



# 1 DRAGONFLY 32'

## UN BEL EQUILIBRE SPORT-CONFORT

Le chantier danois de Skaerbaek poursuit le renouvellement et la modernisation de ses trimarans repliables. Le 28' a remplacé la famille des 920, le 35' a pris position au sommet de la gamme ; le Dragonfly 32' vient répondre de façon pertinente aux exigences des programmes intermédiaires pour qui le 28' est trop petit et le luxueux 35' trop cher.

Texte et photos : Philippe Echelle



**QUORNING BOATS:  
MANUFACTURE DE  
TRIMARANS DEPUIS 1981**

Nous avons décrit en détail le parcours des Quorning, père et fils, lors de l'essai du 35' (MMag No 127). Cette deuxième visite confirme les observations de 2007. Jens est totalement installé au poste de commande de cette usine paysagère à taille humaine. Il dirige la fabrication et pilote la conception et le design. Sa formation (chez Dick Newick, entre autres, où il collabora à la construction de ROGUE WAVE et de PAT'S) a fait de lui un authentique compagnon, attentif à tous les éléments constitutifs de ses multicoques à la

santes étanches. L'isolation, le chauffage, la ventilation et l'aspiration des poussières sont assurés par des équipements puissants et efficaces. La culture de l'hygiène et de la sécurité est manifeste dans tous les compartiments de l'activité. Depuis 2 ans, le chantier s'est doté d'un vaste nouveau hangar exclusivement dédié à la stratification. Les collaborateurs sont jeunes, mais disposent tous d'une maturité professionnelle évidente. Les opérations de fabrication sont rationalisées et ne laissent aucune place à l'improvisation. Les outillages font l'objet d'études approfondies et de soins méticuleux afin



**"La brise est maintenant nerveuse, 25-29 nœuds et rentre par rafales que nous accompagnons en abattant. Entre 15 et 20 nœuds au compteur, le Dragonfly glisse en permanence sur ce clapot vif..."**



cinématique complexe. Il est aussi un architecte accompli qui met en œuvre son propre style et puise dans un riche passé de coureur de haut niveau (champion d'Europe de F28) et de navigateur exigeant (c'est son père, Borge, qui était l'auteur des premiers Dragonfly). L'organisation du travail est rigoureuse, méthodique ; elle correspond à l'image presque caricaturale d'efficacité que nous avons en Europe de l'Ouest. Les différents ateliers communiquent les uns avec les autres, mais chaque cellule peut être confinée au moyen de portes couliss-

d'optimiser la réalisation de pièces complexes sans défauts et de contre-moules intérieurs aux formes sophistiquées. L'apport de Steen Olsen, virtuose de la 3D, est significatif, il participe à la performance de l'ensemble de production et à la qualité finale de ces beaux objets.

**A LA DÉCOUVERTE  
DU DRAGONFLY 32'**

La marina de poche de Skaerbaek est l'endroit idéal pour mettre en valeur les possibilités de contorsionnistes des Dragonfly. L'entrée est sinueuse et étriquée, les

pontons recroquevillés autour du port de pêche et les places calibrées ! Heureux hasard, les trois modèles y ont élu domicile provisoire. Transportable au gabarit routier, le 28' replie ses ailes dans des réservations de la coque centrale et s'inscrit dans les fatidiques 2,50 m sans démontage. Le majestueux 35' conserve un certain carrossage de ses flotteurs, le 32' adopte une géométrie futée : les amas étroits aux francs bords élevés restent stables dans le plan vertical, contribuant ainsi à une allure ramassée qui facilite l'utilisation des pare-battages (gonflables ou plats) quand les centimètres comptent. La largeur ne dépasse pas 3,60 m, il se glisse dans un gabarit de monocoque de longueur équivalente. Une attention ciblée a été portée à l'ergonomie des déplacements en position repliée : les garde-corps inox tubulaires sécurisent la large

plage avant ; des plats-bords confortables ceinturent le roof, ouvrant un accès aisé au cockpit. La main courante encastrée montre que l'on a pensé à tout et corrigé les petits points faibles de la génération 920. Le design du roof est élégant et dissimule un espace intérieur spectaculaire pour un tri de 10 m. Le travail artistique effectué sur les arêtes supérieures et le dessin des hublots est sans doute une des clés de cette réussite esthétique. Le crosage des bras, la fusion de leurs lignes avec la silhouette générale et les ancrages dans les platines rotatives de flotteurs sont superbes. Les entrées d'eau sont fines, un V évolutif permet aux œuvres vives de se raccorder harmonieusement au redan très marqué qui aide au spatulage à haute vitesse en procurant l'espace interne souhaité. Les sections arrière en coupe de champagne limitent le creux de coque, le dernier



