

CENTURION 59 — Nasce in Francia questa barca di grande qualità e prestazioni. Si tratta di un progetto molto classico dal dislocamento importante che ha l'ambizione di essere un riferimento per la crociera di gran classe. La prova in mare non delude le aspettative.

Promessa mantenuta

di ALDO MARTINETTO

Le barche di Henri Wauquiez sono sempre state considerate robuste e di buone prestazioni. Per il cantiere francese, posto nelle vicinanze della Manica, sono infat-

ti di primaria importanza le qualità marine dei propri velieri e questa buona fama gli ha creato un'alta considerazione anche tra i diportisti italiani.

Abbastanza recentemente ha avuto delle ristrutturazioni interne e, pur non abbandonando



La linea decisamente elegante del Centurion 59 si apprezza ancor più osservando la barca in navigazione. Molto razionale la divisione dei pozzetti con quello centrale dedicato agli ospiti.



CENTURION 59

Al centro il musone di prua con l'avvolgifiocco idraulico e il verricello dell'ancora. Tutta la coperta è ricoperta in teak di ottima qualità. Sotto, la ruota realizzata dalla italiana Solimar è parzialmente incassata nel pozzetto e dotata di una colonnina per gli strumenti.

le misure delle barche medie che hanno fatto la sua affermazione, si è indirizzato alle barche maggiori iniziando con il nuovo "Centurion 59", cui seguirà un 61'.

Avevamo adocchiato il prototipo già due anni fa al Salone Nautico di Parigi; allora era ancora poco più di una barca sperimentale, ma le sue forme, le soluzioni per gli ambienti e l'attrezzatura di coperta, ancorché non definitive, ci avevano interessato. Ora la barca è in produzione e basteranno pochi ulteriori interventi per darle la massima funzionalità.

