (1 644 €), panneau solaire 36 W (1 070 €), centrale Tacktick (1 112 €), girouette-anémo (1 184 €), spi (2 262 €)...



Belle finition sous le pont, l'intérieur est entièrement contremoulé pour une meilleure isolation.



Le Dragonfly 25 en 7 points

1. Dans la cabine avant, la hauteur sur couchette est de 78 cm. La couchette fait 189 cm de long pour 90 de large aux épaules. Le panneau de pont circulaire (en option 828 €) mesure 40 cm de diamètre.
2. La table sur son bras amovible arbore un plateau de 100 x 52 cm.
3. La hauteur sous barrots à l'entrée de la cabine est de 147 cm. Les banquettes font 200 x 50 cm. En mode couchette double, la largeur est de 135 cm.
4. Le fond du cockpit fait 203 cm de long pour 73 de large, les bancs 187 x 36 cm.
5. La barre d'écoute, dont le support reprend la compression des bras, fait 150 cm.
6. Les trampolines mesurent 330 x 140 cm.
7. Les coffres dans les flotteurs font 242 cm de long pour 34 de large, la profondeur est de 75 cm. Le panneau d'ouverture mesure 44 x 26 cm.



▲ On peut s'isoler un peu dans la cabine avant, et même bénéficier d'une entrée privative par le panneau de pont.



▲ La table a été abaissée, et complétée par un panneau sur charnières. Elle permet d'installer la grande couchette double pour la nuit. Un lit vaste et plutôt confortable.



▲ Les toilettes chimiques ont leur place sous la couchette avant (notez le papier toilette sous le panneau), d'où l'intérêt du petit store (ci-dessus).

oscille entre 10 et 13 nœuds. Cette vitesse est aussi un gage de sécurité : elle permet de négocier la mer au mieux en évitant les crêtes les plus agressives. Par moments on se dit qu'on aurait pu se contenter d'un ris, mais en fin de compte il vaut mieux garder de la marge pour encaisser les rafales. Et de fait, pendant ces trois heures très humides, nous prenons quelques claques mais ne perdons jamais le contrôle : le safran sous le vent travaille toujours au mieux. Sur un monocoque, même plus grand, nous nous serions sûrement offert une ou deux sorties de piste ! C'est le long de la côte de Belle-Ile, quand la mer nous semblait moins impressionnante, que nous avons rencontré les vagues les plus courtes – et donc les plus pentues. Il fallait s'y attendre, car la côte canalise le courant de jusant... Au final, ces surfs endiablés se terminent tous bien, sans plantage d'étraves ni carambolage d'aucune sorte. Les flotteurs volumineux – notamment à l'avant avec leur étrave inversée très prononcée – jouent leur rôle. L'expérience de Jens Quorning, fils du

fondateur du chantier, qui dessine lui-même les Dragonfly à la suite de son père, y est aussi pour quelque chose : nous avons pour lui une pensée chaleureuse au moment de passer enfin la pointe de Kerdonis qui marque la fin de cette descente endiablée.

Là, sous le vent de Belle-Ile, nous trouvons un bout de côte d'un calme presque irréel, succession de falaises et de criques sableuses. Délaissant Port An-Dro, la première, nous prolongeons le bord jusqu'aux coffres mouillés devant Port-Maria. Nous n'osons pas nous aventurer dans l'étroit canyon de Port-Maria où nous aurions pu nous échouer pour la nuit – les fonds en polyester monolithique de la coque centrale sont faits pour cela mais le soir tombe, la fatigue est là, et nous avons eu notre lot d'aventure pour la journée. Nous le croyons du moins.

LA CUISSON DES PÂTES TOURNE A LA PUNITION

Mais la cuisson des pâtes, opération a priori anodine, tourne à la punition... par notre faute. Frisant l'asphyxie, l'incendie et l'apoplexie, nous apprenons une fois pour toutes qu'il ne faut jamais mettre du pétrole (même dit « désaromatisé ») dans un réchaud à alcool, ce qui semble avec le recul assez évident. Mais bon, nous avions faim !

