

ALOA 29 : UN RACER NOUVELLE VAGUE

Par Michel Malinovsky
Photos Christian Février
Miss Voiles Elisabeth Danger

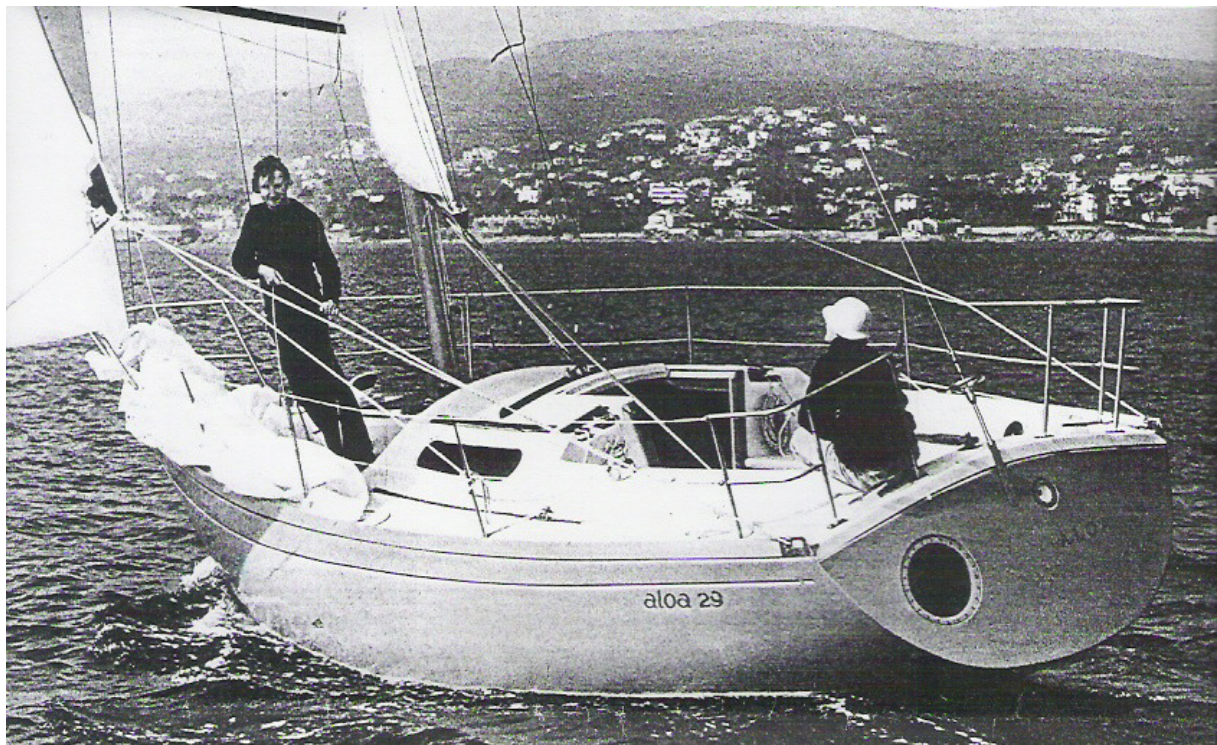
«Allo... Aloa Marine? Michel Malinovsky, à l'appareil. Je vous appelle à propos de l'essai de l'Aloa 29.. Vous dites? Si nous voulons le garder plus de deux heures? Et si nous désirons un marin ?.. ».

Le téléphone m'en tombe des mains. Mais qu'est-ce donc que ce nouveau chantier successeur de l'ancienne Seb Marine? Ne savent-ils pas que pour essayer un bateau, il ne suffit pas de faire trois ronds dans un port? Aussi est-ce avec une certaine appréhension que nous débarquons à Cannes-La-Bocca au petit matin.

EFFICACITE

Cette appréhension est bien vite balayée. D'abord par l'accueil chaleureux. Ensuite parce que nous découvrons une équipe dynamique et faisons la connaissance de François Brutsch, le nouveau « patron » d'une efficacité redoutable. Il nous montre les plans de sa nouvelle usine. Elle sera opérationnelle à la fin de cette année et de ce fait Aloa-Marine deviendra l'un des plus grands chantiers français. Il nous fait part de ses projets, des améliorations qu'il compte apporter à tous ses modèles. Très ouvert, il écoute, enregistre, et cherche visiblement à créer une nouvelle image de la marque.

Mais nous voici à Mandelieu la Napoule, clés en poche. Le bateau est à notre disposition pour le temps qu'il nous plaira. Tout malentendu est dissipé.



Admirez le passage de la carène et la façon dont l'arrière dégage sans turbulence. Appréciez aussi le plan de pont clair et dégagé; les manœuvres s'y effectuent avec efficacité.