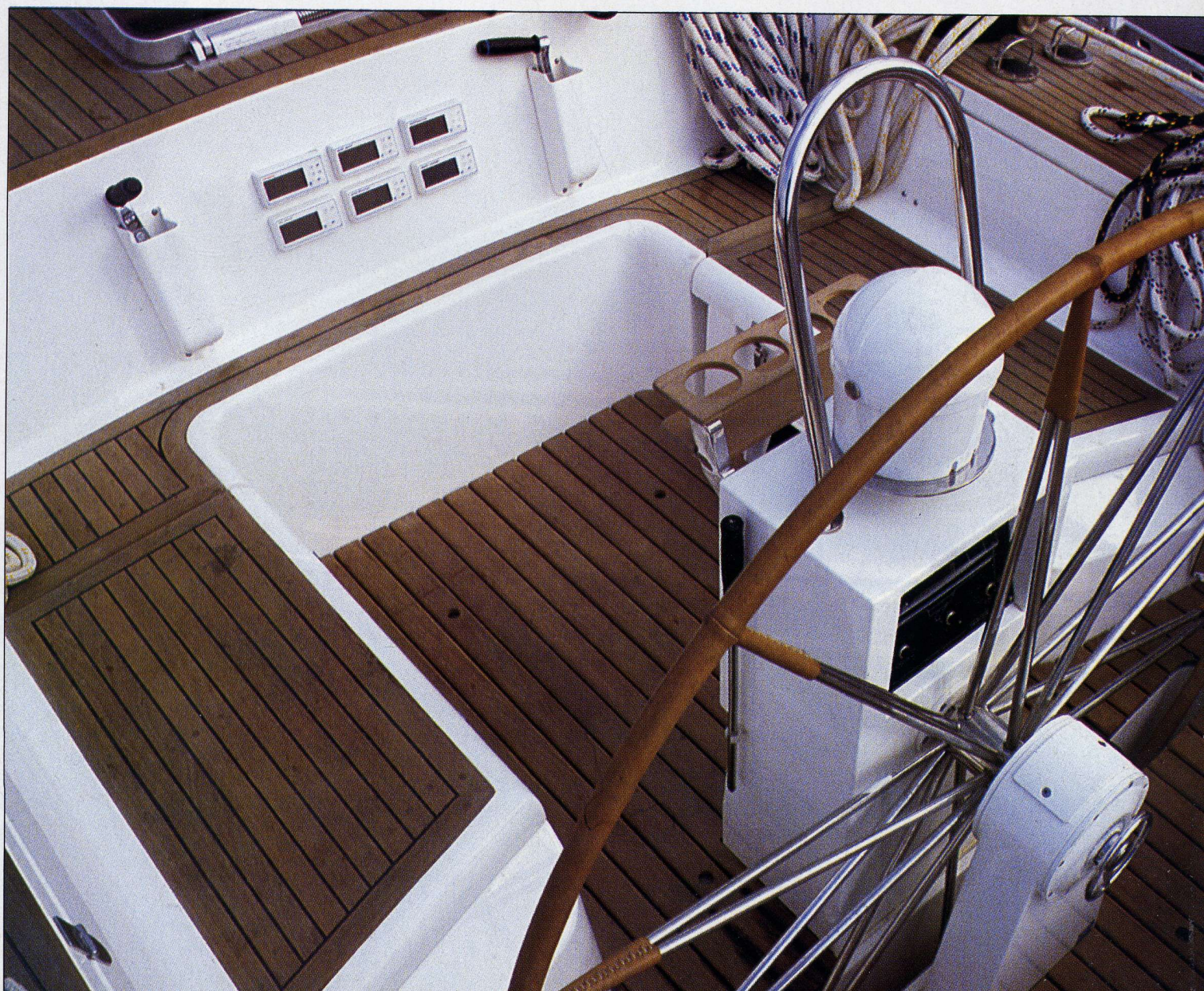
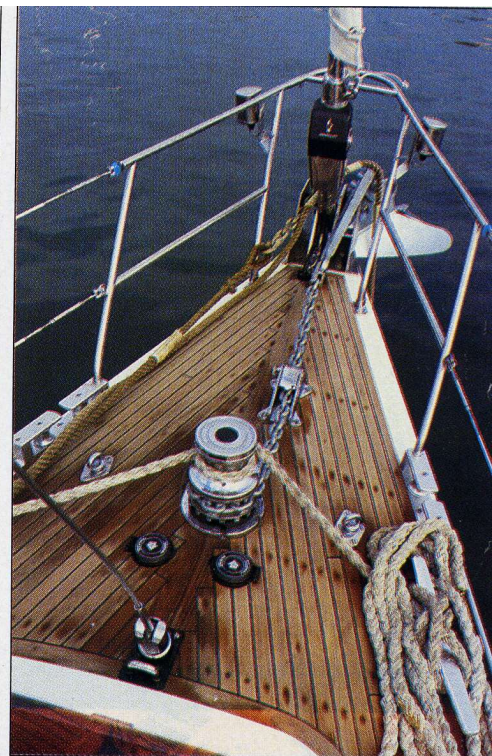
Nella splendida cornice primaverile del golfo di Saint Tropez siamo quindi andati a pro-

vare la N° 5, pronta per essere consegnata a un cliente.

Lo scafo

La stratificazione dello scafo non si discosta dai canoni tradizionali, ma la realizzazione è molto curata in ogni particolare, effettuata in ambienti climatizzati e con particolare attenzione al gelcoat e all'antiosmosi. L'architetto Ed Dubois ha disegnato una carena che può facilmente essere dotata alternativamente di deriva mobile, di deriva profonda, di deriva ridotta e di deriva con le moderne alette.

La barca della prova aveva la deriva mobile, ma il cantiere assicura che le migliori prestazioni si ottengono con la chiglia ad alette e noi ne siamo convinti. Visti i risultati ottenuti in prova con la prima versione, questa seconda deve essere



portentosa. La linea generale dello scafo è filante, le sovrastrutture sono basse e quasi si immedesimano con il ponte di coperta, gli slanci sono moderati e il cavallino è assolutamente rettilineo. La linea è quindi modernissima, ma il volume immerso è discretamente importante tanto che il dislocamento a vuoto è di kg 25.000.

La coperta, come ogni superficie orizzontale esterna, è in sandwich di balsa e completamente rivestita con doghe di teak di mm 12 di spessore. Un pozzetto centrale di m 2,38x2,24, contornato da panche con cuscini, ospita i passeggeri in posizione completamente defilata dalle manovre e con vista a 360 gradi.

Un pozzetto di manovra a poppa di m 2,24x1,00 accoglie il timoniere e gli addetti ai verricelli in modo che chi deve lavorare è libero da ogni intral-

cio. La ruota del timone, rivestita di vero cuoio, con m 1,60 di diametro e la colonnina "Solimar" della bussola "Plath" fanno da divisione tra il timoniere e gli altri. La panca del primo è sagomata per la seduta sottovento e il pagliolato ha diverse inclinazioni per un buon appoggio a barca sbandata.