Une bonne nuit, dans le triangle avant pour Jean-Marc, et sur la grande couchette double – de conception fort ingénieuse – pour les deux autres protagonistes. La sellerie est bien un peu ferme, mais l'espace ne manque pas et la hauteur sous barrots est largement suffisante. Même la surface vitrée est généreuse. Comme dans tous les petits bateaux, il faut composer avec les affaires des uns et des autres et gérer au mieux l'encombrement généralisé de la cabine qui s'ensuit. C'est à ce moment-là qu'on apprécie le mieux l'astucieuse échelle de descente escamotable – elle se rentre sous le cockpit – pour accéder directement à l'arrière et augmenter le volume disponible. D'autant que l'absence d'échelle ne nous empêche pas d'accéder au cockpit en prenant appui sur les coins des banquettes. Ce cockpit, d'autant



▲ Pour quitter Le Palais, nous n'avons pas hésité à envoyer les voiles dans le port.



plus accueillant qu'il est parfaitement protégé par la capote de rouf, nous sert à stocker tout ce qui est trop humide et trop sale pour rester dans la cabine... à l'exception des équipements qui ne tardent pas à ronfler ! Le lendemain, pas question de faire chauffer de l'eau sur notre réchaud à fumée noire, et c'est donc particulièrement motivés que nous commençons à tirer des bords dans une brise encore soutenue vers Le Palais et ses cafés accueillants. En fait, nous y serons pour le déjeuner, car nous consacrerons l'essentiel de la matinée à une séance photos. Mais aussi un peu parce que nos performances au près ne sont pas complètement satisfaisantes, la faute à un malencontreux problème de dérive... Ces quelques bords seront quand même l'occasion d'apprécier la facilité de manœuvre au louvoyage avec ce foc autovireur. Une fois la grand-voile bordée – facile avec cet imposant palan à huit brins –, le barreur n'a rien d'autre à faire que de changer de trampoline. Le bateau vire facilement, mais assez lentement pour qu'on passe d'un bord à l'autre sans se presser. La mer étant plus calme que la veille, on barre volontiers face à la route, assis sur le bras. Si on choisit le flotteur, il faut s'asseoir en plein milieu du plat-bord, voire légèrement

LE DRAGONFLY 25 FACE A SES CONCURRENTS

Modèle	Dragonfly 25 Sport	Dash 7,50 Mk II	Astus 24	Tricat 25 Evo.
LONG. COQUE	7,50 m	7,38 m	7,40 m	7,70 m
LONG. FLOTTAISON	7,50 m	7,19 m	7,20 m	7,40 m
LARGEURS	5,80/2,30 m	5,60/2,50 m	5,25/2,54 m	5,50/2,52 m
TIRANTS D'EAU	0,35-1,50 m	0,30-1,60 m	0,35-1,45 m	0,35-1,20 m
DEPLACEMENT	1 050 kg	850 kg	760 kg	780 kg
SV AU PRES	41 m ²	39,80 m ²	34,60 m ²	40,50 m ²
ARCHITECTES	Jens Quorning	BE Corsair	Erci Henseval	I. Michal/A.Houdet
MATERIAU	sand. verre/PVC	sand. verre/PVC	sand. verre/PVC	sand. verre/PVC
CONSTRUCTEUR	Quorning Boats	Corsair Marine	AstusBoats	Tricat
PRIX DE BASE	100 550 €	71 800 €	52 250 €	57 200 €

L'avis de Voile Magazine : la réputation des Dragonfly n'est plus à faire et la qualité de leur construction ne fait aucun doute, mais l'écart de prix avec leurs concurrents américains et surtout français est quand même impressionnant. En particulier avec le Tricat qui bénéficie du même système de repliage et affiche 270 kg en moins.