ÉNORME

L'Aloa 29 est là, amarré au ponton, énorme. Il impressionne par son arrière volumineux, son avant agressif. Elisabeth et Marc sont partis faire les vivres. J'en profite pour vérifier le nombre des voiles, remplir le réservoir d'eau, jeter un œil sur le gréement. Tout est clair et nous pouvons larguer les amarres. En quatre bords, nous sortons du port. L'Aloa 29 répond à la moindre risée, vire sur place, et c'est un véritable plaisir que de se dégager à la voile d'un mouillage encombré.

Malgré son volume imposant, l'Aloa 29 réagit en engin vif et nerveux, surtout en eau plate qu'il semble affectionner particulièrement. Affrontant le clapot au large du cap Drammont, l'affaire devient plus délicate et je m'aperçois que c'est tout un art, si l'on désire tirer le maximum de ce bateau. Pour l'instant, nous sommes au près. Le cap est excellent. La carène passe parfaitement, sans taper. L'avant à guibre, fortement tulipé, passe en force. Dans des conditions normales, il sera exceptionnel de mouiller le pont. Je constate qu'à cette allure, l'équilibre longitudinal de la coque est particulièrement sensible. Un équipier mal placé, arrête le bateau.

Quoi qu'il arrive, il faut, donc, s'efforcer de garder l'Aloa dans ses lignes et il en sera de même dans la brise.

Vers 13 h, pendant qu'Elisabeth s'active à nous préparer un repas chaud, la brise monte à la force 5, le foc inter remplace le génois, la carène accélère aussitôt. Il sera inutile de survoiler le bateau et marcher à 15° de gîte sera sans doute le rendement optimum pour cette coque.

On ne peut dire que l'Aloa soit fortement lesté, mais sa grande largeur et son bouchain accentué lui donnent une raideur à la toile très correcte. La barre est douce, le bateau parfaitement équilibré et le barreur n'aura pas un travail impossible à effectuer. Il devra par contre s'appliquer, s'il désire en tirer la quintessence. Il faudra sans doute beaucoup de finesse pour gagner une régata.

A MAITRISER

Cela dit, pour barrer, nous étions légèrement handicapés par l'ajustage des bagues nylon sur la mèche, ce qui se traduisait par une dureté excessive du safran. Ce défaut est particulièrement néfaste pour un bateau à déplacement léger.

Le vent est monté nord, et nous partons au largue, toujours cap à l'ouest. A cette allure, l'Aloa démarre comme une fusée et nous sommes à la limite de partir au planing. Malgré la disproportion qu'il y a entre les formes avant pincées et l'arrière volumineux, aucune tendance à enfourner n'est à noter. Je dirais même qu'il n'est pas bon de surcharger l'arrière, car on enfonce alors le tableau ce qui provoque une certaine turbulence.

Centrer les poids, telle sera notre devise permanente.

Vers 17 h, nous revenons du large sous une pluie battante, temps à grain et rafales qui couchent véritablement le bateau. Mais après tout un essai n'est-il pas fait pour pousser la carène dans ses derniers retranchements. Toujours est-il que pour l'instant, nous nous sentons en confiance. Malgré des solutions assez extrêmes, aucun vice ne sera découvert.

