



à la barre de l'Aloa 27

Jacques Monsaut

Préésenté tout d'abord sous le nom d'Aloa 26, ce bateau n'a pas grandi, mais le constructeur a jugé utile pour des raisons commerciales de le comparer aux 27 pieds de la concurrence. En effet, l'Aloa 27 pourrait même par ses caractéristiques générales être assimilé à un 28 pieds, car son architecte hollandais, le constructeur renommé Frans Maas, a jugé bon de tronquer sans pitié sa partie arrière, le privant d'au moins cinquante centimètres par rapport à un plan classique.

Malgré cela, l'Aloa 27 se présente sous une silhouette moderne, un peu alourdie toutefois par l'importance du tableau arrière.

CONCEPTION

Adoptant à peu près toutes les solutions couramment retenues sur les voiliers de croisière moderne, l'Aloa 27 ne dévoile aucune originalité particulière, mais apparaît comme la solution cohérente et logique d'un programme qui séduit de nombreux plaisanciers. Il s'agit en effet d'un bicabine avec hauteur sous barrots debout et moteur fixe, c'est-à-dire de la première taille véritablement habitable pour un séjour assez long à bord.

Sur le plan de formes, on remarque la rondeur des sections qui se retrouve jusqu'au pied de l'étrave. En revanche les fonds sont très aplatis. Longue à la flottaison, la carène est relativement étroite au maître bau, d'une bonne symétrie des volumes lui assurant un bon équilibre.

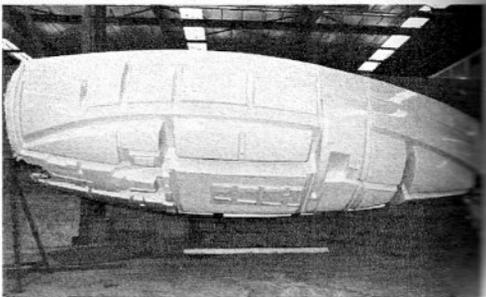
Le plan de voilure comporte une grande voile élancée de surface assez réduite à laquelle s'ajoute un génois important puisque le génois léger atteint 27 m². Par rapport au déplacement et à la surface mouillée, le

pourcentage de voilure se situe dans les normes des croiseurs rapides et correspond parfaitement à la vocation de ce bateau.

CONSTRUCTION

Pour l'Aloa 27, le constructeur a retenu la solution du contre moulage complet de la coque et du pont, procédé qui assure une excellente finition intérieure, mais exige des investissements d'outillage importants. Le grand bloc qui vient entièrement doubler la coque en constituant la base des emménagements joue également le rôle de raidisseur, bien que l'épaisseur importante des bordés surtout dans les fonds procure par elle-même une base d'une bonne

Le moule des emménagements révèle le niveau d'élaboration nécessaire par la technique du contremoulage. L'emplacement de chaque cloison et de chaque meuble doit être prévu rendant délicate toute transformation.



**pont
cockpit
accastillage**

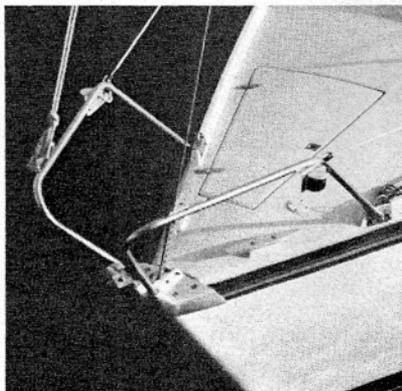


Une bonne répartition entre la plage avant, le roof et le cockpit permettent de concilier des manœuvres faciles sur le pont et des emménagements confortables.

Les cadènes de haubans et galhaubans rentrées le long du roof laissent un large passage pour les équipiers et ne gênent pas pour border le génois.

