



IL BROKER CI HA DETTO

Giulio Cesare Giuia della Tecnomare di Fiumicino

"L'Aloa 29 è un progetto che presenta le stesse qualità degli altri modelli di Finot. Un piccolo Grand Soleil 34 che non ha nulla da invidiare a certe barche più recenti, a parte lo spazio. Trovo un grande vantaggio in navigazione per la presenza dello skeg davanti alla lama di timone che aumenta la stabilità di rotta. La sua reperibilità non è così grande, eppure questo genere di barche è richiesto perché costano relativamente poco, il che spiega un lieve aumento dei prezzi negli ultimi anni."

L'ARMATORE CI HA DETTO

"La barca è del '74 e l'ho comprata 6 anni fa. Lavori importanti sono stati eseguiti. Il primo è stato il trattamento anti osmosi. Ho iniziato a togliere la ruggine ovunque. Ho cambiato tutti i madieri in sentina, sostituendoli tutti con pezzi in acciaio inossidabile. Idem per la landa per il paterazzo. Dopodiché ho smontato la falchetta per rifare la stratificazione della giunzione scafo coperta. Infine, due anni fa, ho cambiato il motore e l'ho sostituito con un Volvo Penta 10 cv nuovissimo. Il risultato è una barca asciutta che giustifica, con la sua dotazione di elettronica, il suo valore. Ho trovato grandi pregi nel progetto stesso della barca: l'Aloa 29 è una barca tranquilla, dal comportamento sano, e facile da manovrare anche in solitario. Rispetto agli standard attuali, i suoi difetti riguardano le performance e la sistemazione degli interni."

Foto 1: la coperta è sgombra e offre numerose zone per il relax. Foto 2: il pozzetto è ergonomico e molto funzionale. Foto 3: spartano, il quadrato è luminoso e può trasformarsi in cuccetta doppia grazie al tavolo mobile. Foto 4: la cabina e il bagno di prua per i "non giganti"



IL CONTROLLI

Dopo quasi trent'anni di vita, una barca del genere deve essere accuratamente controllata sotto tutti gli aspetti. Oltre all'osmosi, sono da controllare i rischi di delaminazione della coperta, realizzata in sandwich di balsa e poliestere. Idem per la giunzione scafo coperta, laquale anche se seriamente realizzata, deve essere ispezionata. Da controllare anche l'impermeabilità degli oblò e osteriggi (nella foto).

IL CANTIERE

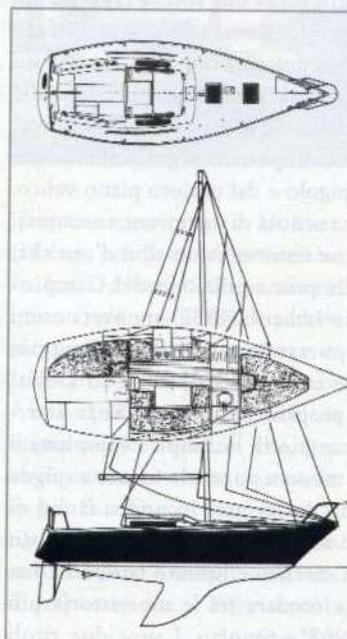
Aloa Marine, scomparso all'inizio degli Anni '80, produceva allora una gamma completa di imbarcazioni, dalle derive alle barche da crociera. Lanciato dopo l'Aloa 34, il 29 è stato prodotto in 320 esemplari fino alla chiusura del cantiere: una prova del successo incontrato da questo modello.

LA QUOTAZIONE

Da 20.000 a 28.000 euro.

SCHEDA TECNICA

Architetto	Jean Marie Finot
Costruttore	Aloa Marine
Materiale	Poliestere
Lunghezza f.t.	8,72 m
Lunghezza gall.	6,60m
Larghezza	3,10 m
Pescaggio	1,47 / 1,65 m
Dislocamento	3.100 kg
Zavorra	1.100 kg
Cuccette	5
Sup.Velica	46,00 mq
Motore Renault	9 cv
Serbatoi	acqua 120 litri gasolio 15 litri



di CHRISTOPHE JULLIAND

ALOA 29

Uno dei grandi successi del cantiere Aloa Marine è una piccola barca di meno di 9 metri, tipica dello stile del giovane Finot, ideale per la crociera tranquilla e in famiglia

Nel 1972, il cantiere Aloa Marine, allora installato sulla Costa Azzurra nei pressi di Cannes, chiese a Jean Marie Finot di disegnare una barca di 8,50 metri per la crociera in famiglia. Dopo il grande successo dell'Ecume de mer (cantieri Mallard) - forse il più famoso dei suoi progetti - e forte dell'esperienza acquisita nel progettare i Passatore (per i cantieri Sartini) e Brin de Folie (Jeanneau), Finot ha continuato sulla scia, sviluppando una linea progettuale che doveva fare scuola. Lo testimonia il successo del Grand Soleil 34, un mito ideato secondo gli stessi principi.