« Un petit multicoque permet aussi de frôler la plage pleine balle sous code O...
On se croirait presque en raid cata sur l'île de Houat. »

à l'extérieur pour les grands gabarits, ce que je n'osais pas faire dans la grosse mer de la veille. La barre elle-même est d'une taille agréable et on l'a bien en main. Mais si elle était un peu plus coudée, on aurait une position plus ergonomique sans avoir besoin de se mettre au quasi-rappel.

Au Palais, le personnel du port nous prend immédiatement en charge et nous propose une place au ponton de l'avant-port que nous acceptons volontiers. La manœuvre est rendue facile par le « faux poste de barre » central, dédié uniquement à ces évolutions au moteur et qui permet, en orientant à la fois le hors-bord et les safrans, de pivoter quasiment sur place. Moins pratiques en revanche ces flotteurs très longs et leurs étraves inversées très exposées, qu'on ne peut pas garnir d'une défense depuis le bord. Dans ces cas-là, on installe généralement un bout de va-et-vient qui permet d'envoyer le pare-battage jusqu'à l'étrave sans quitter le trampoline... à faire d'urgence ! Heureusement, notre trimaran reste léger et facile à déborder. Une autre solution aurait pu consister à replier le trimaran avant de venir au ponton. C'est facile. Il suffit d'ouvrir le mousqueton de sécurité situé à l'arrière du trampoline, côté flotteur, après quoi tout se fait dans

Terrasse et vue sur rade



La terrasse du Nausicaa, excellent spot pour profiter de la lumière du soir sur l'entrée du Golfe.

La rade est celle de Port-Navalo, la terrasse celle du Nausicaa où nous avons passé une excellente soirée pour oublier les pâtes laborieusement cuites sur le petit réchaud à alcool du bord. C'était assurément la meilleure adresse du port pour dîner, d'abord parce que c'était la seule ouverte, mais aussi parce que les patrons nous ont accueillis avec beaucoup de gentillesse malgré l'heure tardive, et surtout parce que nous nous sommes régalés. On vous recommande en particulier le saumon fumé « ici même, à Arzon » et servi avec une sorte de crème moutardée dont le chef a le secret. Un régal !

A voir... et à revoir !

le cockpit. De chaque côté, deux sorties de bout (il s'agit en fait d'une seule manœuvre en continu) marquées « fold in » et « fold out ». En passant la main dans la baille à bouts, on trouve immédiatement un double bloqueur couplé : c'est lui qui verrouille le flotteur en position dépliée. A partir du moment où vous l'avez ouvert, si le mousqueton de sécurité n'est plus en prise, n'allez pas marcher sur le trampoline, vous risquez de passer au travers... Utilisez plutôt les bras pour aller choquer et détendre les bastaques. Puis repliez. Il peut y avoir un point dur au début, mais dès que le mouvement est enclenché tout devient facile, les bras pivotent en arrière et le flotteur vient se ranger sous le pont qui le masque à moitié. Quand les deux flotteurs sont ainsi repliés, le bateau ne fait plus que 2,30 m de large, mais il s'est allongé vers l'arrière de 1,30 m ! Il est aussi un tout petit peu plus haut sur l'eau, les flotteurs ayant tendance à descendre au repliage et à soulager d'autant la coque centrale.

REPLIE, IL S'APPARENTE A UN CATAMARAN

Il gagne d'ailleurs en stabilité latérale et s'apparente à un catamaran... mais l'encombrement est celui d'un monocoque, et c'est bien pratique au port. Ce système de pliage, inventé par les Quorning et imité depuis par Antoine Houdet pour ses Tricat, est assez génial. Son seul inconvénient, outre les contraintes de construction qui contribuent au coût élevé de ces bateaux, est de limiter le dièdre, c'est-à-dire l'angulation horizontale des bras. Mais un trimaran au dièdre prononcé est de toute façon assez inconfortable au mouillage puisqu'il tend à rouler d'un flotteur sur l'autre. Pas d'hésitation donc, la formule repliable est bien celle qu'il faut retenir pour le trimaran de croisière.