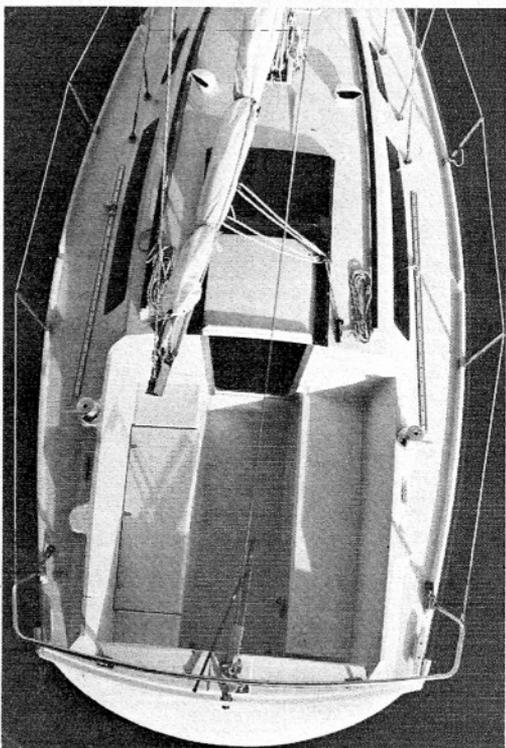
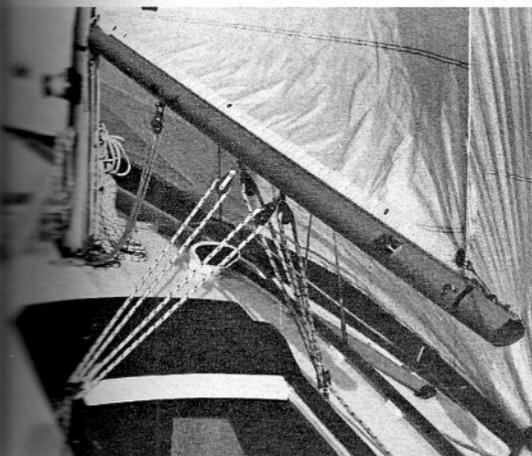


L'étrave est surmontée d'un balcon à la suédoise avec un passage central au milieu duquel se trouve un davier à rouleau curieusement surélevé.



Les hiloires de cockpit bien inclinées sont étudiées de façon à pouvoir s'asseoir à la gîte sur le pont. On remarquera l'emplacement réservé pour la pose de winches de spi. ▶

Plus économique qu'une barre d'écoute, le système de double écoute de grand voile présente l'avantage de dégager le cockpit.





Sans vraiment partir au planning, l'Aloa 27 dévale les vagues au vent arrière à près de huit nœuds. La barre très efficace facilite la tâche du barreur.

solidité. On peut noter qu'en plus de son contre moulage, le pont est raidi par des renforts en balsa.

Dans le sens transversal, la coque comprend une cloison principale en contreplaqué de 16 mm fixée avec de grosses vis dans une nervure du contre moulage remplie de bois. L'épontille de mât en bois massif solidaire de cette cloison s'appuie sur une des fortes varangues qui encaissent l'effort du lest. Probablement, pour gagner de la hauteur sous barrots ces varangues ne dépassent pas la largeur de l'aileron porte-lest. Cette disposition serait critiquable sans la générosité de l'épaisseur des fonds et la présence de plusieurs traverses reportant une partie de l'effort sur le contre moulage.

L'aileron porte-lest forme un puisard de capacité importante aussi bien pour recueillir l'eau des fonds que pour servir de « cave » et le croiseur ne regrettera pas ce sacrifice d'un peu de rendement au profit du rangement négligé sur tant de bateaux modernes.

Aussi large que l'aileron, le lest en fonte y est fixé par plusieurs goujons de fort diamètre, la liaison entre ces deux éléments étant masquée par un nappage de tissu de verre imprégné de résine.

L'assemblage du pont sur la coque est réalisé de façon classique, chacune de ces parties présentant une lèvre arrondie qui vient s'appliquer sur l'autre après avoir intercalé un tissu de scellement. Un gros liston en néoprene de section rectangulaire se boulonne à travers cette liaison.

Dans son ensemble, la fabrication de l'Aloa 27 donne confiance, que l'on teste la rigidité des chandeliers ou que l'on s'attache à des détails comme les plaques d'accès aux fixations des winches pratiquées dans le contre moulage de roof. De même, la qualité des gel-coat se traduit par une excellente apparence des pièces moulées.