La **filosofia progettuale**, appunto, è tutta incentrata sugli imponenti volumi dello scafo. Le linee sono svasate a prua fino al baglio massimo, punto oltre il quale diventano rotonde con delle uscite quasi piatte a poppa. La larghezza era, per quel periodo, fuori dal comune e presentava il pregio di offrire un'abitabilità maggiore rispetto ad altri modelli della stessa lunghezza. Altro vantaggio di tale "pancia", una grande stabilità di forma, e delle buone prestazioni alle andature portanti.

Nelle prime versioni, il bulbo ha una forma a spina dorsale di delfino, mentre la lama del timone è preceduta da uno skeg.

Design ed estetica sono caratteristiche sia del periodo, sia dello stile proprio di Finot. È riconoscibile, tra l'altro, la tipica prua a clipper (la cui estetica è passata di moda ma che consente un buon passaggio sull'onda). L'oblò sullo specchio di poppa è un'altra idea innovativa del progettista che ha avuto il suo successo.

Nelle versioni meno anziane, una striscia colorata veniva a sottolineare la falchetta per rendere un po' meno massiccia la sagoma del profilo.

Il **piano velico** è costituito da un grande triangolo a prua, il genoa al massimo copre ben 31,20 mq quando la superficie della randa è di solo 14,80 mq. Una soluzione che necessita in navigazione di ridurre prima il genoa, con il problema di perdita d'efficienza quando è montato l'avvolgifiocco.

In **coperta** la larghezza dello scafo e l'altezza dei bordi liberi sono sfruttate al meglio per offrire una grande superficie utile sia alla manovra, sia al relax, con una tuga non sporgente e raccordata al flush deck senza angolo, il tutto mantenendo un'altezza di 1,80 m negli interni. Le manovre sono rinviate in pozzetto passando sotto coperta. I passavanti sono larghi e si prolungano fino a poppa. Il pozzetto è poco profondo ma comodo ed ergonomico, i piani inclinati consentono al timoniere di prendere posto sopravento.



Gli **interni** sono organizzati in modo razionale, anche qui con delle innovazioni interessanti come l'angolo cucina. Non vi è invece un carteggio vero e proprio, ed è il tavolo della dinette che servirà al navigatore. La stessa tavola può essere abbassata per offrire un letto doppio nel quadrato. Sono numerosi i posti di stivaggio. Il triangolo di prua serve da cabina doppia con bagno privato facilmente accessibile.

A poppa vi è sulla sinistra la cuccetta del navigatore che occupa il posto corrispondente al gavone sotto il pozzetto, sull'altra murata.

La **motorizzazione** è assicurata da un entrobordo Renault Marine Couach con invertitore meccanico. Modelli più recenti (come quello che abbiamo visitato) sono dotati di un Volvo Penta da 10 cv.

La potenza è sufficiente per le manovre in porto, ma è scarsa invece l'autonomia iniziale: i 12 litri del serbatoio consentono solo 12 ore di navigazione a 2.000 giri al minuto, un problema facilmente risolvibile.

Impiantistica. Ridotta allo stretto necessario, con una batteria o due per alimentare un circuito essenziale ma che si può migliorare.

L'attrezzatura e le **dotazione di serie** sono soddisfacenti ma datate, come, ad esempio i winch senza self tailing in pozzetto.

Versioni. L'Aloa 29 ha conosciuto alcuni cambiamenti importanti durante i 10 anni di produzione.

Il principale è la modifica della chiglia, un profilo meno profondo e più allungato verso poppa. Sono stati effettuati altri miglioramenti relativi al dettaglio sugli interni e l'attrezzatura di coperta. Benché spartano, l'Aloa 29 offre tutt'oggi un comfort in mare piacevole.

Un'occasione che può rivelarsi interessante per chi vuole acquistare una prima barca da personalizzare.



I CONCORRENTI

NOME	CANTIERE	LUNGH.	LARGH.	DISL.	SUP. VEL.	PREZZO	ANNO
Comet 8,50	Comar	8,50	2,90	2.800	42,30	26.000	1982
First 28	Bénéteau	8,60	3,00	2.700	44,00	22.000	1981
Fantasia	Jeanneau	8,30	2,88	2.400	35,00	25.000	1988
Show 29	Barberis	9,00	3,10	2.900	51,25	28.000	1983