

l'affaire
du mois



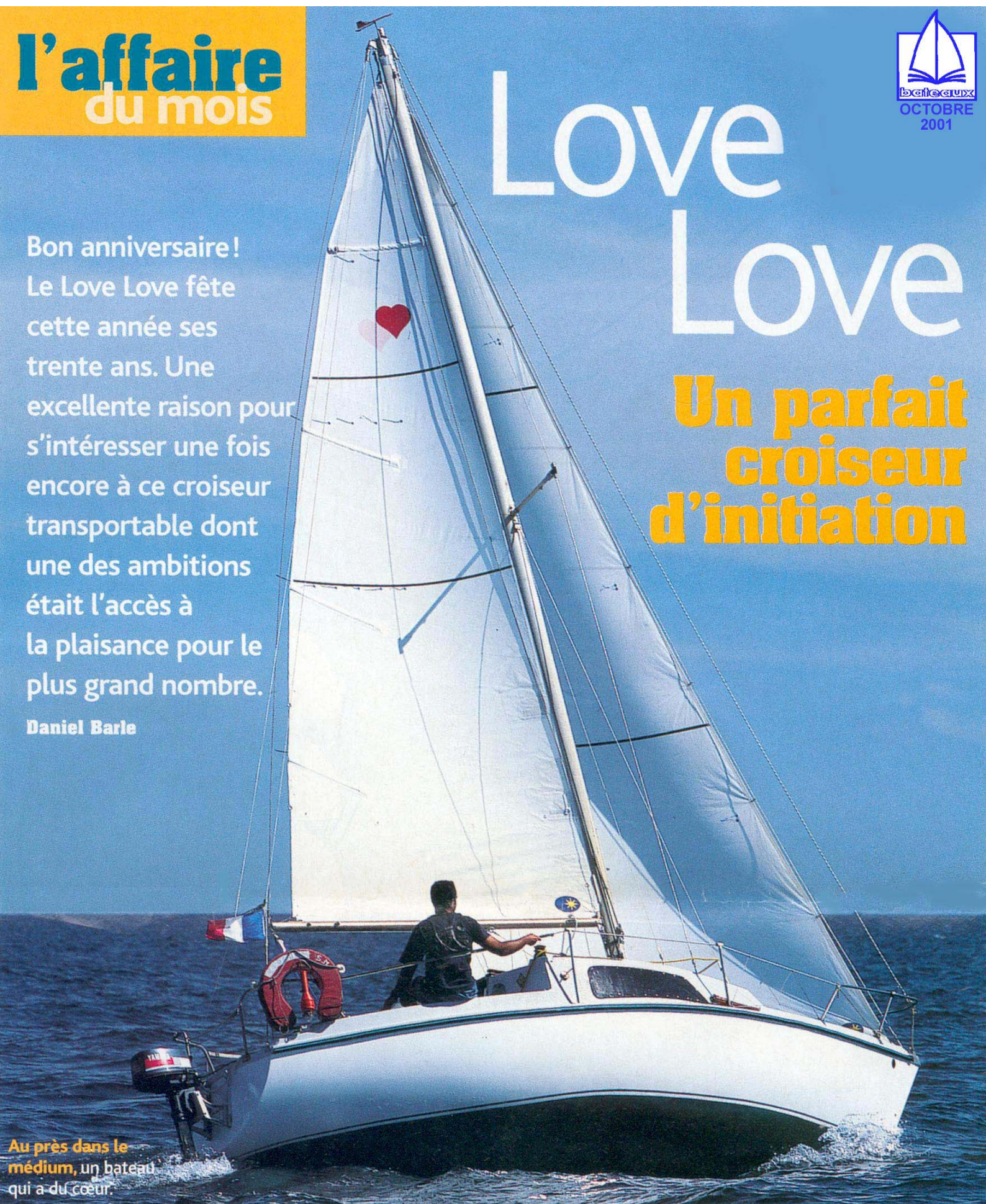
Love Love

**Un parfait
croiseur
d'initiation**

Bon anniversaire!
Le Love Love fête
cette année ses
trente ans. Une
excellente raison pour
s'intéresser une fois
encore à ce croiseur
transportable dont
une des ambitions
était l'accès à
la plaisance pour le
plus grand nombre.