Il timone è sospeso, a forma ellittica, con asse e pala di carbonio. La zavorra è di piombo al 3% di antimonio con una armatura di acciaio inox per un peso di 9 tonnellate (36%).

Con i due pozzetti così suddivisi la discesa agli alloggi è posta a proravia del pozzetto centrale in posizione elevata. Dispone di una comoda scala con gradini in forma ed è protetta da una cuffia impermeabile su compassi metallici.

La circolazione in coperta è molto agevole e la zona di prora, bene sgombra, consente un

buon lavoro in sicurezza. Gran parte della bassa tuga è provvista di puntapiedi longitudinali. La battagliola a due filiere è alta cm 65, forse un po' poco per dare un appoggio sicuro; 5 centimetri in più non guasterebbero neppure l'estetica. A prora il musone di acciaio inox con bilancino è a doppia puleggia, ma una sola ancora CQR da 90 libbre con catena da 10 è movimentata dal verricello Maxwell 3000, due i passacavi a centro barca per gli spring. Alcuni passi d'uomo e osteriggi a filo coperta danno luce, aria e ulteriori accessi agli alloggi, 5 le maniche a vento.

L'attrezzatura velica

È stata scelta l'attrezzatura a sloop con albero Marechal a 3 ordini di crocette, avvolgifiocco Reckman e randa su cursori e lazy jacks. L'attrezzatura con-

Sotto, il pozzetto centrale dedicato agli ospiti, con i comodi cuscini, una rarità sulle barche a vela, sulle sedute.



Il sistema di apertura della poppa è un po' complicato, ma si ottiene il risultato di tenere lo specchio esteticamente pulito in navigazione.

CENTURION 59

templa anche una trinchetta su strallo amovibile, uno stralsetto interno tipo cutter e due volanti da armare quando viene utilizzata la trinchetta.

Le sartie alte (mm 15), quelle basse (mm 10) e lo stralsetto (mm 10) sono in tondino Navtec; lo strallo della trinchetta (mm 10), quello di poppa (mm 15) e le volanti sono di cavo inox.

La tensione del paterazzo, dello stralsetto e del girafiocco è a comando idraulico con centralina Navtec.

L'intera dotazione di verricelli e rinvii è della Harken-Barbarossa e i soli stopper sono Spinlocks. Il guardaroba vele è della North a richiesta due Winches possono essere elettrici. Un vang idraulico provvede alla regolazione del boma.

Interni

Il cantiere propone tre versioni di arredamento come specificato nella scheda a parte. La barca provata era a due cabine



Sotto, il quadrato che impressiona per le sue dimensioni e la altezza, adatta anche per le persone alte di statura. La cucina a U ha la forma migliore per restare ai fornelli anche in navigazione e limitare gli spostamenti del corpo. Sopra, il tavolo da carteggio di abbondanti dimensioni.

con letti matrimoniali, più una a due letti sovrapposti. Riteniamo che non sia quella in cui gli spazi vengono meglio sfruttati, tuttavia, non avendo la necessità di avere molti posti letto, è accettabile.

Il rilievo immediato entrando nel quadrato è la sua ampiezza (m 4,60x4,55) esaltata dalla sua altezza a soffitto (m 1,96). Tale ampiezza può anche apparire eccessiva a scapito delle cabine poste a proravia, certo è che al primo impatto dà

un'impressione di grandiosità che lascia impressionati pensando ad una barca che ha una volumetria rapportata ad una lunghezza utile di scafo di 16 metri circa.

L'ampiezza del salone si riflette sulla zona cucina che costituisce un elemento altamente positivo. Anche la zona carteggio beneficia della stessa spaziosità.

L'alloggio del marinaio a prora può avere una o due cuccette. Nella versione provata il lo-



cale servizi era in comune con le cabine di prora, ma riteniamo sia possibile trovare una soluzione diversa.

Altri elementi positivi che si fanno notare sono la qualità del legname profuso in abbondanza e l'accuratezza della lavorazione. All'interno il rivestimento ligneo è totale, tanto da far dimenticare la vetroresina con cui è costruito il guscio. Buona la satinatura di ogni elemento di legno e di ottima qualità i rivestimenti di velluto e di alcantara. Ogni ambiente è largamente dotato di armadi per appendere, di cassetti e di ripostigli. La cabina armatoriale dispone di una "pettineuse", di un mobile scrittoio, di un divano e di vari altri elementi di arredamento molto piacevoli.