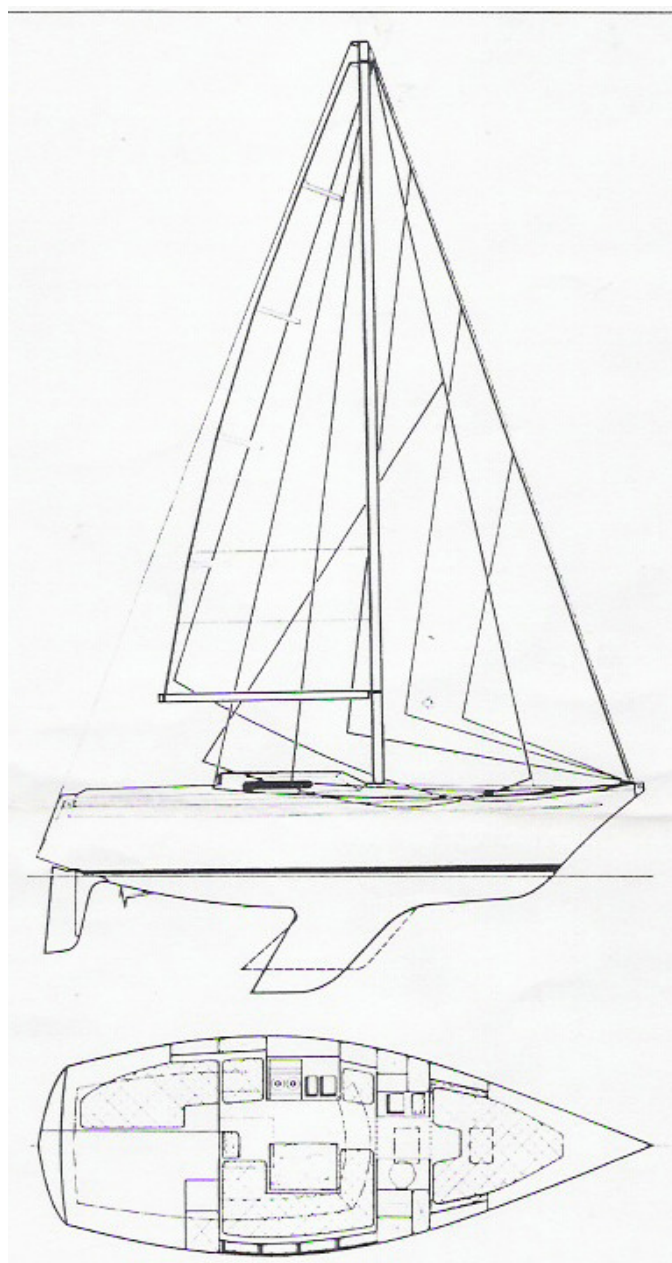
Nous décidons de passer la nuit à Saint-Raphaël. Une petite marche arrière pour mettre le tableau au ponton nous apprend qu'au moteur tout se passe bien également. Le bateau se dirige au millimètre. La pluie qui tombe depuis un moment redouble de violence. Décidément le mois de mars en Méditerranée n'est pas une sinécure.

Je m'aperçois que le chantier à encore un effort à faire dans le domaine de l'étanchéité. Le rail d'écoute bâbord fait eau comme il n'est pas permis et se déverse sur la tête de ma couchette. Christian, toujours ingénieux, installe une gouttière qui canalise l'eau jusqu'au bordé.

Nous avons pitié d'Elisabeth et nous partons dîner au restaurant Il est vrai qu'il fait froid et humide et un petit chauffage aurait été le bienvenu.

Le lendemain, beau soleil, mais petit temps. Un clapot assez marqué nous accompagne un moment. Dans ces conditions, l'Aloa n'est pas à l'aise, à tel point que l'on a par moment l'impression que la carène « colle ». Mais il est évident que lorsque la mer est plus forte que le vent, peu de bateaux sont faciles à faire marcher. Pour l'Aloa, cette affirmation n'est pas aussi évidente. En vérité, il s'agit d'un bateau qui sort de l'ordinaire. C'est une carène que vous devrez maîtriser, véritablement dompter. Après quoi même dans le clapot elle ne s'arrêtera plus. .

Alors me direz-vous, comment apprendre à se servir de l'Aloa 29? Il y faut de la patience et beaucoup de finesse. Amusez-vous à creuser la voile, à raidir le pataras, à déplacer un équipier de l'avant vers l'arrière et inversement, en- un mot, à définir la personnalité de votre monture. Oui, l'Aloa 29 est un bateau intéressant et je ne doute pas qu'il vous donne satisfaction dans bien des domaines. Ce n'est absolument pas le racer moyen pour équipage moyen, sur lequel vous risquez de vous ennuyer. C'est tout un programme, c'est une aventure passionnante.



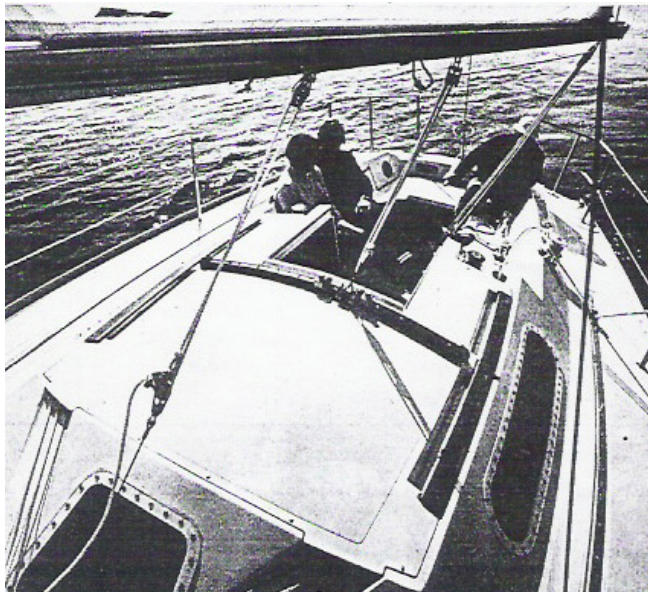
Un grand bord nous a amené jusqu'au large du cap Camarat.

