



Le Tarpon 32 en évolution sur la Charente.

Le Tarpon 32 : tout d'un grand

Le Tarpon 32 de 9,10 m est sur le marché (location-vente) depuis maintenant quatre ans et a été mis en avant lors du dernier Salon nautique de Paris. La finesse et l'élégance ne sont pas son créneau. En revanche, il se réserve de surprendre le visiteur qui pousse la curiosité jusqu'à descendre à l'intérieur.

TEXTE ET PHOTOS JEAN-PHILIPPE LAMOTTE

Vu de l'extérieur, le Tarpon 32 est court, avec une étrave ventrue. Il semble évident que l'esthétique et la finesse des lignes n'ont pas été les critères dominants du concept. Alors voyons le côté pratique et confort.

L'extérieur

On pose le pied à bord par une coupée latérale. Celle de tribord est face à l'entrée en direct dans le carré ; celle de babord s'ouvre uniquement sur le passavant qui fait le tour du bateau. Ce der-



Le passavant protégé par un haut balcon.



Le poste de pilotage extérieur.



La plage de bain rapportée.



Le poste de pilotage extérieur.

nier est bordé par un balcon haut enveloppant, qui nous a semblé assez sécurisant. Allons vers l'avant ; il faut d'abord monter une marche sur le passavant. C'est une architecture peu commune et ce sera certainement autant de volume gagné à l'intérieur, tout en conservant un toit de rouf visiblement pas trop haut. Au passage, jetons un coup d'œil sur le toit. Sa faible courbure permet de l'utiliser comme un bain de soleil pour trois personnes. En élevant un peu le regard, le toit de la timonerie peut également en accueillir deux autres dans cette fonction. Sur la plage avant, le volumineux peak de mouillage s'ouvre avec deux grands panneaux basculants. Ceci est assez rare en fluvial où l'ancre, bien que faisant partie des accessoires de sécurité, n'est que très peu employée. La haute terrasse arrière, qui est également une promesse de confort intérieur,

héberge le poste de pilotage extérieur. Quand on est face au volant, il est touchant de simplicité. Hormis une alarme et le bouton du klaxon, il n'y a que le volant et le boîtier de commande. Cependant, lors de l'essai, rien ne nous a manqué. Tournons nous vers l'arrière, où deux grands coffres, empruntent leur volume à la cabine située en dessous. L'un sert à héberger les deux bouteilles de gaz ; l'autre sera dévolu au tuyau d'eau et au seuil. Une coupée arrière permet de descendre sur la plage de bain rapportée et une haute échelle basculante complète cette fonction, à la fois pour le loisir et la sécurité.

Coulissons la large porte située sur le côté gauche du poste de pilotage. Celle-ci s'ouvre sur un escalier tournant de descente qui est moulé dans le polyester. À l'usage, il est bien plus pratique que les classiques échelles rapportées habituelles.

Le salon-cuisine

En empruntant cet escalier, on arrive face à la cuisine, qui est forcément simplifiée étant donné la longueur du bateau. On y trouve un évier un bac, un



La descente de la terrasse vers le salon.



Le bloc cuisine.



Le tiroir des couverts.

égouttoir et une plaque de cuisson trois feux qui surmonte un four. Le réfrigérateur est un élément à part qui se loge



Le carré.



Le salon.



La table-étagère relevée.



Tout est replié.



Le siège additionnel.



Le poste de pilotage intérieur.

à l'extrémité, contre la cloison. Le principal défaut noté est le tiroir des couverts qui se loge au ras du sol. Nous avons également noté l'absence d'équipet, pour le stockage, à portée de la main, des ingrédients quotidiens de la cuisine. Certes, dans cette configuration, il n'y avait pas beaucoup de solutions pour faire mieux et, ne l'oublions pas, ce n'est qu'un bateau de 32 pieds. Tournons-nous face au salon. Classique, en forme de "L", il peut recevoir les quatre convives qui forment l'équipage de base du bateau. La nuit, la banquette peut éventuellement se transformer en couchette double d'appoint. Sur le côté, le long de la descente, il y a une étagère basculante, qui peut servir de table complémentaire, et le siège est tout simplement et ingénieusement intégré dans l'ouverture du placard. Les vitres de taille réduite laissent à penser qu'elles pourraient être issues d'une vocation d'homologation mer. Le carré est malgré tout assez lumineux. Les garnitures de parois blanches et les boiseries claires y contribuent. La hauteur sous barrot est de 1,90 m sur toute la longueur du bateau. Le poste de pilotage intérieur est normalement instrumenté pour un bateau fluvial. Signalons la présence d'une jauge de réservoir d'eau potable, qui n'est pas, loin de là, présente sur tous les bateaux de location. Ce poste ne souffre que du manque de visibilité sur l'arrière. Dans cette direction, cette dernière n'est que partiellement possible par un petit hublot ovale et à condition que la porte coulissante de descente soit fermée.

