

# Gli 80 anni del “Dragone”



**C**on tutta una serie di regate in Europa e in America, quest'anno viene celebrato l'ottantesimo compleanno della classe Dragone. Questa imbarcazione monotipo a scafo tondo e chiglia, è nata nel 1929 da un'idea del norvegese Johan Anker per la realizzazione di una barca a vela poco costosa, da utilizzare sulle acque dei mari del nord, principalmente per il diporto e per questo dotato di una cabina con cuccette.

Nel corso degli anni, grazie alle sue qualità evolutive e alla tenuta in navigazione, ha attirato gli interessi degli appassionati di vela e, soprattutto, degli sportivi, uscendo dai confini scandinavi e diffondendosi in seguito anche oltreoceano in Paesi dove lo sport velico è largamente praticato, come Stati Uniti e Australia.

## Storia di una classe

Inizialmente l'imbarcazione ha preso il nome del suo progettista e successivamente, ma non è mai stato chiaro come e perché, le fu dato quello attuale: “Dragon”. Secondo una leggenda, non verificata, quando il progetto realizzato dal cantiere Anker & Jensen fu presentato per il riconoscimento ufficiale all'*International Yacht Racing Union* (IYRU), qualcuno cambiò il nome Anker in *Draggen* (drago in norvegese) e qualcun altro,

*La celebre  
imbarcazione monotipo  
a scafo tondo e chiglia  
festeggia il suo  
ottantesimo anno*

*“probabilmente pensando che questi norvegesi non sanno nemmeno come si scrive Dragon”, lo trasformò nell'attuale nome.*

Meno chiaro è perché in italiano sia stato tradotto con il nome Dragone e non Drago. Si dice perché su un'imbarcazione

scandinava della classe vi era disegnata la polena dei *drakkar*, cioè una testa di drago, chiamata dragone.

Nel 1937 fu istituita l'*International Dragon Cup*, la manifestazione che venne considerata inizialmente come il campionato mondiale dei Dragoni.

L'anno successivo fu stabilito di cambiare il piano velico della barca, ma la nuova regola, a causa della guerra, entrò in vigore solo nel 1947, e con questa novità il Dragone debuttò alle Olimpiadi di Londra.

Nel 1948 fu costruito *Ausonia* (I-1), il primo Dragone con la sigla italiana, dal cantiere Beltrami di Vernazzola (Genova), per conto del Reale Yacht Club Canottieri Savoia di Napoli, per la partecipazione alle Olimpiadi.

Agli inizi degli anni '60 si svolsero numerose riunioni informali fra proprietari di Dragoni appartenenti a varie nazioni che volevano costituire l'associazione internazionale di classe; a seguito di quegli incontri fu indetto un meeting, per il 31 ottobre 1961, durante il quale fu deciso di



È evidente la purezza delle linee di *Buriana*, il Dragone di Piero Guidi, fondatore dell'Associazione Italiana Classe Dragone; in apertura, il logo delle manifestazioni per gli 80 anni della classe

stilare uno Statuto da sottoporre ad approvazione in un'apposita ulteriore riunione da organizzare durante la Gold Cup del 1962 a Hanko (Norvegia).

In quella occasione, il 23 luglio del 1962, con l'accettazione dello statuto redatto dal britannico Sir Gordon Smith, nacque l'*International Dragon Association* (IDA), allo scopo di fornire consulenza all'IYRU, lasciando a quest'ultima i compiti di amministrare la classe e stabilirne le Regole; l'IDA doveva inoltre occuparsi di mantenere le varie nazioni a contatto fra loro, coordinare le proposte e/o i commenti sulle Regole di classe da sottoporre all'IYRU prima delle riunioni di quest'ultima e dirimere eventuali contrasti in occasione delle regate internazionali.

Nel 1963 fu stabilito che un Dragone, una volta misurato come tale, non poteva essere stazzato nuovamente a meno che non fossero intervenute delle trasformazioni appositamente approvate dall'autorità nazionale, o in caso di misurazioni per regate olimpiche. Questa direttiva, emanata principalmente per diminuire gli interventi sullo

scafo prima delle regate, ha, di fatto, contribuito a rendere l'imbarcazione monotipica.