La nôtre continue, toujours rapide, en direction de la baie de Quiberon – dont nous convoitons les eaux abritées – et de ses îles. Cap sur l'ouest de l'île de Houat au petit travers, c'est un peu « pointu » pour le spi mais le code 0 fait merveille dans ce vent d'une quinzaine de nœuds et les vitesses à deux chiffres s'installent à nouveau sur le speedo. Le barreur, lui, s'amuse, cherche les meilleurs angles pour aller encore plus vite avec son vent vitesse, provoque un surf... Impossible de s'ennuyer sur un multi bien toilé ! Il faut juste rappeler parfois au barreur qu'il est censé suivre un cap. Le nôtre nous mène tout droit sur la trajectoire d'un grain que nous rencontrons en plein passage du Béniguet. Le vent monte d'un coup, les étraves sifflent. Sous ce gros cumulonimbus, on aurait vite fait de se retrouver en surpuissance et il est plus prudent de rouler le code 0. C'est la seule manœuvre qui nécessite de quitter le cockpit : il faut haler la drosse en continu depuis le trampoline. Toutes les autres manœuvres,



Le cockpit est bien protégé par la capote qui couvre les winches du rouf. L'écoute de foc revient à bâbord.



La drosse d'enrouleur est une tresse fine et glissante assez agressive pour les mains.



L'échelle de descente est escamotable sous le cockpit où elle est maintenue à l'horizontale par un petit bout.



En l'absence de fillères, les sangles sont indispensables pour sécuriser la position du barreur.



Les voiles et les pare-battage trouvent facilement leur place dans les flotteurs.

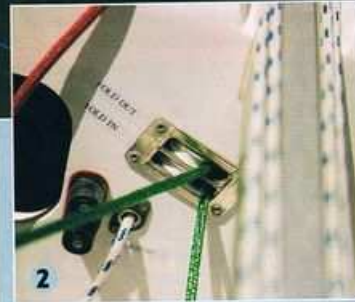


Il faudrait un petit va-et-vient pour envoyer un pare-battage sur l'avant du flotteur.

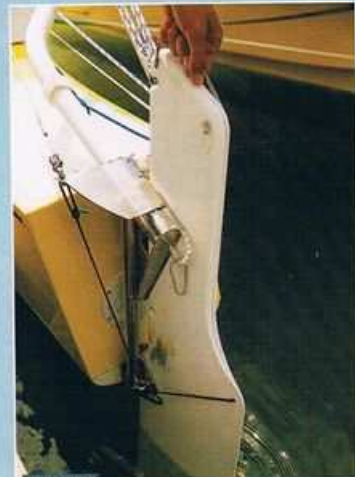




Le système de pliage de la plateforme est une merveille de simplicité. Il suffit d'ouvrir le mousqueton de sécurité (1), de mollir les bastaques, puis d'ouvrir le bloqueur de drosse en continu avant de tirer dessus (2) : le flotteur se rabat en venant sur l'arrière. Le tout ne prend pas plus de trois minutes.



Malin, notamment pour les écoutes de code 0, ces bannes à bouts pratiquées dans les trampolines.



Le système de relevage des safrans comprend un taquet fusible qui protège l'appendice en cas de choc.



La barre centrale est rudimentaire mais suffisante au port, d'autant qu'on a le hors-bord sous la main.



Pas de balcon avant (il est en option), mais le petit pavois et les mains courantes sécurisent la plage avant.

y compris les drosses permettant d'orienter le mât tourmant, reviennent à ce petit cockpit où l'on a vite fait de prendre ses repères, même si l'on vient du monocoque. Que ce soit le palan de l'écoute de grand-voile sur son chariot qui barre le cockpit au niveau des bras, l'écoute de foc qui revient au winch de drisse, celles du code 0 sur les winches d'hiloire, tout tombe sous la main et rien n'est physique. Les manœuvres ont été soigneusement démultipliées, la drisse de GV mouffée.