**1 :** Full speed, sillages fumants, étraves moissonnant le spray à grands coups de surfs gourmands, voici le Dragonfly 32...

**2 :** A pleine vitesse en runs ou en balade découverte, le Dragonfly 32' (ici la version Supreme) joue de ses multiples facettes pour le plaisir des équipages.

**3 :** Une ligne que l'on reconnaît entre mille : le 32' est le digne descendant de la famille Dragonfly.

**4 :** Dans la version Supreme, le 32' est équipé de sublimes voiles à membrane signées Elvström.

**5 :** L'aptitude à l'échouage complète la palette de ressources du Dragonfly 32' ! Imaginez une soirée à Indian Creek (Antigua) ou à Houat après une après-midi passée à faire fumer les étraves...



mètre de voûte est totalement plat. Les flotteurs étroits proposent une nouvelle approche : ils optimisent le passage du bateau dans le clapot et tirent la progressivité de leur mise en volume de la verticalité des bordés. Cette opposition de formes (coque centrale plate, amas étroits, mais élevés) vise à lutter contre les effets de blocage au près dans la mer.

#### PORTS SATURÉS ? REPLIEZ-VOUS !

Quorning repousse plus loin sa maîtrise de la géométrie dans l'axe horizontal en simplifiant les circuits de drosses. La limitation de l'ouverture des bras vers l'avant est assurée par un câble fixe tandis que le blocage en position est dédié à un puissant palan réglable depuis le cockpit ; deux sous-barbes amovibles viennent doubler la sécurité. Ce système en croix "tout extérieur" (sous les trampolines) est rationnel, il évite les circulations de bouts dans les bras. Les généreux water stays (câbles Dyform en charge des efforts verticaux) sont orientés dans un angle plus ouvert. Les généreuses pièces mécano-soudées qui jouent le rôle de charnières sont de vrais éléments d'orfèvrerie et paraissent avoir encore progressé dans la conception et la réalisation (plus d'épaulement de matière, d'emboîtement et de recouvrement, double axe d'articulation).



#### AMÉNAGEMENTS INTÉRIEURS : VOLUME ET STYLE CONTEMPORAIN

L'impression d'espace est frappante (le 32' est très proche du 35' !), les plans de travail sont abondants et le carré est transformé par l'encastrement du puits de dérive. Ce résultat étonnant est le fruit

d'une intelligente et minutieuse conception 3D du module central et du contremoule structural. Le dessin de l'appendice abandonne l'approche quart de cercle en offrant profondeur et faible corde. L'encombrement réduit autorise une 3e couchette double (convertible) dans le carré. Si l'on ajoute des cabines avant et arrière totalement séparées et un cabinet de toilette cohérent, on se demande où les Danois sont allés chercher tout ça ! Le style général se veut simplifié par rapport à l'opulent 35', mais la qualité traditionnelle est bien présente. Le choix de l'érable en parement favorise l'impression de clarté et d'espace. Les placards sont nombreux, les équipets munis d'astucieuses fermetures à guillotine rationalisent les solutions de rangement et contribuent à la netteté de l'ensemble en navigation. L'accès à la cabine arrière s'effectue en faisant coulisser l'escalier de descente, certains claustrophobes regretteront peut-être l'absence d'un grand panneau de pont (il y a deux hublots latéraux ouvrants), les ventilateurs seront utiles en Méditerranée. En matière d'habitabilité, n'oublions pas le célèbre cabriolet de toile (option) qui transforme le cockpit en un véritable carré d'extérieur, un bimini articulé est également disponible pour les régions chaudes.