Nel 1964 fu deciso che le regate per la coppa internazionale "Virginie Heriot", organizzata dallo Yacht Club de France, a Cannes, fossero destinate allo svolgimento del primo Campionato europeo di classe; fu anche stabilito che tale campionato si svolgesse negli anni pari.

Nel 1965, in Svezia, fu organizzato il primo campionato mondiale di classe, da disputarsi negli anni dispari. Ai campionati mondiali erano ammesse due imbarcazioni per nazione.

Nella seconda metà degli Anni '60, l'americano Friedrichs mise sul suo Dragone un albero leggero, che fu ben presto adottato anche da altri proprietari ma questo tipo di albero risultò fragile in regata, tanto che nel 1969 furono emanate delle regole mirate alla determinazione del centro di gravità dell'albero e del suo peso minimo.

In quell'anno fu commissionata a Borge Borsen, titolare del più grande cantiere produttore di Dragoni, la costruzione di un prototipo in vetroresina.



*Venilia*, con l'equipaggio formato da Antonio Cosentino, Antonio Ciciliano e Giulio de Stefano, si è classificato terzo alle Olimpiadi italiane del 1960

Nel 1970 fu provato l'utilizzo di elementi in metallo per l'alberatura come per il tangone, e il loro uso venne introdotto l'anno successivo.

Due anni dopo, le specifiche tecniche studiate da Borresen per un Dragone in vetroresina, furono utilizzate per le Regole di classe dall'IYRU; tali specifiche facevano in modo che le nuove barche avessero lo stesso peso e la stessa distribuzione di pesi di quelle in legno affinché potessero regatare le une contro le altre ad armi pari.

In effetti, grosse differenze fra i due tipi d'imbarcazione non vi sono se non nella manutenzione, maggiore e più costosa per quelle in legno (o classiche) soggette anche ad un diverso deterioramento, minore per quelle in GPR. Le Regole furono dichiarate effettive dal 1° novembre del 1972, così che i Dragoni in vetroresina non furono portati alle Olimpiadi di quell'anno.

Nel 1973 furono utilizzate a livello sperimentale le prime coperte in legno per scafi in vetroresina che, però, furono permesse solo a partire dal 1975.

L'anno seguente, Borresen studiò dei nuovi rig per poter utilizzare un genoa e uno spinnaker più grande, ma dopo le prove effettuate fu deciso di non approvare queste modifiche perché il cambiamento non portava miglioramenti apprezzabili.

Nel 1975 fu permessa la costruzione del tipo "cold moulded".

Il 5 luglio 1989 si è costituita l'Associazione Italiana classe Dragone (AID) grazie a Piero Guidi, proprietario del dragone in legno *Buriana* (I-22), costruito da Pedersen e Thuesen in Danimarca nel 1963, e Stefano Solieri. L'AID è stata riconosciuta dalla Federazione Italiana Vela il 14 novembre 1992.

## I Dragoni alle Olimpiadi

La classe è stata ammessa per la prima volta alle Olimpiadi di Londra nel 1948, e la sua ultima partecipazione è stata a quelle del 1972 di Monaco di Baviera.

Il primo equipaggio a vincere è stato quello norvegese che, sulle acque di Torquay, a bordo del Dragone *Pan*, ebbe ragione dell'equipaggio svedese (su *Slaghöken*) e di quello danese (su *Snap*). Al quarto posto si classificò l'Italia con Giuseppe Carnessa, Bruno Bianchi e Luigi De Manincor, a bordo di *Ausonia*.

Quattro anni dopo, nel 1952 ad Harmaja (Finlandia), Thor Thorvaldsen, Sigve Lie e Håkon Barfod bissarono il successo con la stessa imbarcazione, davanti a un altro equipaggio svedese. Gli italiani si piazzarono al nono posto con *Galatea II*, con equipaggio composto da Giuseppe Carratino, Antonio Carratino e Carlo Maria Spirito.

La Svezia, con Folke Bohlin, già timoniere a Londra, Bengt Palmquist e Leif Wikström, a bordo di *Slaghöken II*, si aggiudicò l'oro olimpico a Port Phillip Bay (Australia) nel 1956. Settimo l'equipaggio italiano composto da Max E. Oberti, Antonio Carattino e Carlo Maria Spirito, a bordo di *Twins VIII*.