Daniel Barle

**Au près dans le
médium, un bateau
qui a du cœur.**





Le début des années 70 marque l'essor de la navigation de plaisance. Sa démocratisation pourrait-on dire. Le chantier Jeanneau n'est pas étranger à ce mouvement. Il y participait activement en proposant, en 1971, à un tarif abordable, le Love Love, croiseur côtier habitable et transportable. Durant sept ans, il fut produit à une cadence soutenue par l'entreprise ne disposant pas à l'époque des capacités de production actuelles. Rares sont les ports qui n'abritent pas un ou plusieurs de ce croiseur léger de 6,60 m, assez représentatif de son temps. On s'interroge toujours sur la qualité de la construction. La meilleure réponse reste que, trente ans après, les premiers

modèles continuent de naviguer. Ce qui n'empêche pas de rester vigilant, de prêter une attention accrue sur les œuvres vives. Celles de notre bateau témoin présentent en effet des microfissures dont nous reparlerons. Le lest bulbé est boulonné à travers la coque. En l'absence de varangage, la rigidité est assurée par les éléments d'emménagements.

Le Love Love exploite pratiquement au maximum le gabarit routier, et sa largeur de 2,44 m, sans être le record de l'époque, offre des possibilités d'aménagement intéressantes. En couvrant la coque d'un rouf utilisant toute la largeur, il est difficile de faire mieux en habitabilité; au détriment de la circulation, l'absence de passavants rendant les allées et venues

sur le pont relativement acrobatiques. En examinant la carène, on mesure les progrès réalisés par l'architecture, particulièrement sur les formes arrière. Quoi qu'il en soit, le Love Love est un voilier plaisant, très vivant dans le petit temps. Près du vent, il montre un dynamisme évident et supporte avec bonne volonté d'être surtoilé. Son aileron arrière prolongé vers l'avant est gage d'une bonne stabilité de route. C'est aux allures très arrivées que le manque de portance laisse le barreur sur sa faim.

Mais ne soyons pas trop sévères pour ce bateau d'une autre génération, à regarder avec énormément de sympathie car il permet de s'adonner à la petite croisière d'une manière économique.

Coque et pont

Quelques vérifications s'imposent

Nous verrons bien dans trente ans ce qu'il en restera. » Il faut se souvenir de la bataille qui opposa les pro-bois et les pro-polyester. Cette remarque sur un matériau présenté comme doté de toutes les qualités n'était pas qu'acide, car son vieillissement était encore inconnu. Ce Love Love va nous donner l'occasion de tirer un premier bilan en jugeant sur pièce. Petit retour en arrière sur le mode de construction. La coque sortait du moule en une seule pièce, sans contremoulage, la rigidité provenant des éléments d'em-

ménagements. Le pont rapporté est en sandwich balsa « en bois debout ». Le lest est fixé par boulonnage. Aujourd'hui nous voyons une coque fraîchement repeinte (2001). Cette opération n'avait pas d'autre but que de redonner une meilleure apparence à un bateau au gel-coat normalement terni. Le pont présente une rigidité acceptable.



l'avis d'un propriétaire



Nicolas Friant
Assureur,
propriétaire d'un Love
Love depuis 1999

“La croisière en sécurité, sans frais importants...”

Très attaché à *Slocum*, Nicolas y consacre une large part de ses loisirs. Ancré à Concarneau, ce Love Love de la première année (1971), qui en est à son quatrième propriétaire, a été acheté 25000 F en 1999. « Après la rupture brutale d'un *bas-hauban*, j'ai refait beaucoup de choses car je veux pouvoir naviguer sans appréhension. Le Love Love est un excellent petit croiseur permettant de naviguer en sécurité, sans mise de fonds importante, avec un budget entretien raisonnable. *Sûr, marin, raide à la voile et doux à la barre, il fait un excellent cap au près et passe sans heurts dans le clapot. Dès force 2 ou 3, il se sent à l'aise. Sa stabilité de route est plus qu'appréciable pour moi qui navigue souvent en solo. C'est un voilier peu compliqué, encaissant les surventes sans immédiatement monter au lof et devenir incontrôlable. A quatre adultes, la navigation côtière ne tourne pas à l'affrontement, même si les emménagements conviennent mieux à une famille. Les rangements sont nombreux, seul regret, l'absence de penderie. »*

Les points à surveiller

Le gréement

Pas de pitié pour le gréement dormant s'il est d'origine. Tout est à jeter!

Le pont

Sa construction en sandwich balsa « en bois debout » a largement fait ses preuves. Malheureusement, avec le temps, elle est sujette au délaminage. La chasse aux infiltrations d'eau doit être permanente.