Nous devons également signaler l'utilisation d'un bois exotique original pour les menuiseries intérieures. Celui-ci nommé Aniégéré s'apparente par couleur à des espèces fruitières comme le merisier. Sa teinte claire a permis au bureau d'études du chantier de sortir du traditionnel acajou et même du teck à l'aspect un peu trop sévère, en mariant ce bois aux reflets jaunes avec des tons vifs.

Domage que les efforts de décoration ne soient que très rarement menés avec le souci du détail ! Ainsi les jolis coussins orange rembourrés qui ferment les équipets des dossiers de couchettes se mettent de travers ou disparaissent dans l'ouverture qu'ils doivent cacher. Un mauvais point également à la suspension du réchaud mal montée sur notre bateau d'essai.

Heureusement, la liste des points à revoir concernant l'Aloa 27 reste courte et l'inspection fait apparaître des motifs de satisfaction comme les mains courantes sérieuses et une descente aux marches rigides quoiqu'un peu glissantes car trop bien vernies. En mer comme ailleurs, le mieux s'avère souvent l'ennemi du bien.

PERFORMANCES ET QUALITÉS NAUTIQUES

Par précaution contre les intempéries, le tableau de bord est situé à l'intérieur sur la paroi du roof au-dessus de la couchette de navigateur. Notre bateau était équipé d'un diesel 10 ch Volvo Penta un peu moins bruyant et légèrement plus puissant que le Yanmar YS8 8ch monté en série. Cette option proposée avec un supplément ne se justifie que si l'on envisage un usage intensif du moteur, ce qui paraît contradictoire avec la conception de cette coque. D'autre part le supplément de poids n'est pas souhaitable pour l'assiette longitudinale du bateau dont le tableau affleure l'eau à vide alors que, selon le plan, la flottaison devrait se trouver une dizaine de centimètres plus bas.

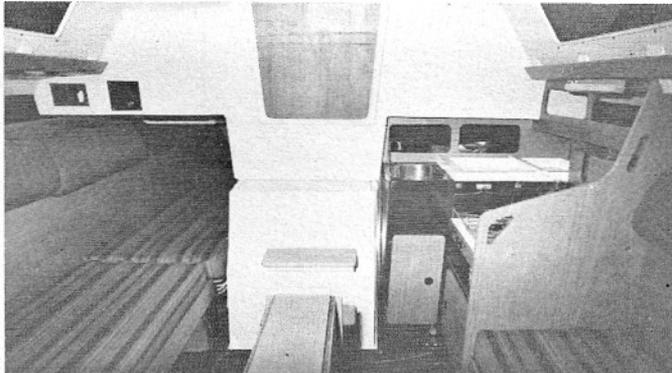
Grâce à un safran efficace précédé d'un aileron sur toute sa hauteur, les manœuvres de port ne posent aucun problème d'autant plus que l'on a affaire à un bateau relativement lourd pour sa taille et par conséquent peu sensible au vent. Dans les manœuvres sous voiles, le barreur doit jouer avec les deux voiles. Ce dispositif permet en navigation un contrôle très rigoureux de la forme de la grand-voile et remplace avantageusement une barre d'écoute d'autant plus qu'il dégage totalement le cockpit. Il s'avère toutefois un peu plus lent à manier dans certaines circonstances.

L'accastillage de mât tout à fait classique comprend des drisses intérieures. Un winch à bâbord sert pour le foc et le spi tandis que la grand-voile s'étarque par la bôme munie d'un palan. Bien sûr, le problème avec ce seul winch se pose lorsqu'il faut renvoyer la grand-voile après l'avoir arrisée.

Une silhouette qui résume les tendances du croiseur moderne : roof long mais profilé, aileron de lest à haut rendement permettant cependant l'échouage.