Cabine avant

Dirigeons-nous vers la cabine avant et là arrive la vraie surprise. Celle-ci réussit à loger une couchette double dans le prolongement de l'étrave et une couchette simple pour enfant dans le travers. Le plus étonnant est que la place de circulation au milieu reste exceptionnelle. On y tourne aisément à deux personnes, sans se marcher sur les pieds. On déplore simplement l'absence d'un ou deux équipets, qui seraient bien utiles le soir au déshabillage pour loger réveil, bijoux... En revanche, le dessous des couchettes offre de volumineux coffres pour loger éventuellement les bagages vides. L'accès se fait en soulevant le

matelas. Un accès latéral eut été plus pratique. Pour les vêtements, c'est un peu plus restreint : on ne trouve qu'un placard penderie, avec une seule étagère. Le confort de ce grand volume est un peu entaché par le manque de lumière. Un panneau ouvrant sur le rouf aurait apporté de la clarté et servi éventuellement de sortie de secours.

Le cabinet de toilette avant partage son volume avec le siège W.-C. C'est un classique Jabsco. Le bon point est qu'il s'agit du grand modèle ovale, alors qu'on trouve trop souvent ailleurs le petit modèle rond. Le reste est classique, mais notons la présence d'une étagère porte-flacons, qui est la bienvenue. Les eaux grises des douches sont évacuées par une pompe de relevage automatique. Celle-ci se trouve sous la trappe, au pied de l'escalier qui monte au salon.

L'éclairage, limité ici à trois points, est un peu faible et toujours en incandescent, au moins sur ce modèle. La remarque est identique pour les boutons d'allumage qui sont toujours sur des spots au lieu d'être centralisés sur la cloison. Selon Alfred Carignant, responsable marketing du Chantier Polyester du Centre-Emyc, les exemplaires suivants sortis du chantier ont évolué vers des leds. Le moteur est accessible en levant le plancher, mais on peut y descendre sans bouger la table et on dispose d'une large place pour travailler.

Cabine arrière

Comme pour l'avant, on descend vers la cabine arrière par trois marches. Celle-ci offre également une banquette deux places et une couchette simple semi-encastree. La place de circulation y est généreuse. Les rangements y sont plus spacieux qu'à l'avant, puisqu'on y trouve un placard de deux étagères en plus de la penderie. Le cabinet de toilette dispose du même volume qu'à l'avant, mais l'ergonomie semble un peu mieux gérée. Presse-étoupe et pompe d'épuisement se trouvent ici, sous une trappe dans le plancher.

Le confort

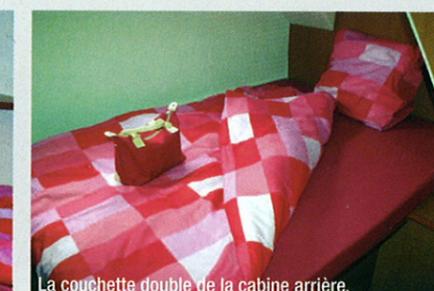
Au niveau de l'électricité, quand on est relié au quai, le 220 V secteur est fourni



La couchette double de la cabine avant.



La couchette simple de la cabine avant.



La couchette double de la cabine arrière.



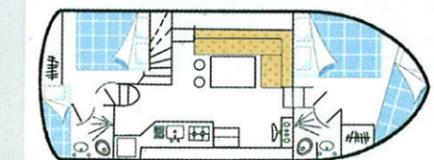
La couchette simple semi-encastree de la cabine arrière.