Nous remettons maintenant le cap sur Mandelieu que nous toucherons en fin de soirée. Le grand spi, bien coupé par Tasker a rempli parfaitement son rôle et l'équipage est unanime, tant pour les voiles que pour la coque douce, précise, et bien équilibrée.

Alors, quel est le programme de ce bateau? D'abord, il s'agit d'un petit half-tonner par la longueur, mais très grand par son volume et sa largeur. L'avant est joliment dessiné. Plus discutable est la largeur du tableau arrière, de même que la hauteur du franc bord. Ce dernier point, pourtant, nous l'acceptons d'autant plus facilement que le pont flush deck est fort bien venu, tout en préservant la hauteur sous barrot dans la cabine. Bien entendu, le cockpit est vaste et accompagné de passavants de grande largeur. De même la cabine est énorme. Il est visible que le Groupe Finot a essayé de gagner sur tous les tableaux, c'est-à-dire confort et performances. C'est un programme ambitieux qui me paraît avoir été atteint, bien que je ne sois pas partisan de formes aussi extrêmes ni d'aménagements aussi modernes.

Des goûts et des couleurs...

LE PONT



Admirez la façon dont s'intègrent roof et pont. Le dessin est vraiment réussi et élégant. La hauteur est insignifiante. Il s'agit pratiquement d'un flush deck, d'autant plus que toutes les drisses passent en dessous. Les mains courantes sont également intégrées. L'ensemble est imprimé d'un dessin antidérapant propre et efficace.

L'écoute de grand voile est double avec rail central placé sur le roof. Le chariot est à galet, le retour est à la main du barreur. Le capot de descente est habilement camouflé; il est vraiment étanche.

La bôme que nous avons sur le bateau n'est fournie que sur option.

C'est le profil course en V aux réglages et bosses de ris internes.

L'ensemble pourrait convenir à un classe VI mais certainement pas à J'Aloa 29. Beaucoup trop léger.

Les rails d'écoute sont en inox et boulonnés sur une moulure destinée à les recevoir. Ils sont rentrés afin d'améliorer l'angle l'attaque des génois. Les chandeliers en inox sont logés dans des alvéoles étanches. Il n'y a aucun boulon ni contreplaqué. C'est propre et solide.

LE COCKPIT



Le cockpit est spacieux et confortable. Remarquez les winches de drisses de chaque côté de la descente et ceux de foc de part et d'autres. Tous sont de chez Lewmar et boulonnés au travers de contreplaqués en cuivre noyés dans le polyester. C'est un travail solide. Des plaques complémentaires sont également placées à la construction pour pouvoir monter par la suite des winches de spi et les taquets coinçeurs de hâle-bas de tangons. Un plan est fourni par le constructeur pour indiquer l'endroit exact au cas où vous désireriez monter cet accastillage vous-même.

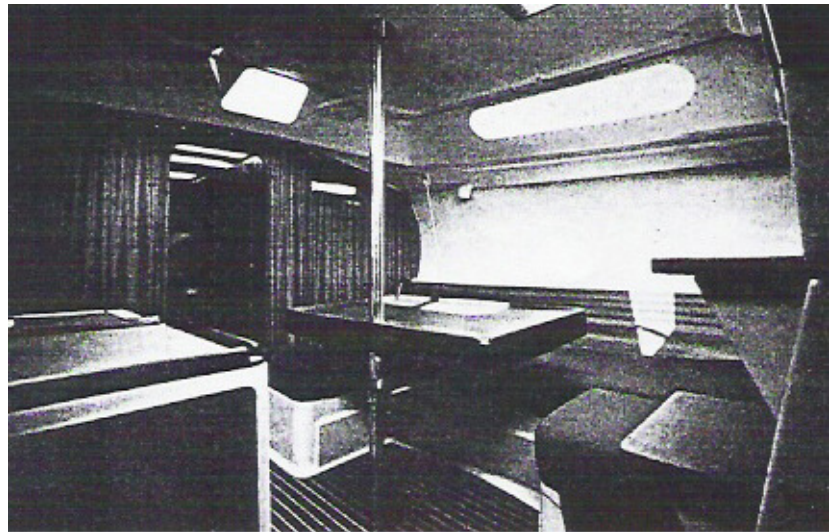
Pour ce qui est du chariot du rail d'écoute de foc, le point de tire par rapport au winch n'est pas bon lorsque vous naviguez sous génois.

L'écoute travaille presque à la perpendiculaire; aussi une platine de renvoi serait-elle nécessaire. Elle pourrait également servir pour le Reacher. Les poulies d'écoute de spi sont intégrées dans deux ferrures qui coiffent le tableau arrière sur chaque bord. Un chaumard y est également placé. Nous l'avons dit, les bancs du cockpit sont agréables, les écoulements efficaces.