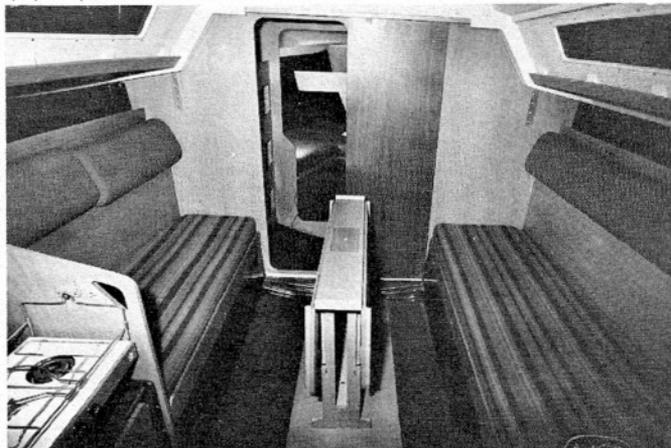


emménagements

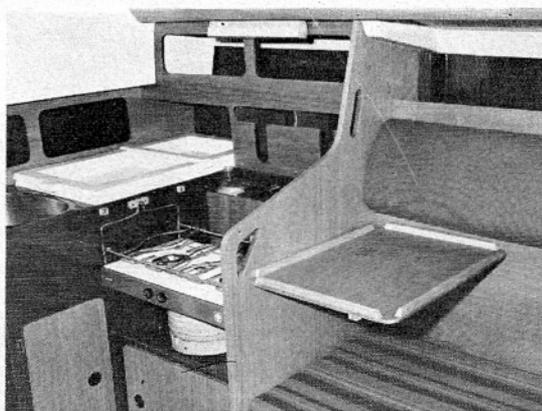


Vers l'arrière, la couchette tribord se prolonge sous le cockpit. Notez l'absence de mains courantes près de la descente.

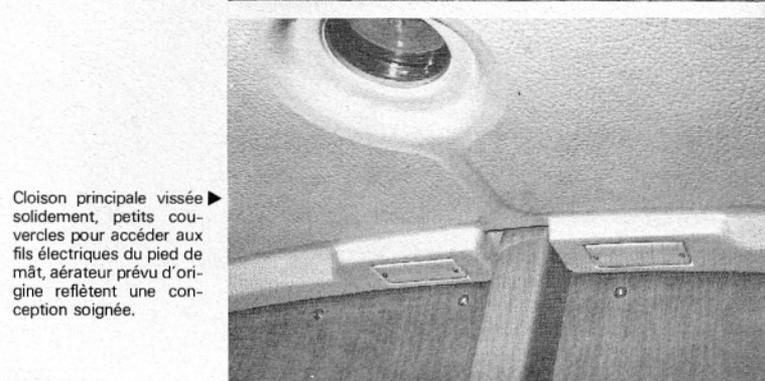
Un carré clair dont l'agrément tient autant à sa disposition qu'au choix des matériaux qui participent à sa décoration.



Une cuisine parfaitement aménagée du point de vue des rangements avec un gadget amusant : le plateau couvrant le réchaud s'installe également à droite de la cloison.



Un cabinet de toilettes avec lavabo coulissant : solution éprouvée qui permet de profiter de la hauteur la plus forte au milieu du passage pour se tenir debout.

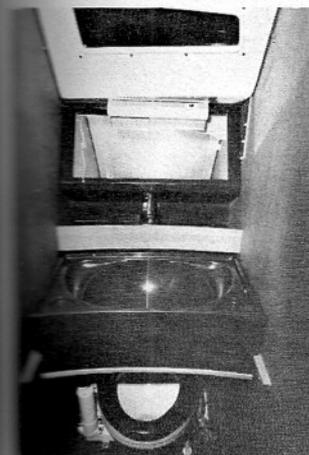
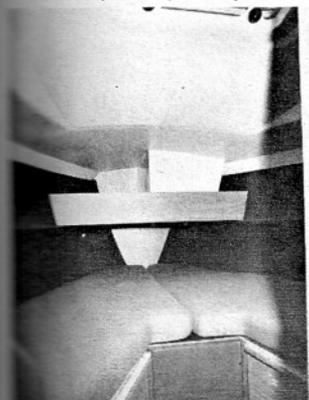