L'egemonia scandinava terminò alle Olimpiadi italiane del 1960, quando al termine delle regate di Napoli, sul podio salirono, nell'ordine, la Grecia con l'equipaggio composto dal principe Costantino, Odysseas Eskitzoglou e Georgios Zaimis (su *Nirefs*), l'Argentina di Jorge Salas, Héctor Calegaris e Jorge del Río (*Tango*) e l'Italia con Antonio Cosentino, Antonio Ciciliano, Giulio De Stefano (*Venilia*).

Successivamente, e fino alle ultime Olimpiadi cui la classe ha partecipato (Monaco di Baviera nel 1972), sul podio sono saliti solo equipaggi provenienti da Danimarca (1 oro e 1 argento), Stati Uniti (1 oro e 2 bronzi), Australia (1 oro) e la non più esistente Germania dell'Est (2 argenti e 1 bronzo).

L'Italia si è classificata sesta sulle acque della Baia di Sagami-Enoshima (Giappone, 1964) con Sergio Sorrentino, Annibale Pelaschier e Sergio Furlan su *Argeste*, e non ha partecipato alle altre due Olimpiadi.

## Dragon Gold Cup

I membri della *Clyde Yacht's Conference* istituirono nel 1937 una regata, da svolgersi annualmente e chiamata inizialmente *International Dragon Cup*, con lo scopo di riunire insieme appassionati di varie nazionalità.

In seguito, il club britannico fu ricostituito nel *Clyde Yacht Clubs' Association* e la regata ha preso il nome di *Dragon Gold Cup*, e fino al 1965 è stata considerata il campionato mondiale di classe.

Le prime regole del trofeo prevedevano che la manifestazione fosse organizzata con periodicità annuale, a rotazione, da: Scozia, Francia, Svezia, Germania, Olanda e Danimarca; successivamente, i Paesi ospitanti aumentarono con l'aggiunta di Belgio, Irlanda, Norvegia, Portogallo, Spagna, mentre Olanda e Scozia furono sostituite, rispettivamente, da Paesi Bassi e Gran Bretagna.

Il trofeo messo in palio, che consiste in una massiccia coppa con i manici costituiti da due draghi alati, è trattenuto fino alle regate dell'anno successivo dal vincitore e, in caso non si svolga più la *Gold Cup* o per un anno non sia assegnato il trofeo, questo deve essere restituito alla *Clyde Yacht Clubs' Association*.

L'Italia ha vinto la *Gold Cup* solo una volta, ed è stato Sergio Sorrentino a conquistarla nel 1958 sulle acque di Marstrand (Svezia).

Attualmente, il Paese ospitante viene stabilito dalla *Clyde Yacht Clubs' Association* ed il numero dei partecipanti è limitato ad un massimo di 120 imbarcazioni.

Si tratta di sei regate e la graduatoria è stilata in base a tutti i risultati, senza prova di scarto. In caso d'interruzione la classifica è valida se sono state corse almeno quattro regate. Il percorso è di circa 20 miglia, che può essere accorciato in caso di condizioni meteo avverse, e si sviluppa consentendo rotte di sopravvento e sottovento oppure è costituito da un triangolo con due lati sopravvento e uno sottovento; la partenza deve essere sul lato di sopravvento. Delle 65 edizioni sin qui disputate ben 32 volte sul podio più alto è salito un danese, 15 volte un tedesco; le altre edizioni sono state aggiudicate da paesi europei a meno di quelle del 1959 (Canada) e del 1971 (USA).

## Caratteristiche

Le attuali regole di classe contenute nel "2009 INTERNATIONAL DRAGON CLASS RULES", ed. 1/3/2009 stilate dall'ISAF, individuano bene le caratteristiche di un Dragone.



Un momento dell'internazionale d'Italia Dragoni svoltasi a Sanremo nel marzo 2009 (foto Sergio Ferrari)

L'imbarcazione deve essere costruita in uno dei seguenti modi:

- *carvel plank* (dopo approvazione dell'ISAF per ciascuna barca prodotta), cioè con i comenti appaiati con i lembi messi uno contro l'altro;
- *cold moulded plywood*, cioè utilizzando più strati di compensato fine su una sagoma;
- *strip plank*, una forma di *carvel planking* che utilizza un fasciame molto piccolo a venatura verticale, incollato con adesivi epossidici;
- GRP, cioè in vetroresina.