In particolare la cucina è confortevole e luminosa.

Qualità nautiche

La prova è stata convincente perché condotta nel corso di due giorni in condizioni di vento variabile da 12 a 30 nodi e di mare da calmo a mosso. Le velocità sono state misurate con l'ausilio di un GPS Magellan e di un solcometro a rimorchio di elevata precisione. I valori confrontati sono stati corrispondenti fino a quando, superati gli 11 nodi, il solcometro è arrivato a fondo scala.

La barca ha rivelato ottima stabilità di rotta e qualità manovriera. Regolate opportunamente le vele si ottiene un buon equilibrio che si traduce in piacevole dolcezza alla ruota.

Anche senza elica direzionale a prora la manovrabilità a motore nelle acque ristrette dei canali di Port Grimaud è stata più che buona sia in marcia avanti, sia indietro. Le manovre sono avvenute con motore a basso regime senza necessità di "colpi di frusta" a conferma di quanto asserito più sopra.

Abbiamo effettuato dei rilievi fonometrici con gruppo elettrogeno in moto, con gruppo e motore principale entrambi a regime di carica, ma con barca alla banchina (vedi tabella). Abbiamo poi ripetuto i rilievi in navigazione con motore a vari regimi (vedi tabella). I dati forniti dal fonometro evidenziano valori superiori alla media specie nella zona poppiara. Il can-



Il tavolo della dinette (in alto) oltre ad un divano semicircolare ha due poltrone. A murata un altro divano (a fianco) per la conversazione. Sotto, la cabina armatoriale con il letto veramente grande e l'altra cabina



matrimoniale con letto a murata. Ottima anche la finitura dei bagni (a fianco) con miscelatori ai rubinetti

tiere ha già allo studio degli accorgimenti per abbattere il rumore che pare dovuto più a delle risonanze di alcuni vani che agiscono da cassa armonica che ad insufficiente coibentazione della sala compartimento macchine.

Nella navigazione a motore la carena lascia l'acqua con scia piatta e senza onda latera-

CENTURION 59

le, ancorché la velocità di crociera sia intorno agli 8 nodi.

Nella prova velica del primo giorno il vento reale non ha superato i 12 nodi e il mare era naturalmente calmo. Nel secondo dagli 8 nodi iniziali si sono superati i 30 nel corso della giornata con moto ondoso in aumento. Ci è stato quindi possibile formulare le tabelle allegate in funzione del vento reale da 5 a 30 nodi e delle varie andature. Abbiamo sempre tenuto tutta la tela fino a 22 nodi di bolina quando si è dovuto ridurre il genoa di circa un 10%. Lo sbandamento anche dai 20 ai 30 nodi è rimasto più che accettabile senza mai superare i 40 gradi.

A 30 nodi di vento reale, di bolina a 35 gradi, il solcometro a rimorchio è andato a fondo scala (11 nodi) e il GPS non ci ha più assistito. La sensazione è stata che la velocità fosse in ulteriore aumento.

Per concludere possiamo considerare il "Centurion 59" un ottimo veliero, robusto, ben lavorato con materiali pregiati, anche se bisognoso di qualche piccola modifica di dettaglio, facile da apportare.

In questa classe di barca il prezzo accennato a titolo indicativo ci appare competitivo.

La media dimensione del cantiere, che produce 50 barche all'anno, consente una sua disponibilità rispetto alle esigenze particolari del cliente.



TUTTA LA PROVA IN CIFRE



Prestazioni a vela

Le condizioni: la prova si è svolta in due giornate, con condizioni variabili come specificato nel testo. Vele impiegate: randa e genoa.

velocità vento reale in nodi	velocità barca in nodi/angolo vento apparente					
	bolina 30°	35°	40°	45°	traverso	lasco
5						3,77
6,60				4,16		
8,70					6,30	
9,80					6,50	6,50
10,50	4,95					
11,50	5,59		6,11			
17,70		8,30				
21,50	8,50	9,50				
22,00	9,10	9,90				

La velocità massima raggiunta è stata di **11 nodi**, con genoa parzialmente ridotto e randa, vento a 30 nodi e andatura di bolina.

