

des mouvements doux et par une bonne puissance due à son déplacement. Par rapport à un croiseur côtier, la stabilité de route est étonnante. Avec un réglage convenable des voiles, on peut lâcher la barre à peu près à toutes les allures. Le cap au plus près peut être considéré comme très correct puisqu'il varie entre 45° et 50° du vent selon la vitesse du bateau et l'état de la mer. On tiendra compte toutefois d'une dérive non négligeable qui aboutit parfois à un écart de 120° entre deux bords. Une première sortie par une mer formée et un vent d'environ 20 nœuds nous a toutefois prouvé que le Forban MK II était capable de remonter au vent de façon efficace et confortable, tant que sa route tranquille, mais puissamment, nous avons même été agréablement surpris par l'agrement de barre, à condition d'adapter la surface de la voilure à la force du vent. Assez plat, le Forban MK II devient vite dissymétrique à la gîte obligeant à tirer sur la barre s'il est trop voilé. La voilure normale semble pourtant comprendre le génios que l'on peut porter à force 4 avec un ris dans la grand'voile, pour obtenir un équilibre parfait. Par petit temps, le foc de route standard s'avère en outre bien modeste.

Le cockpit très confortable aux allures portantes n'est pas l'idéal au plus près, aussi bien à cause des hiloires verticales que par suite de sa grande largeur. Un calépiéd central arrangerait bien les choses, ainsi qu'un verrouillage des bancs en bois verni qui ont tendance à basculer lorsque l'on y appuie les pieds.

Dans l'ensemble, l'accastillage est pratique et les manœuvres ne posent pas de problème. Beau-coup plus lents que sur une coque à quille étroite, les viements de bord se déroulent de façon satisfaisante, surtout si l'on prend la précaution de bien lancer le bateau et de profiter de son erre pour gagner la nouvelle amure.

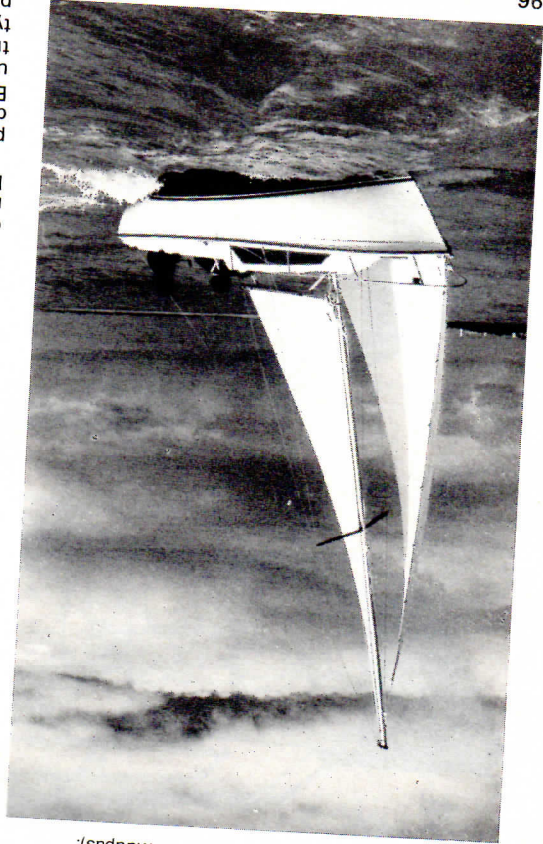
En l'absence de winch de drisse et de foc, l'étriquage de celui-ci avec de la brise demande une certaine force physique. La solution d'un petit palan ou d'un simple retour avec un mousqueton trappé sur la drisse résoudrait cette difficulté. Pour la grand'voile, l'étriquage de la bôme par le bas s'effectue très facilement.

Les winches d'écoutes de foc conviennent comme puissance à une utilisation en croisière, mais nous avons noté quelques ennuis dus à une inclinaison défectueuse, les tours de l'écoute présentant une tendance à se chevaucher.

Ces quelques critiques de détails semblent s'éloigner à première vue du programme de ce genre de bateau. A vrai dire, le Forban MK II nous a assez séduit pour que nous soyons exigeants, car il dépasse le cadre du canot de pêche-promenade en offrant aux amateurs de voile tranquille un ensemble sympathique et bien construit.

En faisant preuve d'un comportement sain et de performances honorables à la voile, le Forban MK II doit permettre à des propriétaires novices de se familiariser progressivement avec le grément et les manœuvres et d'oublier petit à petit la nécessité du moteur.

Un déplacement relativement élevé se paye par un budget d'achat sensiblement plus élevé que celui d'un croiseur côtier de même longueur. En contrepartie, le confort et la robustesse d'une unité comme le Forban MK II sont évidemment très supérieurs et conviennent parfaitement au type de navigation pratiquée par la majorité des plaisanciers.



Les voiles réglées (photos Didier Maupas).
L'équilibre sous voiles et la stabilité de route permettent de lâcher la barre à presque toutes les allures, une fois

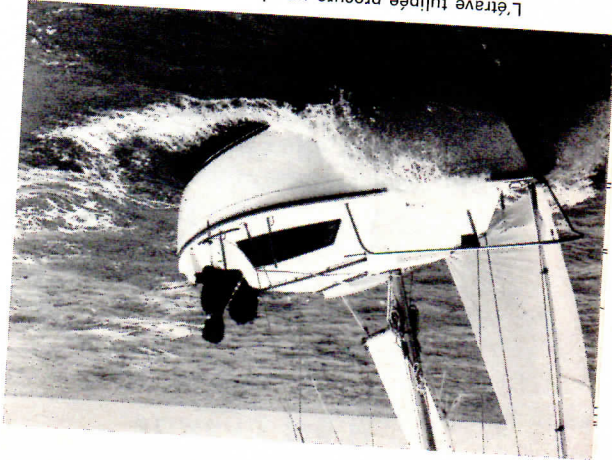
A la voile, le Forban MK II se caractérise par leur rarement mouillé.

seul. La déflexion de l'étrave est bonne et le bar-relativement peu lorsqu'on navigue au moteur.

Grâce à ses hanches larges, le Forban MK II roule par très discrètes et le niveau sonore assez bas.

Pour un moteur diesel, les vibrations nous ont

L'étrave tulipée procure une bonne déflexion, que l'on navigue à la voile ou au moteur.



300 second
rendu de l
parcours de
des et ceux
secondes p
(bas de la c
Prenons
Jugée en te
dre des dé
sont regrou
A cette t
de la cours
fonction no
Il s'agit do
également
Sur la li
geance ten
Le secou
quée ce qu
l'arrivée, l
pour tous
de façon
rendu en
Dans le
deux poss
du temps
liés préa
bateau pe
de voilure
Sous ré
61 m 3
que sur l
H1B a un
classeme
HO, H1A,
Les ba
arbitraire
Notons a
tion des
démarr
avec leu
la F.V.V.
raison de
Besoin de
Dernie
précise
D'autr
Donc, n
sant gé
leurs no
Premi
démarr
cours
Pour
tentio
à la m
le pav
L.O.R.
allant
cours
A