

CENTURION 32

1969 * KIM HOLMAN

- Longueur coque : 9,75 m ● Longueur flottaison : 7,32 m ● Maître-bau : 2,96 m
- Tirant d'eau : 1,78 ou 1,85 m ● Déplacement : 4 650 kg (dont lest : 1 980 kg)
- Voilure au près : 52,8 m²

Fort du succès de l'Elizabethan et du Pretorien, le chantier Wauquiez, créé en 1965, fait appel en 1968 à l'architecte Kim Holman pour le dessin du Centurion qui, dès sa présentation au Salon de 1969, semblait né sous les meilleurs augures. L'avenir ne le démentira pas puisqu'au fil des dix années suivantes 380 exemplaires sortiront du chantier lillois. Ce course-croisière de près de 10 m d'esprit très britannique a séduit par son modernisme tempéré par l'expérience. Il concentrait alors tous les canons de la jauge du RORC : étrave élancée, carène aux œuvres vives volumineuses, coque frégatée, tableau inversé, voûte concave et maître-bau aux deux tiers de la longueur pour une meilleure tire du génois. Son grand triangle avant et sa grand-voile tiercée (trois fois plus longue au guindant que sur la bôme) conféraient au plan de voilure le rapport idéal pour un bateau de près. Au portant, la grande surface des voiles d'avant (34 m² de génois) et le spi de 70 m² faisaient merveille.

LES RAISONS DU SUCCÈS

- ▶ Remarquable qualité de construction
- ▶ Perfection des matériaux
- ▶ Grand confort en croisière

Des emménagements en bois massif

Un beau palmarès en course, en Manche comme en mer du Nord, a du reste confirmé l'opportunité de ces options architecturales, avec pour point d'orgue la victoire de Michel Malinowski dans la course de l'Aurore (futur Figaro) en 1971. Ce Centurion, devenu Centurion 32 en 1971 lors du passage de son tirant d'eau de 1,78 à 1,85 m accompagné de la disparition du trimer, n'est certes plus vraiment dans le coup en régate, mais il conserve deux atouts maîtres pour la croisière : qualité de construction et confort. Henri Wauquiez a en effet bâti la réputation de son chantier sur une exigence sans compromis de la perfection des matériaux, des moulages et des assemblages. La coque, quoique frégatée, était moulée d'une pièce grâce à la mise au point d'un moule ouvrant en deux moitiés. A l'intérieur, tout était fait pour durer et l'atelier de menuiserie maison, unique en son genre, travaillait le bois massif à merveille pour conférer aux emménagements une atmosphère intime et rassurante. Certes, le poids s'en ressent un peu mais rien n'est plus appréciable qu'une porte épaisse qui ferme bien ou qu'un panneau de coffre parfaitement ajusté. Les mouvements doux de ce bateau permettent de poursuivre normalement la vie à bord même en haute mer par temps difficile. On appréciera enfin quelques vestiges de la course d'antan qui font cruellement défaut sur nos voiliers du XXI^e siècle, comme une table à cartes grand aigle, une sangle pour cuisiner à la gîte ou un vrai placard à cirés bien placé et aéré. Certes, la disposition des emménagements trahit l'époque de la couchette cercueil et des bannettes superposées dans le carré mais, trente-trois ans après la fin de sa production, le Centurion demeure très recherché sur le marché de l'occasion, d'où une cote élevée. E. D. T.

OLIVIER LE CARRER



En bref

- ▶ 380 exemplaires vendus
- ▶ Victoire dans la course de l'Aurore en 1971

Une carène frégatée qui fit merveille dans les courses du RORC et se révèle encore sûre et vélocé en grande croisière.

Monsieur Centurion

Depuis 1965, j'ai occupé tous les postes dans la construction des Wauquiez, jusqu'à directeur de fabrication. Aujourd'hui, à 67 ans, je fournis à tous les Centurion du monde les pièces détachées, les conseils, les plans et certificats de construction et je vais même jusqu'à restaurer moi-même les Centurion que de nouveaux acquéreurs m'apportent à Hyères. Bien sûr, le chantier Wauquiez n'a plus de pièces de rechange pour ce bateau mais, comme j'en détiens les plans, je les fais refaire à la demande en Italie et j'envoie toutes ces charnières, cadènes, hublots, etc. dans le monde entier. Il m'arrive même souvent d'aller installer moi-même ces accessoires. Une occasion de voyager vers l'Italie, la Grèce, l'Amérique... Par l'intermédiaire du site des propriétaires de Centurion, je reste en contact permanent avec 200 propriétaires de ce voilier mythique. »
David Merlot, ancien directeur de fabrication chez Wauquiez.