Indici di paragone

Slanci della carena
LOA/LWL = **1,227**

Finezza della carena
BWL/LWL = **0,241**

Rapporto di zavorra
(Z/Δ)100 = **36**

Superficie velica per
tonnellate Sa/Δ = mq/ton
8,228

Numero di Bruce
√SA/Δ = **0,490**

Dislocamento relativo
Δ/(LWL)³ = kg/m³
7,542

Velocità limite teorica
2,54 √LWL =
nodi **9,80**

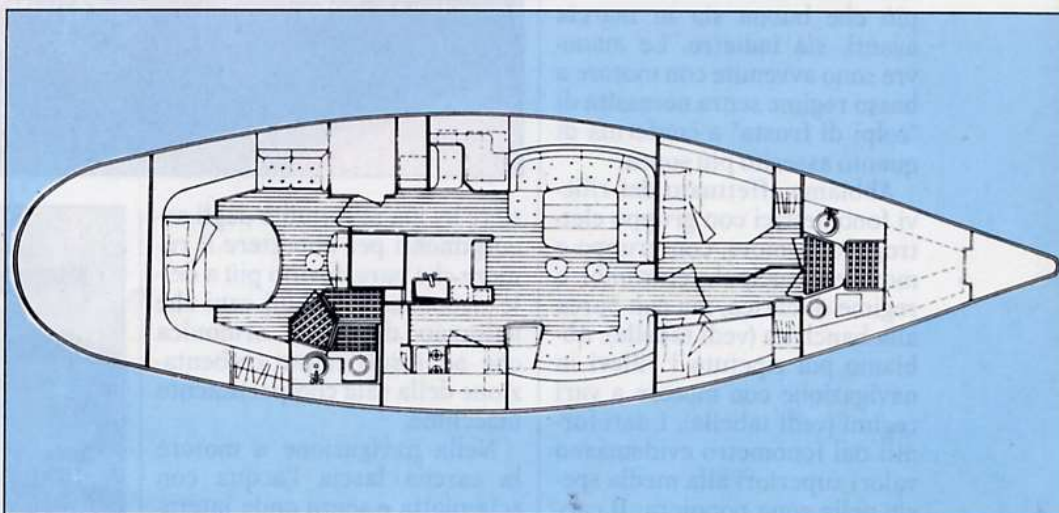
Allungamento randa
P/E = **3,147**

Allungamento fiocco
I/J = **3,405**

Interni

La suddivisione dell'arredamento dell'interno vengono proposti in tre versioni: con due cabine matrimoniali e una a due letti sovrapposti; con due cabine matrimoniali e due a due letti sovrapposti, con tre cabine matrimoniali e una a due letti sovrapposti. Quest'ultima versione viene consigliata per il charter di lusso.

Barca in prova: numero cabine 3; posti letto 6+1; bagni 2; altezza quadrato m 1,96; altezza cabina armatore m 2; letto m 1,97x1,47; cabina doppia di prua: altezza m 2, ogni letto m 2x0,70; matrimoniale di prua: altezza m 2, letto m 2,00x1,35; piano di lavoro cucina in Corian, macchina dei fuochi Taylor con grill e forno, due lavelli inox, frigorifero e congelatore elettrici; rivestimenti in alcantara e velluto.



Lo scafo

Lunghezza ft	m 18,30
lunghezza scafo	m 17,87
lunghezza al galleggiamento	m 14,91
larghezza	m 5,05
larghezza al galleggiamento	m 3,60
immersione	(deriva mobile) d. alzata m 2,30, d. abbassata m 3,87 (deriva profonda) m 3,30, (deriva corta) m 2,30 (deriva con alette) m 2,80
dislocamento	kg 25.000
zavorra	kg 9.000 (piombo con armatura acciaio inox)
materiale scafo coperto	vetroresina vtr sandwich
resine	poliestere ortoftalica
gel	Npg isoftalico con colorazione nella massa
asse timone	di carbonio su cuscinetti a rulli
rinforzo fondo	struttura con ordinate, madieri e correnti longitudinali



La costruzione si avvale di tecnologia tradizionale di stratificazione a mano, lavorazione molto accurata e un trattamento antiosmosi. La giunzione della coperta allo scafo è ottenuta mediante incollaggio, bullonaggio e successiva stratificazione. Le paratie interne e gli arredamenti sono connessi allo scafo mediante stratificazione di giunzione. Lo scafo viene consegnato con due mani di antivegetativa.