DES KILOMETRES DE BOUTS DANS LE COCKPIT

Du coup, il faut juste savoir s'organiser avec quelques kilomètres de bouts dans le cockpit... et composer avec une capote un peu étroite, à l'image du rouf, qui vous empêche de faire des tours de winch complets. La zone de manœuvre n'est pas immense, elle se situe entre la barre d'écoute et la descente : il ne faut pas y être plus de deux. Sur cette version Sport, la partie arrière n'est utilisée que pour les manœuvres au moteur puisqu'on barre depuis les flotteurs. Dans la grosse mer rencontrée la veille, on aurait d'ailleurs préféré barrer depuis le cockpit, ce qui tend à militer pour la version Touring et son safran central. Il faudra alors se contenter d'un mât en aluminium et d'une grand-voile un peu plus sage, la belle affaire... La version Sport est conçue pour pouvoir naviguer sur un flotteur : leur volume correspondant à 160% du déplacement est calculé pour, et les safrans excentrés offrent une surface antidérive suffisante sous le vent. A l'usage, on peut aussi se dire qu'elle est plus adaptée aux sorties en eaux abritées qu'aux longs bords au large. Pour de vraies croisières, on pencherait plutôt pour la version Touring, qui est en outre 20% moins chère.

Et puisqu'on évoque la croisière, essayons-nous au mouillage devant la Grande Plage de Houat. Pas besoin de baille à l'étrave, il suffit d'extraire l'ancre légère (en aluminium) du coffre arrière et de frapper son bout plombé sur l'un des taquets rétractables intelligemment fixés à l'horizontale sur le liston. On mouille ensuite depuis le trampoline, en appuyant éventuellement les genoux sur le bras avant. Si on y passe la nuit, et surtout si le mouillage est encombré, il reste ensuite à gréer une pantoire pour limiter l'évitage. Idem pour saisir un coffre : pas d'acrobaties à l'étrave, tout se fait depuis l'un des bras... avec une facilité déconcertante. C'est ce que nous nous disons en attrapant notre corps-mort à Port-Navalo. Elle est belle la vie en trimaran.

Notre seule frustration sera de n'avoir pas pu mesurer les performances réelles de la bête au près, la faute à cette fichue dérive bloquée à mi-course. Les Dragonfly sont d'excellents bateaux, nous n'avons pas vraiment de doute là-dessus, la seule question est de savoir s'ils valent leur prix. D'un point de vue économique et industriel, la réponse est oui. Il suffit de considérer le nombre de moules nécessaires à la construction de ce 25 pieds en sandwich (avec passage au four pour les bras), le niveau de finition et la qualité du système de repliage. Du point de vue du programme de ce week-end rapide, la réponse est moins évidente ; elle est surtout éminemment subjective. Et en matière de bateaux, comme toujours, quand on aime... ■

6 chevaux en standard

Outre la nourrice et le bidon d'essence, le coffre arrière peut contenir une ancre plate et son bout plombé.



Le Dragonfly 25 est livré en standard avec son hors-bord de 6 chevaux (Tohatsu) à arbre long. Ce moteur s'avère très pratique au port. Le fait de pouvoir l'orienter permet de pivoter à peu près sur place. Il est également suffisant pour un bout de route, mais sur ce genre de bateau, même dans des vents très légers, il est quand même très rare d'aller plus vite au moteur qu'à la voile. Tant mieux, car c'est quand même assez bruyant, un hors-bord. S'il faut vraiment faire un peu de route pour rallier un port dans la pétrole molle, la nourrice de 12 litres, également livrée en standard, offre 6 heures d'autonomie, soit une trentaine de milles. En croisière, on peut embarquer un jerrican d'appoint qui prendra place dans le grand coffre arrière.

NIVEAUX SONORES

Vitesse	Cockpit	Cabine
4 nœuds	70 db	64 db
5,4 nœuds	80 db	74 db