

ALO A 27'

ALO MARINE



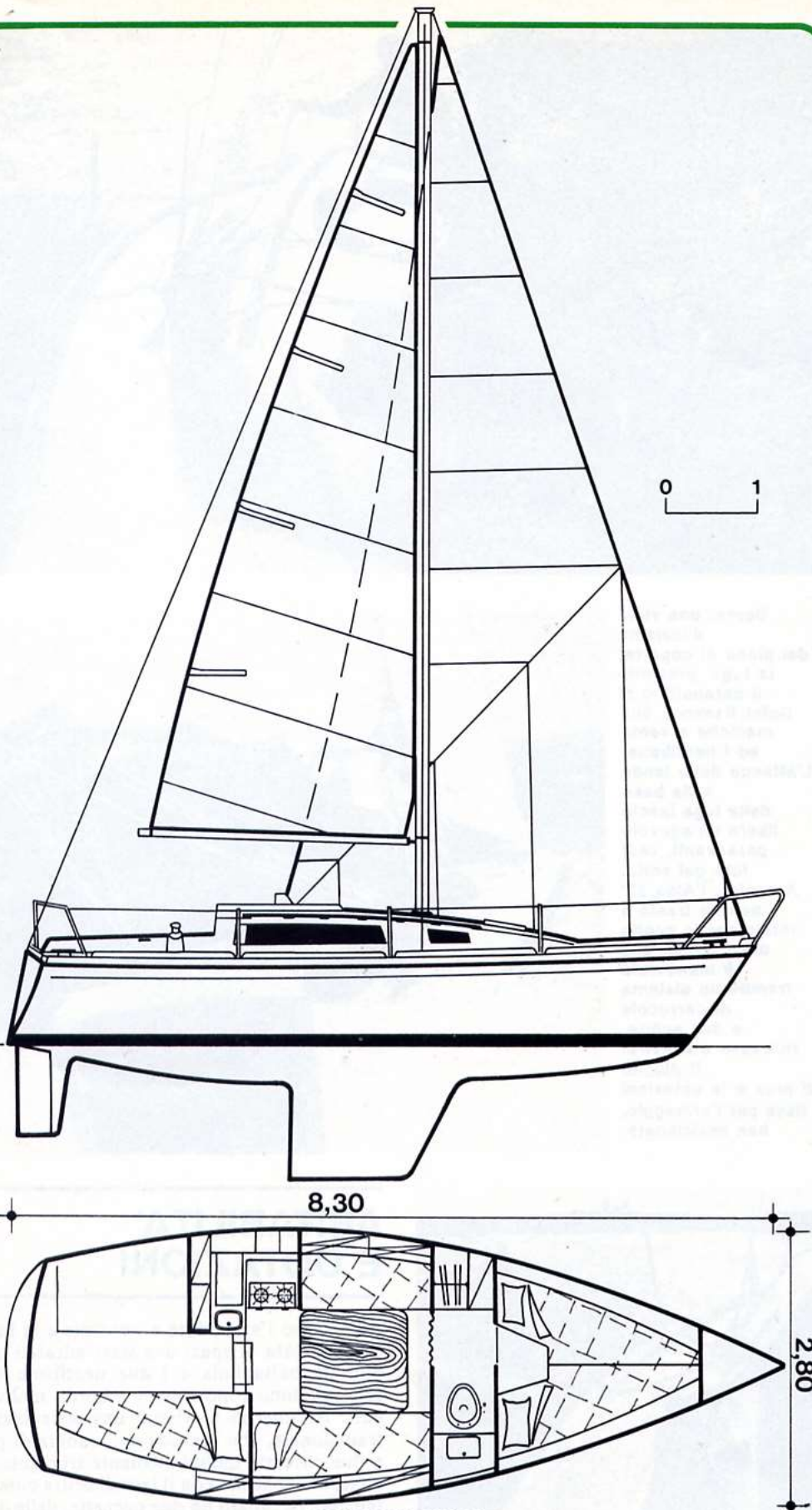
L'Aloa 27', costruito dall'omonimo cantiere francese ed importato in Italia dall'Azimut di Torino, si è dimostrato un cavallo di razza confermando la validità dei disegni di Frans Maas, olandese.

La prova, effettuata con Mistral sui 25 nodi nelle acque di Antibes in Costa Azzurra, ha rivelato le doti di manovrabilità, stabilità e comfort di questa barca, ottima per la crociera di 4-5 persone.