I Dragoni sottoposti a misurazione dopo il 1° marzo 2008, a meno di quelli costruiti in legno, devono avere una spinta di galleggiamento positiva di 2.500 litri; la spinta è ottenuta con casse di zavorra e/o celle sigillate e riempite con schiuma di poliuretano. I Dragoni sottoposti alla prima misurazione dopo il 1° marzo 1991 o dopo il 1° marzo 2000 devono



Una bella immagine del Dragon britannico vincitore della *Dragon Gold Cup* tenutasi a Cascais nel 2008 (foto Nico Martinez)

avere una spinta positiva di galleggiamento di 1.400 o 1.700 litri, rispettivamente.

La chiglia deve essere di ghisa e il peso deve essere compreso fra 1.000 e 1.010 kg.

L'albero, così come il boma e il tangone, può essere in legno o lega di alluminio, e il suo peso, comprensivo dell'attrezzatura, non deve essere inferiore a 39 kg.

Il peso complessivo dell'imbarcazione, comprendendo albero, alberatura, scafo, pompa di esaurimento, non deve essere inferiore a 1,7 t.

Le vele, realizzate con singolo filato in tela tesa con poliestere (per tutti i tipi di vela) o in tela tessuta con poliammide (solo per spinnaker), forniscono una superficie velica totale di oltre 51 mq.

L'ancora di bordo e il suo cavo (di almeno 30 m e che deve pesare non meno di 3 kg a secco), obbligatori, devono avere un peso complessivo non inferiore a 10 kg, con l'ancora che non può pesare meno di 5 kg.



Un momento di contesa tra tre Dragoni durante l'Internazionale d'Italia del 2009 (foto Sergio Ferrari)

In regata, oltre all'ancora e al cavo citati, devono essere presenti a bordo: una pompa manuale d'esaurimento; un salvagente individuale da 50 Newton per ogni membro dell'equipaggio; due remi o pagaie o combinazione di questi; due buglioli capaci di almeno 9 litri a ciascuno dei quali deve essere assicurata una cima

di almeno un metro; una bussola. Tutto il materiale d'emergenza deve essere posizionato in modo di essere facilmente reperibile senza dover aprire compartimenti sigillati o vie d'acqua.

Sempre durante le regate, sono assolutamente proibiti tutti i dispositivi elettronici, meccanici e non, per le indicazioni relative alla direzione del vento, la tensione delle sartie, la velocità del Dragone e la sua localizzazione. Sono altresì proibiti il trapezio e attrezzature similari.


Il numero massimo delle persone a bordo durante una regata è di quattro, ed il loro peso complessivo, se non diversamente indicato, deve essere inferiore a 285 kg.

Il Dragone è rapido con ogni tempo, naviga benissimo in bolina, è evolutivo e di un'estrema sensibilità alla barra, ed ha un'ottima stabilità di peso. Un'altra caratteristica peculiare è la manovrabilità con la sola randa, che lo rende più sicuro con il cattivo tempo e facile da manovrare in porto.

Sia le vele che l'attrezzatura sono facilmente regolabili e controllabili durante le regate, che normalmente sono vinte da chi interagisce meglio con le condizioni meteorologiche e impiega le migliori tattiche, non per un vantaggio di velocità.

Un Dragone in legno è un piccolo gioiello e con i suoi slanci generosi e questo genoa imponente che gli dà uno stile particolare è un oggetto artistico seducente, degno erede dei magnifici yacht della stazza internazionale.

*Stéphane Jules Buchet*



## DRAGONE

*classe olimpica  
dal 1948 al 1972*

|                     |                |         |
|---------------------|----------------|---------|
| anno                | 1929           |         |
| progetto            | Johan Anker    |         |
| lunghezza scafo     | 8,90 m         |         |
| larghezza           | 1,95 m         |         |
| pescaggio           | 1,20 m         |         |
| peso con alberatura | 1,7 t (minimo) |         |
| peso chiglia        | 1,00 ÷ 1,01 t  |         |
| superficie velica   | randa          | 16 mq   |
|                     | genoa          | 11,7 mq |
|                     | spinnaker      | 23,6 mq |
| equipaggio          |                | 4*      |

\* il peso complessivo deve essere inferiore a 285 kg.