Sur tribord, un grand coffre accepte une bonne partie de la voilure de même que pare-battages et cordages. Sous la banquette arrière qui est amovible, se niche le radeau de sauvetage dans un logement prévu à cet effet avec écoulement à la mer. C'est une bonne astuce, car on ne sait que faire généralement de ce diable de radeau. Au-dessus, vous trouverez la pompe de cale intégrée dans l'hiloire, de même que le petit tableau moteur fort mal protégé. Il faut absolument l'encastrier si l'on ne veut pas le voir se détériorer rapidement. La barre est bien en main, mais il serait nécessaire d'y adapter un stick pour pouvoir s'accouder confortablement ou s'asseoir sur l'hiloire de cockpit. . .

LES AMENAGEMENTS

Le carré vous surprendra par sa taille et son style moderne. Tout est bien entendu contremoulé, aussi bien les banquettes, que la coque ou le roof. A ce propos, il est bon de savoir que tout l'ensemble du pont est doublé de balsa fibre debout, ce qui assure la rigidité et évite la condensation. Cela dit, le contremoule a même la coque est ici apparent.



Il n'y a pas de placards mais de grands vides poches courant tout le long si bien que l'on profite de la largeur maximum de la carène. Cette solution n'est pas désagréable et contrairement à la plupart des bateaux, on ne s'y sent pas à l'étroit.

Par contre, la formule des placards placés sous les banquettes dans les coffres étanches ne plaira pas à tout le monde. Ils ont vite tendance à devenir de vrais fourre-tout.

La table centrale coulisse sur un tube d'innox. Un frein (insuffisant) permet de la bloquer à diverses hauteurs. En position basse, elle forme couchette double. En position haute, elle touche le roof. Dans ce dernier cas, la place dégagée est surprenante. L'Aloa 29 devient un véritable petit salon. Cette table est creuse et nous avons la possibilité d'y ranger documents et cartes marines. Elle servira également de table à carte car sur l'Aloa, il n'y a pas de coin navigation.

Cet intérieur est clair, net et précis. On regrette toutefois la présence des écrous sous le roof destinés à tenir la « casquette ».

Pourquoi ne pas les camoufler sous des mains courantes. Elles seraient fort utiles en mer car on ne sait pas toujours où se tenir malgré le tube central.

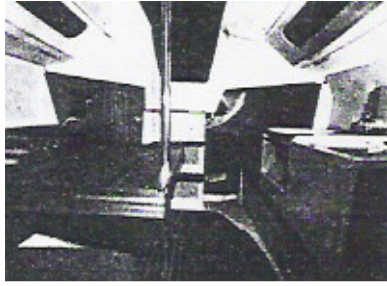
De nuit des tubes fluorescents diffusent une lumière très vive. Cet éclairage est fourni par une batterie 12 volts 96 ampères placée sous la banquette immédiatement à droite de la descente. Immanquablement on met le pied dessus lorsque l'on gîte sur tribord ce qui provoque un mouvement de bascule du panneau la recouvrant (petit problème qu'il serait aisé de résoudre). Sur la photo, vous voyez au fond, près de la cloison, le tirant absorbant l'effort de la cadène du bas hauban arrière; le galhauban lui, vient se boulonner directement sur la poutre supportant le mât. Le plancher est en contreplaqué gravé façon lattes de pont.

Au-dessous, le contremoulé comprend un certain nombre d'alvéoles pour les rangements des bouteilles.

L'ARRIERE

Vue vers l'arrière, vous apercevez l'énorme couchette de navigation qui en fait est une couchette double et sans doute la plus agréable du bord. Elle est éclairée par ce fameux hublot circulaire placé sur le tableau arrière.

C'est une véritable petite cabine.

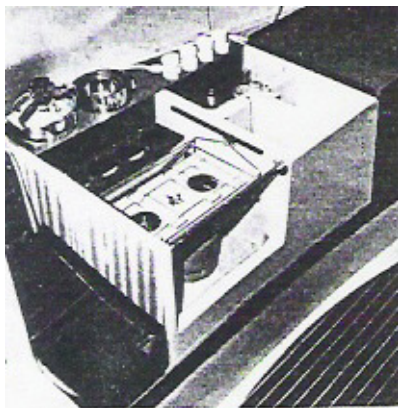


Trois marches vous amènent sur le pont.

Ces marches ne sont pas suffisamment séparées les unes des autres et on a tendance à manquer la deuxième marche. Une petite modification s'impose ici. De même je verrais bien deux mains courantes de part et d'autre de la descente. A gauche, vous voyez la porte de la glacière d'une contenance de 160 litres. Un compresseur peut y être placé à la demande.