CARENA E COSTRUZIONE

L'Aloa 27' ha una linea decisamente moderna: volumi importanti, alto bordo libero, largo specchio di poppa. La lunghezza al galleggiamento è la massima ottenibile e il baglio massimo è largo più di un terzo della lunghezza fuori tutto. La zavorra è tutta ben raccolta a centro barca in un bulbo profondo, il timone è posto a estrema poppa e sostenuto da uno skeg. In questi pochi dati si riassumono gli enormi progressi fatti negli ultimi anni nel disegno delle carene di barche a vela, progressi verificati e ormai canonizzati in un numero infinito di regate d'altura corse con ogni tempo. Naturalmente questi dati non costituiscono una comoda ricetta che ognuno può applicare ma, al contrario, richiedono da parte del progettista una lunga esperienza e la capacità di utilizzare i procedimenti di calcolo moderni. La carena dell'Aloa 27 è dovuta all'olandese Frans Maas e in Olanda, da Van de Stadt in poi, vi è una scuola di yacht designers che ha evidentemente a sua disposizione dei parametri e degli strumenti di lavoro molto efficienti. L'imbarcazione ha un profilo aggressivo, con una elegante tuga digradante verso prua e un'ottima abitabilità sia all'interno che all'esterno. Lo scafo è realizzato in vetroresina e completamente controstampato, la coperta è in sandwich di balsa, anch'essa con controstampo interno. La coperta viene saldata allo scafo per sovrapposizione e la linea di giunzione è protetta da un bottazzo di gomma.



SCHEDA TECNICA

Progettista: **FRANS MAAS** - Costruttore: **ALOA MARINE S.A.B.P. 50 Zone Industrielle de la Frayère 06322 Cannes La Bocca - Francia**
 Importatore: **AZIMUT S.A.S. - Corso Vittorio Emanuele, 169 - Torino**
 Lunghezza f.t.: m 8,30 - lunghezza al galleggiamento: m 7,00 - Larghezza max.: m 2,80 - Dislocamento leggero: kg 2700 - Zavorra: kg 950 - Immersione: m 1,47 - Altezza in cabina: m 1,82 - Altezza nella toilette: m 1,67 - Posti letto: 4-5
 VELATURA: Randa: mq 12,70 - Fiocco 1: mq 12,20 - Genoa medio: mq 24,50 - Genoa leggero: mq 27,00 - Genoa intermedio: mq 18,50 - Tormentina: mq 4,90 - Spinnaker medio: mq 56,00 - Reacher: mq 29,40.



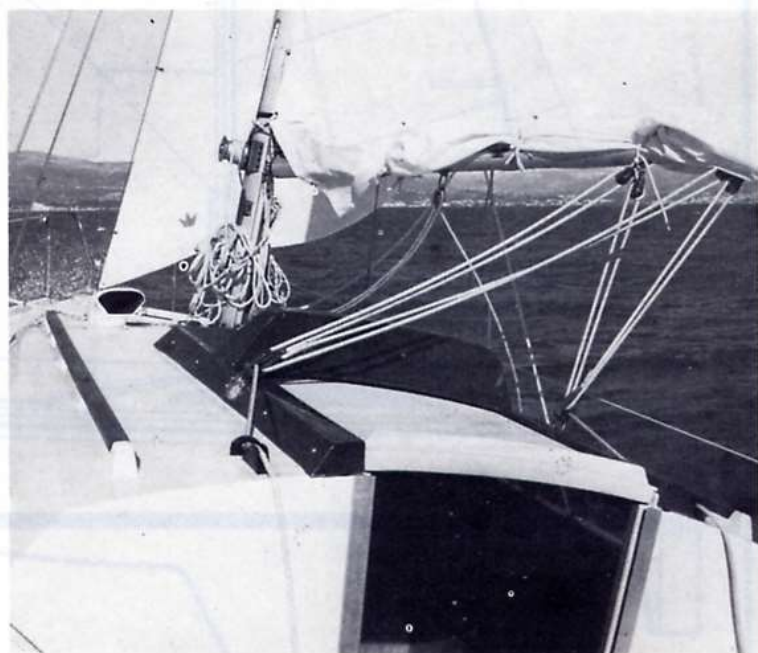
L'Aloa 27' è armato a sloop con fiocco in testa d'albero, come appare dai piani che pubblichiamo qui di fianco; nella foto il plede dell'albero, con l'attacco molto basso del boma e l'unico winch per le drizze. L'alberatura, di aspetto impeccabile, è della Elvström Mast.