Le safran

On relève parfois une fissure le long de la mèche de safran en bois, par ailleurs bien fixé à la base de l'aileron par une crapaudine. La réparation ne présente pas de difficulté lorsque le problème est traité à temps.

La carène

Des microfissures apparaissent souvent sur la carène après grattage de l'antifouling. La fonction « barrière étanche » du gel-coat ne jouant alors plus, assurez-vous qu'il n'y a pas de délaminage et faites contrôler sérieusement le degré d'humidité pour écarter avec certitude tout risque d'osmose.

Le principal ennemi de ce type de construction est la porosité du gel-coat. C'est pour cela que même si l'aspect général ne semble pas le nécessiter, il ne faut pas hésiter à peindre préventivement un pont pour éviter son délaminage. Dans l'avenir, le souci principal pourrait venir des œuvres vives parcourues par de nombreuses microfissures. Sur les bateaux de cette génération, l'osmose ne se révèle pas sous la forme de bulles laissant échapper un jus à l'odeur caractéristique d'acide acétique. Le doute doit donc être levé par un contrôle sérieux du taux d'humidité qui ne doit pas être supérieur après séchage à 5 % sur l'échelle A du Sovereign. Le cas contraire imposera un traitement curatif après avoir acquis la certitude que l'osmose n'a pas provoqué de délaminage.

les +

Une construction rustique, sans contremoulage.

les -

Un âge requérant de la vigilance.

1 L'unique capot ouvrant n'assure qu'une petite ventilation.

2 L'étroit cockpit est encombré par la barre d'écoute.

Fiche technique	Love Love
Constructeur	Jeanneau
Architecte	bureau d'études
Diffusion	1971-1978 à plus de 900 exemplaires
Matériau	polyester
Longueur de coque	6,58 m
Flottaison	5,70 m
Maître bau	2,44 m
Tirant d'eau	1,11 m
Lest	450 kg
Poids	1 150 kg
Voilure au près	25,17 m ²
Catégorie	3'
Jauge en douane	3,43 tonneaux
Motorisation	hors-bord sur chaise

Emménagements

Bonne résistance au temps



Le bloc cuisine moulé, simple et fonctionnel, s'escamote après usage.



En couissant sous le banc du cockpit, la cuisine libère une belle couchette. Dispositif identique pour la table à cartes.

Les emménagements de *Slocum* ont été très peu modifiés par rapport à l'origine, ce qui montre que, malgré le désir du constructeur de livrer un bateau économique, il n'a pas cédé à la tentation de faire « juste pour le coup d'œil ». A noter cependant les deux portes « vieille marine » de la descente en remplacement des panneaux coulissants qui présentaient quand même l'avanta-

ge d'autoriser une ouverture partielle. Les ensembles cuisine et table à cartes sont escamotables, de même que la table du carré, de sorte que les emménagements du bateau présentent plusieurs configurations adaptables à chaque situation, navigation ou mouillage. L'impression d'espace est réelle en l'absence de cloisonnement et grâce au rouf utilisant toute la largeur de la coque,

sans les habituelles cassures dues aux passavants. La hauteur sous barrots est cependant inférieure à 1,50 m à l'entrée, moins encore au milieu du carré.

Le bois de placage en acajou verni des vaigrages du rouf et des panneaux côté cuisine et coin navigation donne de la chaleur au carré. Il suffit d'apporter une petite touche personnelle pour que cet intérieur soit très agréable à vivre. Toute la partie avant est réservée à la couchette en pointe; la décoration des vaigrages des contre-bordés n'est plus d'origine, le tissu collé ayant été remplacé par un précédent propriétaire.

L'aération, suffisante au mouillage, ne l'est sans doute pas en mer ou par temps humide, comme c'est souvent le cas sur des unités de taille modeste.

Si le bateau a été entretenu normalement, ce ne sont donc pas les emménagements qui doivent freiner l'éventuel acheteur d'un *Love*. Ils sont fonctionnels et rendent la vie à bord possible avec un minimum d'organisation.

les +

Volume et espace.

les -

Ventilation médiocre.



A défaut de hauteur, le cloisonnement discret conforte l'impression d'espace.

