

La finition égale celle des autres productions. Bénéteau, peut donc être qualifiée de soignée. Un aspect flatteur est obtenu aussi bien grâce à la qualité de surface des gel-coats que par le soin apporté au choix des matériaux et à la qualité des assemblages.

En ce qui concerne la robustesse, les échafonnages sont largement calculés, mais sans que cela se traduise par un excès de poids préjudiciable à la marche.

L'accastillage robuste se rapproche beaucoup plus de l'équipement d'un croiseur côtier que de celui d'un canot : halebauts, étarquage du guindant, violon de ris et patacas avec patte d'oeil permettent de régler la voilure à volonté, le type de gréement employé autorisant un cintrage du mât efficace pour aplatir la grand-voile.

La voilure de base comprend une grand-voile de 10,40 m² et un foc de route de 8,40 m² mais un génovis de 12,50 m² prévu en option donne une surface correspondant mieux au déplacement du bateau pour le petit temps.

INSTALLATION MÉCANIQUE

Une coque de ce genre peut supporter une installation mécanique fixe de bonne puissance alors qu'un croiseur côtier de même taille ne pourrait disposer que d'un hors-bord. Notre bateau d'essai était équipé du très intéressant deux cylindres diesel YS8 fabriqué par le constructeur japonais Yanmar.

La consommation en marche normale avoisine 1,25 litre pour une vitesse de croisière de 5,7 nœuds. La capacité actuelle du réservoir est limitée à 7 litres, car il s'agit d'un petit réservoir d'origine monté au-dessus du moteur.

Un réservoir de 25 litres devrait bientôt être livré sur la prochaine série.

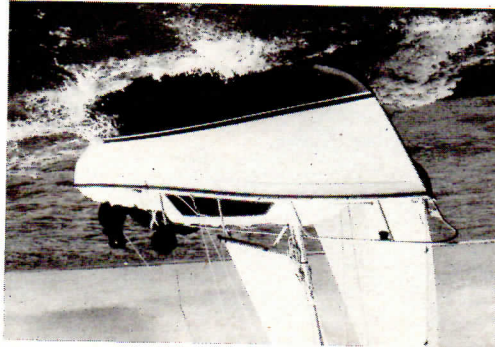
Un inverseur mécanique entraîne une grosse hélice tripale en bronze. La commande à levier unique est un peu dure à enclencher, mais pour les manœuvres on peut employer avec un peu de gaz sans qu'il soit nécessaire de verrouiller en marche avant ou arrière. La puissance disponible est toujours largement suffisante, la gîte ne perturbant pas le travail de l'hélice qui reste toujours immergée, malgré les vagues.

L'accessibilité de l'installation mécanique ne pose pas de problème, le presse-étoupe pouvant être atteint par une petite trappe spéciale au fond du cockpit. Nous avons beaucoup apprécié l'autocollant donnant un certain nombre de conseils sur les précautions à prendre avant d'appareiller. Bien que très succinct, ce texte présente l'avantage de rappeler au navigateur qu'un départ en bateau ne peut se faire raisonnablement sans un certain nombre de vérifications.

PERFORMANCES ET QUALITÉS MARINES

Le levier d'inverseur étant fixé contre le coffre arrière, il faut regarder l'inscription pour savoir où se trouve la marche arrière. En revanche, cet emplacement s'avère très pratique permettant au barreur de s'asseoir à côté de la barre. Sans une certaine erre en arrière, le Forban ne réagit que très lentement aux sollicitations de la barre. Il ne faut pas hésiter à reculer franchement et avec un peu d'habitude, la maniabilité n'est pas critique.

(suite page 96)



Au près dans la brise, le cap est convenable mais le faible tirant d'eau engendre une dérive non négligeable.

permet d'éviter les entrées d'eau provenant de l'anneau de remorque ou des vis de la bande molle. En effet, la coque est protégée en avant du lest par une belle lame en acier inox.

Une fois la pièce moulée constituant la base des emménagements mise en place au fond de la coque, le pont est assemblé par emboîtement puis scellé. Un liston en acajou verni vissé à travers cet assemblage dans la serre de pont assure une liaison mécanique de sécurité.

L'emploi de sandwich balsa-polystyrol est limité à l'intérieur du roof qui reçoit par la suite un vaigrage en contreplaqué sapelli verni. Après le montage des pièces principales, la seule partie non doublée de la cabine, c'est-à-dire le bordé au-dessus des couchettes et l'hiloire de roof sont habillées d'un capitonnage en tissu.

Aux allures portantes, le Forban MK II a de belles accélérations sans que la tâche du barreur se complique.