ARMAMENTO E ACCESSORI

L'imbarcazione è armata a sloop con fiocco in testa d'albero. L'alberatura è della Elvström Mast ed ha un aspetto impeccabile. Il piano di coperta è concepito in maniera molto razionale ma l'esecuzione standard è piuttosto carente, soprattutto come dotazione di winches. Sulla barca messa a nostra disposizione vi erano infatti due soli winches di scotta e uno per la drizza dei fiocchi, posto sull'albero. Con questa dotazione è molto difficile tesare convenientemente la drizza della randa, e questo anche perché l'uscita della drizza stessa è posta sull'albero ad una distanza dalla relativa drizza che non è sufficiente per eseguire la normale manovra manuale di «pompaggio». A nostro avviso un altro winch manca sulla tuga, per il caricabasso del tangone, e altri due ausiliari per lo spi e manovre varie in pozzetto. Tutta questa attrezzatura era d'altronde prevista in progetto; criteri di economia avranno spinto il cantiere a non montarla in serie ma sia chiaro che chiunque intenda navigare seriamente con questa barca dovrà provvedervi. Per il resto la coperta dell'Aloa 27' non offre il destro ad altre critiche. L'antisdrucchiolo a punta di diamante ricavato nello stampo è molto efficace e ben distribuito, i pulpiti e le dotazioni di ormeggio ben dimensionati. In particolare la forma del pulpito di prua è originale e comodissima per far passare l'ancora, sedersi o scendere a terra quando si ormeggia di prua. Il gavone dell'ancora è abbastanza grande da contenere un ferro di grandezza ragguardevole con tutta la sua linea di ormeggio. Un altro particolare ben studiato è il sistema di paranchi di scotta della randa che sostituisce la rotaia del trasto: il risultato è più semplice ed efficace. Bella anche la carenatura blu scuro che, all'altezza della discesa, è prevista per accogliere la strumentazione. Il pozzetto è vasto e ben protetto; un gavone molto grande sulla panca di sinistra è destinato ad accogliere tutte le vele. La barra del timone è un po' corta e avrebbe bisogno di uno stick e lo strallo di poppa dovrà essere dotato di un volantino di regolazione.

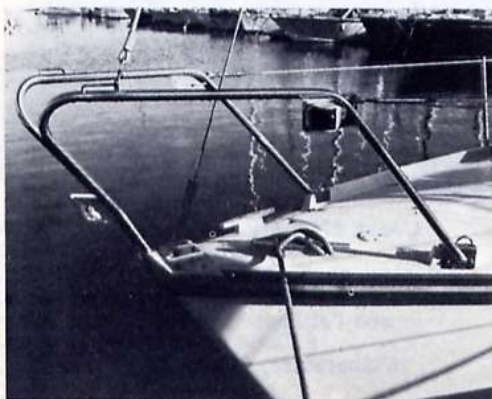


Sopra: una vista d'insieme del piano di coperta; la tuga presenta il carabottino di GoTot, il tannoy, due maniche a vento ed i tientibene. L'attacco delle lande sulla base della tuga lascia libero un agevole passavanti, vedi foto qui sotto. A destra: l'Aloa 27' non ha trasto e rotala per la scotta della randa, che è manovrata tramite un sistema di carrucole e due scotte. In basso a sinistra: il pulpito di prua e le dotazioni fisse per l'ormeggio, ben posizionate.