Le cabinet de toilette arrière.



Le moteur Nanni Diesel.



Plan du Tarpon 32.

sur deux prises qui se situent dans le salon. Pour le 12 V continu, c'est sur l'unique prise allume-cigare du poste de pilotage intérieur qu'on peut brancher son convertisseur personnel, pour recharger les accessoires électroniques modernes. Les points lumineux sont peu nombreux et se répartissent comme suit : 1 dans chaque cabinet de toilette, 3 dans le salon et 3 dans chaque cabine. Le chauffage est assuré par un Trumatic Air qui dispose de trois sorties, réparties dans le salon et dans chaque cabine.

Le comportement

Le boîtier de commande permet de passer du poste avant au flying-bridge sans aucune manipulation. Cette fonction, qui se généralise de plus en plus, est la bienvenue. La direction est démultipliée à quatre tours et demi d'un bord sur l'autre. C'est assez direct et convient bien sur ce bateau assez court par rapport au volume. En revanche, nous aurions aimé un peu plus de souplesse sur le volant. L'accélération est douce et progressive. Quant au coup de frein en marche arrière, l'arrêt total est obtenu sur une demi-longueur de coque et sans cavitation. Sur la Charente, la vitesse sur le fond obtenue au G.P.S. à 2 600 tr/min était de 8,5 km/h en montant et 12 km/h en avalant, ce qui donne une moyenne en surface de 10,25 km/h. Le bridage du Nanni Diesel est donc bien positionné. Un simple regard vers l'arrière montre que l'hélice manque de profondeur d'immersion et barbote un peu. C'est certainement la conséquence du volume arrière très fourni, qui est par ailleurs si agréable à l'intérieur. Le bateau étant arrêté, je tourne la barre à bloc sur un bord et j'accélère. Le demi-tour sur le côté favorable du couple d'hélice se réalise sur un diamètre qui est à peine supérieur à sa longueur, ce qui est excellent. Sur l'autre bord, le résultat est aussi bon,

ce qui laisse présumer d'un couple d'hélice assez faible. Le bateau revient à l'arrêt et la barre retourne à bloc d'un côté. La tentative de demi-tour se fait maintenant avec des inversions marche avant et marche arrière, avec pose de deux secondes au point mort. Lors de la marche arrière, le bateau ne continue pas à virer dans le sens amorcé, alors effectivement, le couple d'hélice est quasiment absent. Ce dernier présentant autant d'avantages que d'inconvénients pour le pilotage, on agira donc en conséquence. Pour le demi-tour, nous avons vu que la marche avant est suffisante et l'avantage sera perçu aux entrées d'écluses. Quand on ralentit en vue d'un sas pour préparer l'entrée, un bateau à fort couple d'hélice a tendance à changer de trajectoire. Cela est d'autant plus vrai que la carène est courte, et cela au grand dam et à l'incompréhension des débutants. Dans le cas présent, la trajectoire reste droite et docile. De cet arrière très porteur et carré aux couléennes inexistantes, la coque traîne de l'eau et génère un peu de batillage. Toutefois, malgré ces quelques remarques, la conclusion est que cette coque, qui est totalement compatible avec des débutants inexpérimentés, se rachète par sa générosité intérieure.

En conclusion

Pour deux couples, ce bateau va se louer au prix d'un neuf mètres, mais avec quelques concessions, toutefois les locataires bénéficieront du volume d'un bateau de taille supérieure. La conduite souple et docile conviendra parfaitement aux débutants si la direction veut bien s'assouplir un peu avec le temps. Seuls les habitués d'un pilotage un peu plus vivant chercheront un temps le couple d'hélice. ■

Fiche technique

- Longueur : 9,10 m
 - Largeur : 3,75 m
 - Tirant d'eau : 0,63 m
 - Tirant d'air : 2,75 m
 - Motorisation : 40 à 85 CV
 - Réservoirs eau : 2 x 300 l
 - Capacité de couchage : 4/6
- Prix de vente : à partir de 116 640 € H.T. soit 139 500 € T.T.C.
Rens. : Chantier Polyester du Centre-Emyc - Za des Blatiers - 71160 Digoïn - Tél. : 03 85 53 76 72 - contact@bateau.fr - www.bateau.fr