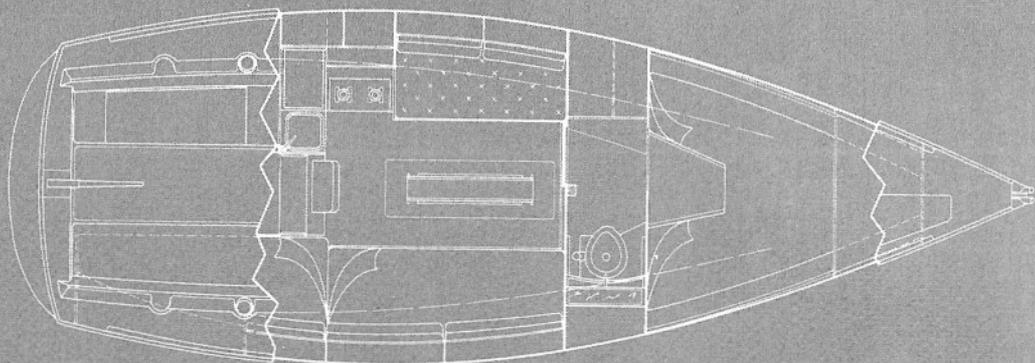
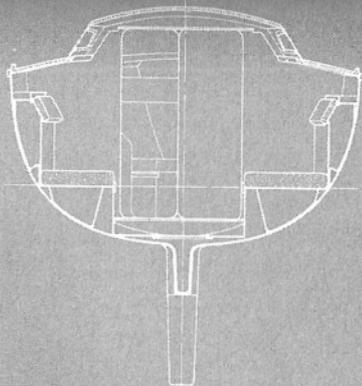
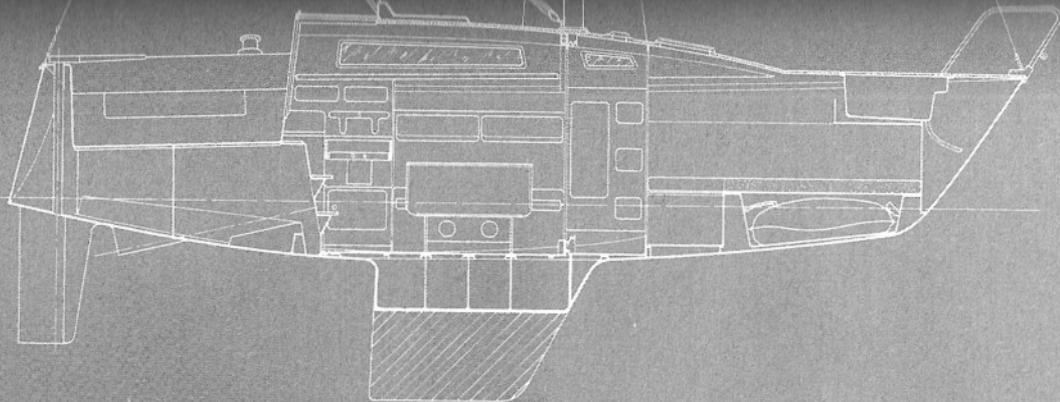
Cloison principale vissée solidement, petits couvercles pour accéder aux fils électriques du pied de mât, aérateur prévu d'origine reflètent une conception soignée.



Le contre moulage assure une parfaite finition des coffres sous les couchettes mais leur volume est très réduit par l'épaisseur nécessitée par le moulage plastique.

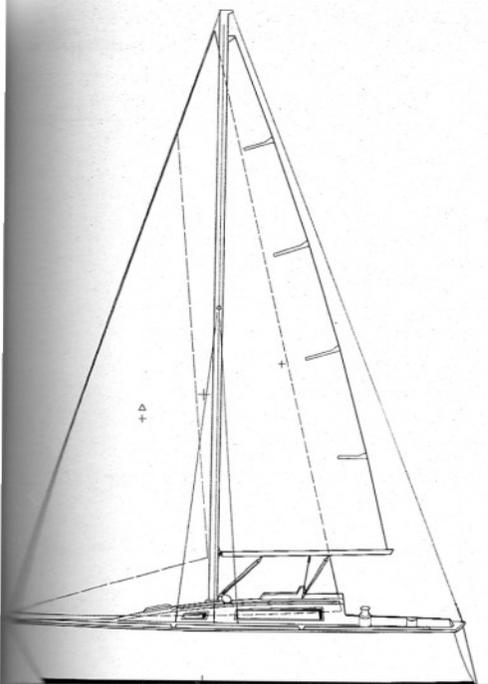
Dans le poste avant, un grand équipet et des coffres permettant aux occupants de ranger leurs affaires. Toutefois des petits équipets à la tête des couchettes seraient souhaitables pour les petits objets.