#### PERFORMANCES, CONFORT ET AGILITÉ

Ayant diagnostiqué les petits défauts des générations précédentes (le principal étant l'habitabilité restreinte sur les 920 et 1000), Quorning poursuit sa démarche d'innovation, il vient de mettre à l'eau un 32' à l'étonnante maturité. Les laques sont confiées à un spécialiste qui dispose de la cabine et de l'expérience

ad hoc, j'ai vu un exemplaire (le No 3) d'un bleu à couper le souffle !

La séance de photos réalisée avec 10-15 nœuds réels donne la mesure. Le 32' prend bien la lumière dans sa superbe livrée marron métallisé, il ratisse la baie "full speed", sillages fumants, étraves moissonnant le spray à grands coups de surfs gourmands ! L'observation de la bestiole dans le téléobjectif transmet déjà une foule d'informations. Le bougre est rapide, j'aime aussi sa silhouette ! Le plan de voilure de la version Supreme est copieux, comme toujours sur les versions sport de la marque. Les voiles à membrane Elvström Danemark sont magnifiques (les problèmes de vieillissement prématuré de ces voiles high-tech semblent aujourd'hui maîtrisés). La coupe, la façon et la tenue sont superbes, elles sont visiblement très propulsives. A bord, la première bonne sensation provient de l'ergonomie du cockpit : en avant de la barre d'écoute, les régleurs disposent de la surface pour évoluer à leur aise, le plan de pont, très lisible, tombe sous la main. Le barreur est choyé, bien équilibré sur les cale-pieds tubulaires. Stick à large poignée ou barre raquette en main, aucun obstacle ne vient perturber cette position confortable qui sera susceptible d'être conservée longtemps. Un échouage (volontaire) met en évidence les capacités amphibies (sur terrain adapté) du trimaran. Cet aspect du cahier des charges peut sembler marginal, c'est pourtant un atout dans de nombreuses situations (mouillages encombrés, mangroves, barres de fleuves, ports lilliputiens, transport...). Sitôt le grain passé, une marche arrière nous arrache à cette plage bucolique. Le vent fraîchit progressivement pendant le long bord de près ; 10, 15, puis 20 nœuds réels sous grand-voile et génois entiers, le 32' tolère bien cette allure soutenue. Une ligne de grains à plus de 25 nœuds impose le premier ris ; le travail consacré au calcul du mât carbone en enroulement filamenteux



#### FICHE TECHNIQUE

|                                                                 |
|-----------------------------------------------------------------|
| Architecte : Jens Quorning et Steen Olsen                       |
| Constructeur : Quorning Boats                                   |
| Longueur : 9,80 m (replié 12m)                                  |
| Largeur : 8 m (replié 3,60 m)                                   |
| Tirant d'eau : 1,95/0,5 m                                       |
| Poids : 3,3 t                                                   |
| Surface GV : 57 m2 (Supreme), 47 m2 (Touring)                   |
| Génois : 31 m2 (Supreme), 26 m2 (Touring)                       |
| Spi asymétrique : 110 m2 (Supreme), 90 m2 (Touring)             |
| Code zéro : 68 m2 (Supreme), 50 m2 (Touring)                    |
| Bout-dehors rétractable : 2 m (Supreme), 1,75 m (Touring)       |
| Catégorie d'immatriculation CE : A insubmersible                |
| Motorisation : Hors bord 30 CV Tohatsu 4 temps arbre super long |
| In board ou électrique 20 CV                                    |
| Prix : version standard avec hors bord                          |
| 25hp 4 tps Tohatsu                                              |
| Touring 205 900 euros HT                                        |
| Supreme 219 900 euros HT                                        |

et aux arcs de gréement est visible car le profil reste parfaitement cohérent, sans la moindre déformation. La piste de glisse (travers, large) s'ouvre devant nous, l'allure reine pour ces bateaux ! La brise est maintenant nerveuse, 25-29 nœuds, et rentre par rafales que nous accompagnons en abattant. Entre 15 et 20 nœuds au compteur, le Dragonfly glisse en permanence sur ce clapot vif, mais sans mer réellement formée, les accélérations franches s'enchaînent au rythme des risées ; le recours au choqué de traveler est rare. Les flotteurs étroits permettent à l'ama au vent de s'élever comme sous l'action d'un dièdre et de soustraire le bordé à l'impact des vagues, la poussée verticale sous le vent augmente sensiblement et l'assiette se stabilise lorsque l'appui nécessaire est acquis. Malgré ces conditions sportives et une vitesse élevée, la stabilité du 32' reste très rassurante. L'équilibre de barre, impeccable au près, est par moment