Piano velico

Attrezzatura randa + genoa	sloop in testa mq 205,70
randa	mq 85,70
genoa max	mq 120
fiocco 100%	mq 79,60
trinchetta	mq 35,40
spinnaker	mq 280,50
MPS	mq 265
P (alt. randa)	m 21,40
E (base randa)	m 6,80
I (alt. fiocco)	m 23,50
J (base fiocco)	m 6,90
marca winch	Harken-Barbarossa (5-56x2, 2-264x2 in pozz. 2-56x2 all'albero)
marca albero	Marechal
marca vele	North
avvolgifiocco	Reckmann

È uno sloop in testa d'albero attrezzato con avvolgifiocco, randa su cursori e trinchetta. Le sartie, lo stralotto e il paterazzo sono di tondino mentre lo strallo della trinchetta è in cavo di acciaio inox. Buona e ricca l'attrezzatura che può essere personalizzata.



Motore e impianti

Marca	Volvo Penta
modello	TAMD 31 A
n cilindri	4
alesaggio	92 mm
corsa	90 mm
cil. totale	2400 cc
potenza max	110 cv (81 kW)
giri max	3250
peso	kg 385
trasmissione	in asse
elica	Max Prop tre p.
consumo	
specifico	170 g/cvh circa
serb. gasolio	lt 480
rapporto	
peso/potenza	(cv per tonn.) 4,4
batterie	motore 140 Ah servizi 4x240 Ah; imp. 24 V Cristex 40 Ah
caricabatterie	
gruppo	Panda 40 Ah
elettrogeno	Hro 230 lt/h
dissalatore	

zona	In navigazione					Generatore
	1.000	2.000	giri 2.500	3.000	3.600	2000
salone	58	72	72	73	78	58
cabina poppa	62	79	80	81	86	61
1ª cabina prora	51	59	61	65	68	48
2ª cabina prora	51	59	61	65	69	48

La motorizzazione è adeguata nella potenza alle necessità della barca. Inadeguata è invece la insonorizzazione degli interni che alle prove fonometriche nei vari locali si è rivelata superiore a quella ammessa su una barca del genere. Sopra, i dati rilevati in Decibel ai vari regimi. Nella colonna da destra il rilevamento del solo generatore.

CENTURION 59

Costruttore

Cantiere navale Henri Wauquiez, rue du Vertuquet - Z.I. - 59535 Neuville en Ferrain Cedex, tel. 20031461, fax 20031060, telex 132830; Base H.W. Mediterranée a Port-Grimaud Sud, 83310 Cogolin, tel. 003394560225, fax 003394564700

Progetto

Ed Dubois

Progetto interni

Andrew Winch

Prezzo

Il prezzo viene formulato in base alla versione degli interni, al tipo di attrezzatura, alla motorizzazione alternativa, alle molteplici strumentazioni, alle dotazioni tecniche richieste da ogni singolo armatore. Ci si può basare su una media di L. 1.300.000.000.

Dotazioni

La barca viene consegnata con tutte le dotazioni necessarie a prendere il mare, ma il cantiere ha già tutto predisposto per completare con apparati supplementari il già ricco inventario di bordo. A richiesta è possibile montare in pozzetto una Centrale Barbarossa a 8 vie, un avvolgiranda Reckmann, un avvolgitore di trinchetta, due winches 980 STC per il genoa, l'elica direzionale di prora. In sede di definizione della commessa possono essere richiesti l'aria condizionata piuttosto che il riscaldamento a circolazione d'aria, il frigoboat oltre al refrigeramento elettrico, i cuscini di cuoio nel quadrato, il televisore a colori, il radar, il Satnav. È evidente che su una barca del genere il cantiere è disponibile ad aderire ad ogni più sofisticata richiesta di accessori.

Ci è piaciuto

La linea generale dello scafo, elegante nella sua sobrietà.

Le prestazioni veliche di ottimo livello.

La lavorazione accurata dei materiali (vtr, legno, metalli).

Da migliorare

L'isolamento acustico degli ambienti di poppa.

Il posizionamento di alcuni particolari dell'attrezzatura in coperta per evitare interferenze.

La battagliola potrebbe essere più alta di 5 centimetri senza pregiudicare l'estetica, ma con notevole miglioramento della sicurezza.