Prix départ chantier,
avec grand-voile,
généis médium, foc n° 1,
winches de foc 2 vitesses,
balcons, chandeliers,
filières, moteur Diesel
Yanmar YS8 etc. :
106 820 F T.T.C.

Options : Couchette double
dans le carré : 860 F
Généis léger : 2 348 F
Berceau de transport : 2 698 F
Grément de spi : 1 702 F
Spi radial 56 m² : 2.318 F, etc...



Avec deux équipiers dans le cockpit, le bas du tableau arrière commence à tremper dans l'eau. La coque aurait demandé à bénéficier d'un allongement de sa partie arrière.

Prendre un ris : l'absence d'un winch de drisse de grand voile demande que la grande voile soit parfaitement déventée pour la passer facilement. (Photos Gilbert Le Cossec).



Le bateau n'étant pas directement destiné à la course, seul le retour du halebas de tangon de spi est prévu jusqu'au cockpit. Les manœuvres sur le pont et la circulation des équipiers se font sans problème avec un antidérapant assez efficace et de longues mains courantes en bois qui pourraient même se prolonger plus vers l'avant. En effet, l'absence de bas étai remplacé par deux bas haubans antérieurs, laisse un grand espace à franchir sans prise pour l'équipier qui traverse la plage avant. En revanche, les virements de bord du génois se font sans l'intervention d'un équipier d'avant sauf parfois pour rentrer la « jupe » qui s'accroche dans les chandeliers.

L'Aloa 27 du fait de son déplacement présente un rapport voilure déplacement convenable, mais sans plus. Dans le tout petit temps, il est avantagé par son erre qui lui permet de ne pas s'arrêter à la moindre vague comme un bateau léger, mais ses démarrages se font évidemment plus lentement. Il faut faire attention à l'assiette longitudinale et ne pas hésiter à mettre un équipier devant le mât pour bien dégager l'arrière.

L'absence de ridoir à volant sur le pataras ne permet pas de mollir le gréement, mais on creuse facilement la grand-voile grâce au palan monté à l'intérieur de la bôme.

A partir de force 2, le bateau devient vraiment agréable et révèle une très bonne stabilité de route ainsi qu'un bon équilibre à la gîte. Nous avons profité d'un temps très varié allant du calme plat au mistral force 7 en passant par des bouffées de vent d'orage.

A moins d'être considérablement surtoilé, l'Aloa 27 fait preuve en toute circonstance d'un comportement très sain à la barre que l'on désire le tenir à la limite du spi au large ou virer presque sans erre dans des creux escarpés. Raide à la toile avec une stabilité qui agit dès les faibles angles de gîte, cette coque a un comportement beaucoup plus « rond », si l'on peut dire que mal de dessins récents, et si ses performances quoique très satisfaisantes ne peuvent rivaliser avec ces modèles étudiés spécialement pour la course, l'Aloa 27 rassemble la plupart des qualités exigées d'un voilier de croisière moderne.

Si la solidité de sa construction constitue parfois un handicap pour les performances, le croiseur ne s'en plaindra pas et préférera toujours des bordés épais à quelques dixièmes de nœud. Toutefois le chantier pourrait sans compromettre la solidité se rapprocher un peu plus du devis de poids initial qui prévoyait un tableau arrière bien dégagé.

Tel qu'il est, l'Aloa 27 devrait séduire les amateurs de bateaux sérieux et confortables, même si son déplacement assez fort pour sa longueur le situe à un prix un peu élevé.