Les instruments de navigation tels que radio seront fixés au-dessus de la grande couchette côté coque. Une plaque est prévue pour les recevoir.

LA CUISINE



La cuisine couvre toute la partie bâbord du carré. Elle est entièrement couverte en période de non utilisation par des panneaux de couleur orange. En période d'utilisation l'un des couvercles se cale à droite contre la cloison et devient plan de travail. Les deux éviers sont profonds, alimentés par une pompe à main reliée à un réservoir en plastique d'une contenance de 120 litres (remplissage par le pont). L'écoulement est à revoir.

Derrière, diverses alvéoles reçoivent bouteilles, boîtes et casseroles. Un grand tiroir latéral abrite couverts et assiettes. Le réchaud est à deux feux avec bouteille incorporée.

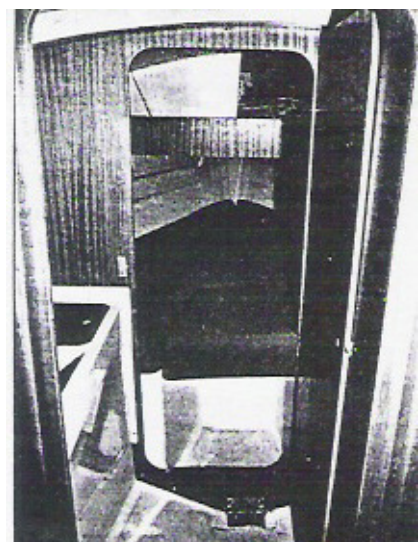
Tout est pratique mais il serait indispensable d'avoir, sinon un placard, du moins une étagère profonde courant le long de la coque pour le rangement des épices, etc... Un panneau de contreplaqué est d'ailleurs incorporé dans le vaigrage pour pouvoir y fixer ce que l'on désire. A gauche, la banquette recouvre une soute à vivres. Toutes les sorties d'eau sont protégées par des vannes de sécurité.

L'AVANT

Une grande couchette double surmontée d'une étagère et de deux placards de part et d'autre, tel est le poste avant, très confortable.

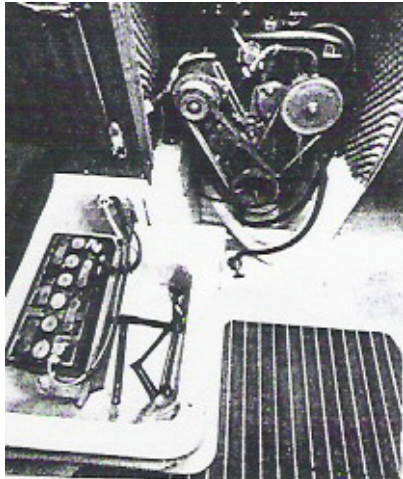
Vaigrage, pont et banquette, tout est contremoulé et très propre. Les matelas sont en mousse, épais de 14 cm sur toutes les couchettes. Ils sont très confortables. Toutes les cloisons sont en contreplaqué d'acajou; sur option elles peuvent être réalisées en teck. Des coffres étanches et contremoulés sont placés sous les matelas. L'échouage et l'aération sont assurés par un capot Goiot. Une double porte sépare le compartiment toilette, d'une part côté poste avant, d'autre part côté carré. Les targettes de fermeture sont de véritables casse-doigts et en générale, n'essayez pas de fermer les deux portes en même temps. Avec un peu d'habitude, pourtant, le système se révèle pratique et il est difficile de faire autrement.

A bâbord, vous trouverez un lavabo surmonté d'une glace et une double étagère pour les effets de toilette. A côté un grand vide-poche destiné au linge sale.



Sa fermeture n'est pas à l'abri des projections d'eau du lavabo et il y a lieu de surélever la séparation. En face, vous trouvez le WC à dépression surmonté d'une grande penderie protégée par un rideau à fermeture éclair. Un deuxième capot Goïot se trouve placé au-dessus de cet ensemble spacieux et confortable.

LE MOTEUR

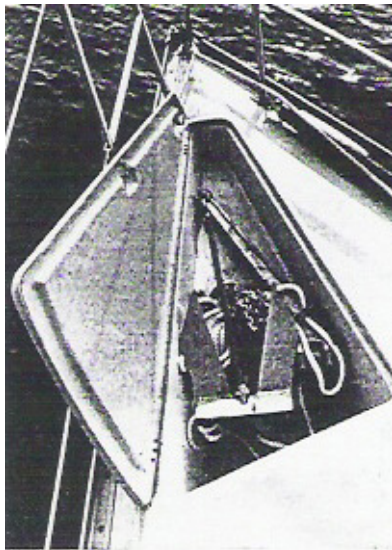


Le support du moteur est contremoulé. L'insonorisation est correcte et réalisée avec de la mousse. Le moteur est un RC 9D Renault Marine-Couach Diesel avec inverseur mécanique et hélice deux pales.