sont pas des obstacles, elles permettent de lofer encore, sans toucher à l'écoute de GV qui est juste sous surveillance. En ouvrant de quelques degrés, les 15 nœuds sont tutoyés instantanément. En fin d'essai, nous faisons parler la poudre une dernière fois, génois déployé. Le plan de pont est biomécaniquement pertinent, les puissances des winches Andersen sont adaptées (un des deux 46' est électrique, une option sur notre unité d'essai), l'accastillage Ronstan remarquable de fluidité. Les "préventeurs" de GV (palans débordés pour régler la chute du reaching au large) sont en place, comme les barbers de foc. Sur le Supreme, les régatiers n'auront aucune préparation à assumer. La manœuvre au moteur (hors bord, diesel in bord ou électrique in bord ; notre 32' d'essai était en version électrique) ne pose aucun problème compte tenu de l'agilité de l'engin, mais un propulseur peut s'avérer utile pour l'usage intensif en marinas.

**A 10-12 nœuds, serrant l'apparent à 30°, virant au ras de la berge, la libellule fait une véritable démonstration ! Des monocoques qui moulinent à fond face au vent se voient proprement déposés.**

altéré par une cavitation sur notre prototype (ventilation du superbe profil à haute vitesse), le chantier corrige. La chevauchée s'interrompt à regret (quel bonheur, ces runs échevelés !). L'orientation du relief nous place maintenant au près serré, il faut tirer des bords. Ce qui aurait pu devenir une punition se transforme en une cavalcade nerveuse et enthousiasmante. A 10-12 nœuds, serrant l'apparent à 30°, virant au ras de la berge, la libellule fait une véritable démonstration ! Des monocoques qui moulinent à fond face au vent se voient proprement déposés. Le 32' vire sur place et la relance est immédiate ; la barre douce et précise ne nécessite aucun effort, le bateau va tout droit ! Les rafales très appuyées (35 nœuds !) ne

### CONCLUSION

Le 32' est un modèle réussi. Il est joli, le design croisé des bras fait oublier qu'il s'agit d'un trimaran repliable. L'esprit général des prédécesseurs est bien sûr conservé, mais le concept progresse sur de nombreux points secondaires qui rendent l'utilisation encore plus agréable (jupes de flotteurs pratiques, implantation des taquets arrière, accès aux trampolines "de plain-pied", habitabilité, option moteur électrique...). La version Supreme est survitaminée et procure des sensations intenses dans le médium, mais le Touring ne devrait pas être loin derrière dans la plupart des conditions. ■



**6 :** Cockpit spacieux, trampolines de plain-pied, bras croisés, accastillage haut de gamme et voilure copieuse, le 32' abat ses atouts !

**7 :** Au port, une place de monocoque suffit à accueillir ce multicoque décidément atypique !

**8 :** Lumière, espace, convivialité, bienvenue à bord du Dragonfly 32, un tri de 10 mètres qui a tout d'un grand !

**9 :** En plus des deux cabines doubles, la table du carré se transforme en couchette double. Pratique !

**10 :** A bord d'un tri, l'intimité peut aussi être préservée...



- ◆ Rapport qualité-prix
- ◆ Plaisir d'utilisation
- ◆ Habitabilité



- ◆ Les options font grimper le prix de base
- ◆ Cabine arrière un peu confinée
- ◆ Entretien technique soigneux indispensable

## LES CONCURRENTS

| Modèle                         | TRIFORSIX 34 | CORSAIR 37 CR RS | TRIMAX 10.80 |
|--------------------------------|--------------|------------------|--------------|
| Constructeur :                 | Tournier     | Corsair          | Trimax Yacht |
| Surface voiles au près en m2 : | 69           | 74               | 89           |
| Poids en t :                   | 3,250        | 2,5              | 2,8          |
| Prix en euros HT               | 230 000      | 262 000          | 339 700      |