Circuit électrique: à l'écart des problèmes

Ce n'est pas de ce côté que peuvent survenir les ennuis, tellement l'installation électrique est simple. Une batterie logée dans le

Un tableau électrique « fait maison » sommaire, associé à un loch-speedomètre d'une autre époque.

coffre arrière fournit l'énergie pour l'éclairage du carré. C'est tout! Nicolas Friant a décidé de remplacer les feux de route 12 V par un système démontable à piles, et l'électronique n'a pas encore sa place à bord. La plupart des moteurs hors-bord n'étant pas prévus pour la recharge

des batteries, celle-ci ne peut se faire qu'à quai. Le tableau électrique existe cependant; c'est un petit boîtier de fabrication artisanal posé sur la table à cartes. Les fils sont-ils repérés, passent-ils dans des gaines? Autant de questions qui n'ont vraiment aucun intérêt!

les +

Rares ennuis à craindre.

les -

Très simple, trop simpliste.



Gréement et accastillage

Des remplacements à titre préventif

Une navigation routinière, un bas-hauban qui casse, une petite frayeur car, par chance, le mât est resté debout, et le Love Love de Nicolas arbore maintenant un gréement tout neuf. Nous le répétons sans cesse, rien n'est moins sérieux que de naviguer sous gréement dormant d'origine avec un bateau ayant dépassé 12/15 ans. Sans moyen technique très élaboré, il est en effet impossible de détecter une faiblesse due au vieillissement ou aux contraintes subies par un haubanage Inox, qu'il faut donc systématiquement remplacer préventivement.

Sur *Slocum*, la fixation des barres de flèche a été refaite, les réas de tête de mât changés, les drisses mixtes éliminées et remplacées par du textile.

En revanche, la barre d'écoute, les rails de focs, les winches (désuets quand même) et la plus grande partie du petit accastillage sont d'origine. Il n'y a en fait peu d'intérêt à monter sur ce bateau du matériel sophistiqué, les efforts à produire pour envoyer ou étarquer les voiles n'étant pas excessifs ■



Espar d'origine, mais gréement dormant tout neuf. C'est la moindre des choses pour un bateau de cet âge.

les +

Accastillage répondant au programme de navigation.

les -

Son âge; une barre d'écoute au milieu du cockpit.

le bilan

Ce qu'il coûte vraiment

> Dépenses exceptionnelles

2001	Gréement dormant	1800 F
	Peinture de coque	4339 F
	Réparation safran	441 F
	Réfection partielle sandwich pont	405 F
	Dépose et pose listons	2978 F
	Remplacement drisses	530 F
	Grand-voile et génois	11000 F
	Total	21493 F

> Coût annuel (hors frais de port)

	Francisation	0 F
	Assurance (RC+ retraite)	450 F
	Carénage	1800 F
	Entretien moteur	350 F
	Divers sécurité	800 F
	Total	3400 F



l'avis de Bateaux



Daniel Barle

"Le plaisir sur l'eau à petit prix"

Au temps de sa splendeur, le Love Love était un croiseur bon marcheur, bon marché. Il le reste, même si ses performances ont pâli en comparaison avec ce qui se fait aujourd'hui. Pour le remettre en état de naviguer en sûreté, les frais à engager ne sont pas exagérés. Sur le marché de l'occasion, on trouve pour 30000 F et parfois moins, des unités encore séduisantes destinées aux plaisanciers... sachant bricoler. C'est un prix modeste pour un plaisir sur l'eau assuré. Si la remorque est comprise, c'est réellement un plus, car elle permet d'hiverner à terre, ce qui est recommandé. En résumé, le Love Love constitue une méthode d'approche sûre et économique de la croisière côtière. On peut sauter le pas sans crainte.

Après remise en état, le Love Love avale courageusement les milles, pour un budget de fonctionnement très raisonnable.

Mécanique: simplicité et zéro souci

Ces voiliers légers, qu'un souffle d'air suffit à déhaler, pourraient se dispenser de moteur si les ports l'autorisaient. Il faut donc passer par l'installation d'une aide mécanique. Pour le Love Love, bateau économique, le constructeur avait retenu la meilleure

formule, celle du hors-bord sur chaise coulissante sur le tableau arrière. Une puissance de 5 ou 6 ch semble être un bon compromis entre poids et performances, en raison notamment de la sensibilité à la charge du Love Love. Bien entendu, l'arbre long s'impose.

Il est inutile d'essayer d'affronter la mer de face dès qu'elle est agitée par un vent un peu frais. L'efficacité de ces moteurs de faible puissance ne se montre que dans la pétote et les manœuvres de port, aidés par l'excellente maniabilité du bateau.

les +

Une solution des plus économiques.

les -

Le moteur ne peut aider que dans le tout petit temps.



En ce temps-là... Accastillage typique des années soixante-dix.