Il est équipé d'une dynastart et d'une pompe de cale. L'aération est prévue avec entrée et sortie dans le cockpit. Le réservoir en cuivre contient 15 litres et se remplit par un nable placé sur le pont. L'autonomie est de huit heures à 2.000 tours environ.

En ce qui concerne l'électricité, tous les fils sont protégés par des gaines souples avec diverses trappes de visite et possibilités de branchements ultérieurs à l'endroit qui vous convient.

L'ÉTRAVE



La ferrure d'étrave est sobre, munie d'un davier de mouillage, et de deux embiers pour l'amarrage. Elle coiffe entièrement l'étrave et l'étau vient se boulonner au travers.

On regrette l'écrou très apparent placé au-dessous et surtout le croc destiné au point d'amure des focs. Généralement, le foc décroche avant d'avoir fini d'être étarqué et dans la brise il n'est pas rare de voir monter le foc en tête de mât ce qui est pour le moins gênant. Ce système devrait être proscrit une fois pour toutes.

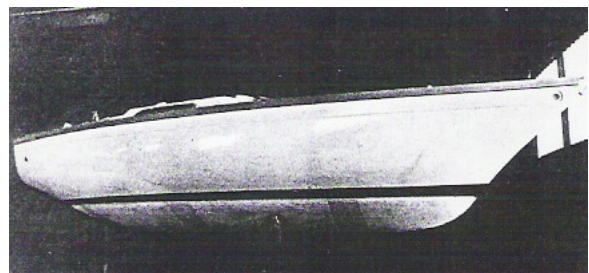
Le puits à chaîne étanche et autovideur vient de moulage. Il est suffisamment vaste pour y placer un double mouillage; on aimerait une fermeture au panneau car rien ne l'empêche de s'ouvrir et si vous faites de la navigation hauturière comme le programme du bateau le permet, il n'est pas exclu d'être surpris dans du mauvais temps.

N'avez-vous jamais décollé de votre couchette ?

LA CARENE

Voici la carène en cours de fabrication.

La coque légèrement frégatée est moulée d'une pièce. Un lest en fonte est rapporté et solidement fixé par des boulons inox; ce lest très arrondi à la base n'autorise pas l'échouage: aussi, pour ceux qui envisagent de naviguer ailleurs qu'en Méditerranée, un lest « Atlantique » est prévu.

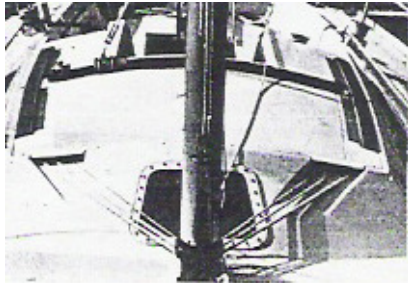


Légèrement moins profond, il est surtout plus long. Le problème se trouve ainsi résolu. Les entrées d'eau sur l'Aloa 29 sont très fines, malgré la grande largeur de la coque. Le brion est tulipé et profond pour ne pas avoir un avant trop maigre qui risquerait d'enfourner. La carène s'évase très rapidement ensuite. Les sections sont rondes et ouvertes; elles seront à peine plus pincées sur l'arrière. Elles restent très fluides malgré tout et toute lourdeur est bannie. Il n'y a pas de retour de galbord, la voûte est légèrement concave pour dégager les filets d'eau.

Malgré une largeur hors du commun, Finot réussit un ensemble d'une grande pureté, une surface mouillée bien sûr réduite au maximum et une forme d'étrave qui me paraît particulièrement efficace. Le safran, rejeté très en arrière, contribue à allonger la longueur à la flottaison et se trouve placé derrière un aileron étroit, rapporté collé et tenu à la coque par quatre boulons de 16 mm en inox.

Le pont est posé sur le retour du pavois; il est collé et rivé au travers d'un liston en aluminium qui recouvre la liaison et forme petit pavois ou cale pied. L'ensemble est net.

LE MAT



Le mât est posé sur le pont.