Caractéristiques - éléments de comparaison - coefficients

| Caractéristiques | ALOA 27 | SUPER | DAIMIO | DUFOUR 27 |
|---|------------------------------|------------------------------|---------------|------------------------------|
| Longueur de la coque | 7 m 97 | 8 m 40 | | 8 m 30 |
| Longueur de flottaison (L) | 7 m 45 | 7 m 40 | | 6 m 65 |
| Bau maximum | 2 m 80 | 2 m 80 | | 2 m 79 |
| Bau flottaison | 2 m 34 | 2 m 54 | | 2 m 44 |
| Franc-bord avant | 1 m 05 | 1 m 04 | | 1 m 25 |
| Franc-bord milieu | 0 m 91 | 0 m 76 | | 1 m |
| Tirant d'eau maximum | 1 m 56 | 1 m 43 | | 1 m 68 |
| Tirant d'air | 11 m 15 | 11 m 40 | | 11 m 60 |
| Déplacement en charge (D) | 3 630 kg | 4 120 kg | | 3 430 kg |
| Poids pour la jauge | 3 190 kg | 3 675 kg | | 3 020 kg |
| Poids du lest | 950 kg | 900 kg | | 1 030 kg |
| Nature du lest | | fonte | | fonte |
| Hauteur sous barrots | 1 m 80 | 1 m 80 | | 1 m 82 |
| Largeur entre couchettes | 1 m | 0 m 60 | | 1 m 04 |
| Largeur moyenne des passavants | 0 m 45 | 0 m 40 | | — |
| Catégorie de navigation | 2 ^e -5/7 - N° 474 | 2 ^e -5/7 - N° 582 | | 2 ^e -5/8 - N° 393 |
| Jauge en douane (tonneaux) | 6,72 tx | 6,49 tx | | 7 tx |
| Jauge I.O.R. | — | — | | 6 m (19,7') |
| Surface du triangle AV (1) | 17 m ² 25 | 18 m ² 63 | | 16 m ² 20 |
| Surface maximum du génois (2) .. | 27 m ² | 27 m ² 66 | | 26 m ² 72 |
| Surface du foc n° 1 | 12 m ² | 13 m ² 95 | | 18 m ² 40 |
| Surface de la grand-voile (3) | 13 m ² 55 | 15 m ² 68 | | 14 m ² 24 |
| Surface maximum (2 + 3) V | 40 m ² 55 | 43 m ² 34 | | 40 m ² 96 |
| Surface pour la jauge (1 + 3) (v) ... | 30 m ³ 80 | 34 m ² 31 | | 30 m ² 44 |
| Surface du maître couple immergé en charge (B) | 1 m ² 04 | 1 m ² 14 | | 1 m ² 156 |
| Surface de dérive : coque seule .. | 2 m ² 53 | 2 m ² 87 | | 2 m ² 52 |
| aileron | 1 m ² 59 | 0 m ² 82 | | 1 m ² 32 |
| aileron AR .. | 0 m ² 22 | 0 m ² 38 | | 0 m ² 17 |
| safran | 0 m ² 31 | 0 m ² 24 | | 0 m ² 31 |
| totale | 4 m ² 65 | 4 m ² 31 | | 4 m ² 32 |
| Surface mouillée totale (M) | 17 m ² 97 | 16 m ² 68 | | 16 m ² 60 |
| Position du centre de dérive et du centre de carène par rapport au milieu de la flottaison (en % de L) .. | CD 2,7% | 4,12% | | 2,56% |
| | CC 1,05% | 3,17% | | 1,50% |
| Écart entre CV et CD en % de L .. | 17% | 18,4% | | 19,85% |
| Coefficients | ALOA 27 | SUPER | DAIMIO | DUFOUR 27 |
| Aptitude à naviguer par petit temps $\frac{V}{M}$ | 2,37 | | 2,60 | 2,47 |
| Vitesse moyenne $\frac{v}{B}$ | 29,6 | | 30,1 | 26,33 |
| Vitesse limite (coefficient prismatique) $\frac{D}{B \times L}$ | 0,47 | | 0,49 | 0,446 |
| Raideur à la toile 15° | 3,54 | | 3,19 | 3,84 |
| à la toile 30° | 7 | | 5,49 | 6,76 |

(Pour toutes explications sur ces chiffres, se reporter au numéro 185, page 91)