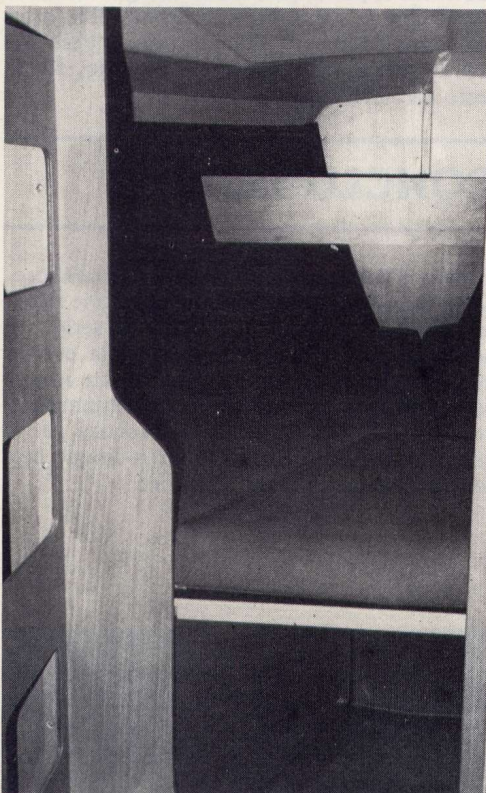
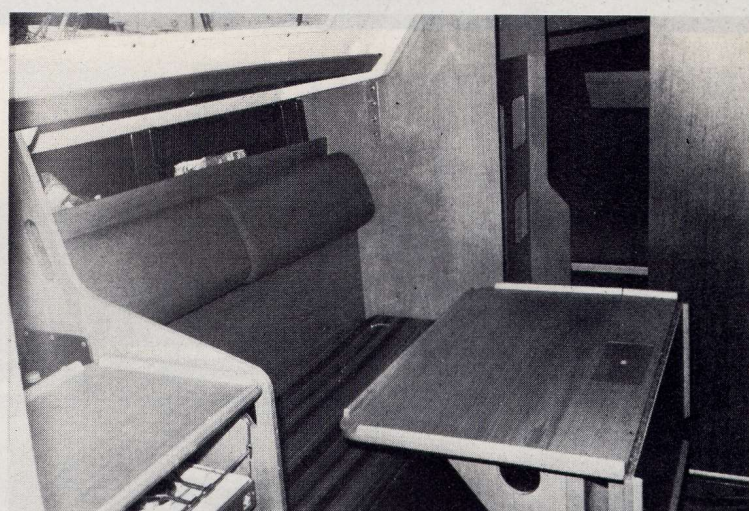
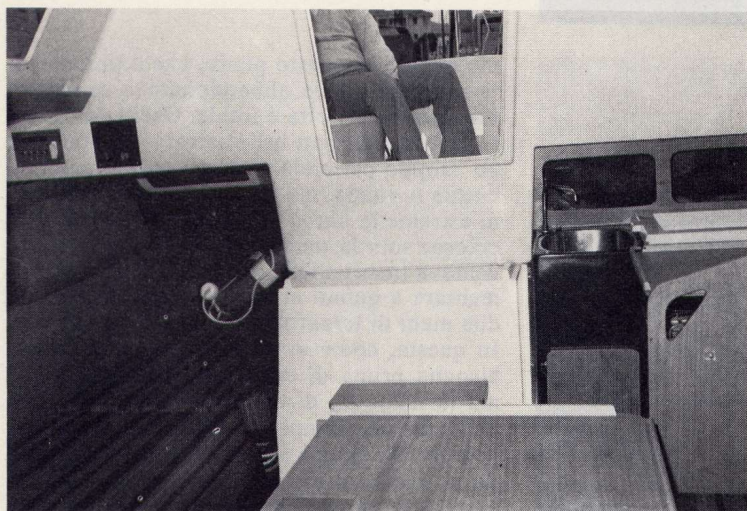


ABITABILITA' E DOTAZIONI

All'esterno l'abitabilità è notevole e la barca è ben dotata di spazi ove stare sdraiati o seduti, la battagliola e i due tientibene sulla tuga rendono i movimenti a bordo molto sicuri. All'interno troviamo una sistemazione tradizionale, che prevede una cabina di prua a due cuccette unibili mediante triangolo, un quadrato centrale con il lato di dritta completamente occupato da due cuccette, delle quali quella poppiera si sviluppa sotto la panca del pozzetto. Tra i due ambienti principali vi è il locale di servizi, che si chiude solo dalla parte del quadrato con una porta scorrevole. L'ambiente più grande, il quadrato, è ampio e ben illuminato da due finestrate in perspex fumé che corrono, continue, lungo i lati della tuga. L'aerazione è assicurata da due maniche a vento poste nella parte prodiera dell'ambiente, il che è molto intelligente perché



cesi si ha un ottimo riscontro di aria con l'apertura del tambuccio di discesa. Anche il locale di servizio risulta aerato da un tannoy e la cabina di prua ha un osteriggio Goiot. Gli arredi sono realizzati con grande semplicità. La controstampatura consente l'ottenimento di superfici perfette e l'uso del legno, compensato marino, è limitato a pochi elementi lineari. Il tavolo pieghevole serve sia da dinette che da tavolo di carteggio e reca, nella sua struttura, lo spazio per le carte nautiche. Sulla sinistra abbiamo un altro divanetto che può fungere anche da cuccetta per un bambino. Sullo stesso lato ma più a poppavia vi è la cucina, una camping gas a due fuochi, la ghiacciaia e il lavello. Molti stipetti sono ottenuti lungo le fiancate, coperti dai cuscini di spalliera dei divani e sotto le cuccette. Inoltre, lungo tutto il quadrato, al bordo di attacco della tuga, sono ricavati degli appigli per tenersi durante la navigazione.