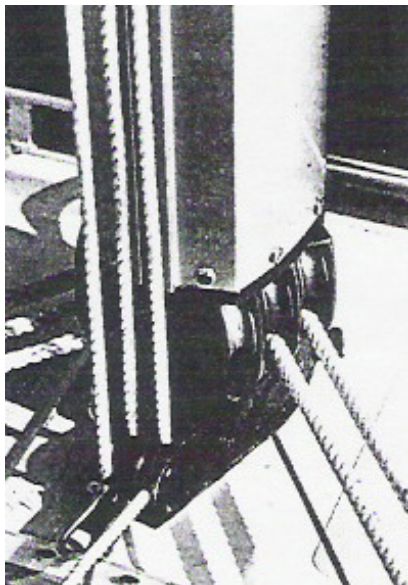
Il est précédé par un capot Goïot donnant accès à la cabine avant et un aérateur type Dorade où l'écoute prend plaisir à s'enrouler à chaque virement de bord.

Ceci dit, le mât est métallique et fabriqué par Ermat. Le pied est particulièrement bien étudié et reçoit une double tourelle à triple sortie afin de renvoyer toutes les drisses au cockpit.

Ces drisses circulent sous une double paroi de roof. Ainsi rien n'est apparent et le pont reste bien clair et dégagé. L'idée est à retenir et je l'ai particulièrement appréciée. Bien entendu, les hâles-bas sont à poste.

Le mât est soutenu par une poutre en lamellé vissée sous le pont tout le long de la cloison principale.

Cette formule semble apparemment solide mais je n'en suis pas tellement convaincu, car la cloison n'est pas d'une pièce et l'ouverture de la porte est de grande taille.



LE POINT DE VUE DE MISS VOILES

Que de place, que de place !

Beaucoup de place mais des améliorations s'imposent. Comme j'ai bien dormi ! Quelles couchettes, et quels matelas ! Epais « comme ça ! », confortables, et d'une largeur apaisante en cas de rêves agités. L'équipier bâbord a directement vue sur la mer grâce au hublot qui a inspiré les fantaisies photographiques de l'ami Christian (et quelques acrobaties). Vues sur la mer, ou sur le ponton, d'ailleurs... Un rideau serait une acquisition d'autant plus décente que cette couchette peut accueillir deux personnes. Pas de toiles anti-roulis : c'est toujours ennuyeux par grand vent et forte mer.

L'Aloa donne une impression de bon confort : l'espace ne manque pas.

Quatre ou cinq personnes peuvent se réunir sans être trop serrées autour de la table glissant le long d'un tube (on peut la relever jusqu'au « plafond»), et bien des « studios kitchenette» n'ont pas un coin cuisine aussi spacieux.

Détail pratique à la gîte: un tiroir, sous l'évier s'ouvre dans l'axe du bateau.

Une très grande glacière permet d'envisager des croisières sans frustrations stomacales. Cabinet de toilette, WC et penderie ne suscitent aucune réflexion particulière.

Nous avons toutefois constaté quelques défauts qui rendent la vie en mer semée d'embûches. L'absence, tout d'abord, de mains courantes à l'intérieur; on ne sait trop à quoi se retenir, et de redoutables boulons fleurissent un peu partout. Un équipier se hâtant dans la descente mettra inévitablement le pied sur le couvercle de la batterie qui, mal calé, viendra lui heurter les genoux. La table tourne: les esprits de la mer n'y sont pour rien; il s'agit, plus prosaïquement du bas de votre dos cherchant un appui pour mieux surveiller le jambon aux épinards - qui n'importe comment n'a guère satisfait l'équipage, mais c'est une autre histoire ! La cuisine est ainsi conçue: réchaud, éviers, planche de travail (elle masque le réchaud en temps normal mais se place au-dessus d'une petite banquette, contre la cloison du poste avant, lors de la préparation des repas). Il eut mieux valu prévoir cette planche entre le réchaud et les éviers. Il y a aussi quelques bacs de rangement, mais pas d'étagères. On peut néanmoins en faire poser, de même que des équipets supplémentaires pour les couchettes: ils sont nettement insuffisants dans la version actuelle.

Ne pas disposer d'une table à cartes indépendante est un inconvénient.

Enfin, les portes du poste avant favorisent les scènes de vaudeville: il y en a deux, qui se rabattent l'une sur l'autre mais il est difficile de savoir laquelle passe la première, et comment ! Ces petits détails font de l'Aloa 29 un bateau moins agréable qu'il n'y paraît tout d'abord. Il est vrai que nous avons essayé un prototype, et que ces critiques, assurent les constructeurs, devraient être sans objet pour les modèles de série. Ce que j'ai le plus apprécié: le cockpit, bien dégagé, avec de vastes coffres et des banquettes légèrement inclinées. On y est remarquablement bien.

Quant à la silhouette générale, elle suscitera des controverses: c'est un bateau dodu, haut sur l'eau, qui dandine pour un rien son énorme arrière, et si large qu'il semble sur le point de mettre bas une portée de petits Aloas.

Ce peut être laid, ce peut être très « design ». Aujourd'hui, en matière d'esthétique, il faut s'attendre à tout.