In alto: la zona cucina, fornita di lavello inox, fornello basculante e stipi vari, ed il complesso WC, con il lavello estraibile. Qui sopra: due viste verso poppa (a sinistra) e verso prua del saloncino dell'Aloa 27'; gli interni, semplici e funzionali, sono ben attrezzati per la vita a bordo durante crociere a medio raggio. A sinistra: uno scorcio della cabina prodlera, con le due cuccette a V ed il trapezio intermedio che permette di farne un unico plano-letto. In basso: Il pozzetto, ben dimensionato, offre un buon comfort al timoniere ed agli uomini d'equipaggio impegnati durante la navigazione.



La prova in mare, che si è svolta nelle acque della Costa Azzurra, ci ha permesso di saggiare le ottime doti di navigatore dell'Aloa 27', per l'occasione sospinto da un bel Mistral che soffiava a 25 nodi. Come nella maggior parte delle barche moderne, anche in questa si rende necessario, con l'aumentare del vento, ridurre tela a poppa; la manovra di prendere i terzaroli su questa barca è particolarmente agevole.

mo accorti, a questo punto, che il timone poteva anche essere abbandonato a se stesso. La stabilità di rotta è totale. Usciti dal ridosso ci aspettava un bel Mistral a 25 nodi. Un po' troppo per andarci con il genoa massimo e tutta la randa, ma anche in queste condizioni estreme la barca non è mai diventata pericolosa; solo la tendenza a venire all'orza diventava insostenibile. Il vento tendeva ad aumentare e quindi ci siamo trovati infine con due mani di terzaroli e con il fiocco di rotta. In questa, come in tutte le barche moderne, bisogna prima di tutto ridurre tela a poppa ma la manovra di terzaroli è resa più facile dal fatto che semplicemente cazzando il genoa per la bolina e filando la scotta della randa si può lavorare al boma tranquillamente mentre la barca continua ad avanzare sulla sua rotta e, per di più, senza bisogno di timoniere! Con la velatura appropriata alla forza del vento l'Aloa 27' diventa poi un vero cavallino da corsa, eccitabile e nervoso, divertente da cavalcare.

CONCLUSIONI

L'Aloa 27' è una barca di concezione e progetto indovinatissimi. La realizzazione risente di un'esecuzione industriale in serie che permette prezzi competitivi e molte economie, ma che si riflette inevitabilmente in una certa spersonalizzazione. Opportunamente attrezzata è però in grado di ospitare per la crociera di medio raggio quattro-cinque persone offrendo un buon comfort.



abbiamo quindi navigato a solo motore. La barca messa a nostra disposizione montava un Volvo Penta MD10 B da 10 HP, che viene però fornito in optional. Il cantiere monta di serie il diesel Yanmar YS 28 da 8 HP. Lo scafo avanza con molta sicurezza e la velocità raggiunta a regime massimo si pone intorno ai 6,5 nodi su mare piatto. A regime di crociera si scende intorno ai quattro nodi. A qualunque regime si ha la sensazione che la resistenza all'avanzamento di questa carena è veramente minima. La manovrabilità è spettacolare: si fa praticamente il giro su se stessi in pochi metri di acqua e si riesce a fermare la barca innestando la marcia indietro. Nessun problema quindi per le manovre in porto, la barca effettua anche lo «scodinzolo» a marcia indietro e quindi chiunque sappia parcheggiare una «500» può fare anche l'ormeggio. Il giorno dopo ci siamo invece spostati ad Antibes. Nello specchio d'acqua del porto abbiamo spento il motore, prima di uscire, e abbiamo provato la barca con la sola randa e con vento forza zero: l'Aloa 27' riesce, in queste condizioni, ad avanzare, a virare e a fare marcia indietro (spingendo il boma a contro)! Alzato il genoa siamo filati via veloci e ci sia-

PREZZI

Il prezzo dell'imbarcazione nella sua versione standard è di 89.000 franchi francesi. In questo prezzo è compreso il motore Yanmar e tre vele Elvström: randa, fiocco e genoa medio. Tra gli extra indispensabili: varo, armamento e collaudo, L. 320.000; antivegetativa, L. 170.000; bussola, L. 150.000; genoa inter, L. 300.000; tormentina, L. 110.000; due winches supplementari per scotte spi, lire 166.000; attrezzatura spi, L. 370.000; spinnaker a testa radiale, L. 395.000; sumlog VDO installato, L. 180.000.

PROVA IN MARE

La prova si è svolta in due riprese: il primo giorno siamo usciti in assenza totale di vento dal porticciolo di Mandelieu La Napoule e