

Swan 411

Croisière
hauturière



A partir de

120 000 €

Fiche technique

Constructeur	Nautor
Architecte	Sparkman & Stephens
Diffusion	42 exemplaires de 1977 à 1979
Matériau	Polyester
Longueur coque	12,44 m
Flottaison	10,23 m
Maître bau	3,64 m
Tirant d'eau	2,08 m, 2,22 m à partir du n° 20
Lest	4,9 t, 5,2 t à partir du n° 20
Poids	10,8 t
Voilure au près	105,10 m ²
Catégorie	1 ^{re}
Motorisation	Perkins 4108 (47 ch)

Budget annuel (hors frais de port)

Francisation	156 €
Assurance	1 189 €
Carénage	820 €
Entretien moteur	137 €
Total	2 302 €

Conditions de l'essai

Lieu: Pornichet
Vent: 8 à 12 nœuds
Mer: belle
Durée de l'essai: une demi-journée

UNE RÉFÉRENCE MONDIALE



Le Swan 411 fait partie des voiliers qui ont marqué l'histoire de la voile. Trente ans après sa sortie, ce "cruiser racer" par excellence est, encore et toujours, une référence. TEXTE ET PHOTOS DANIEL CARDINAL

Qui n'a jamais rêvé de s'installer à la barre d'un Swan ? Avec le temps, ce souhait peut-être se transformer en réalité, le prix de certaines unités des années 1970 au prestige intact étant devenu plus « accessible ». C'est le cas du Swan 411, évolution du célèbre 41. Les améliorations concernent surtout le grément (plus puissant), le profil de quille, le safran, ainsi que de la ligne de flottaison désormais plus allongée. Les emménagements ne sont pas en reste, mais sans modifications fondamentales. A

l'époque, le chantier Nautor était déjà réputé pour la qualité des matériaux employés dans la construction et pour son intransigeance dans leur mise en œuvre. Le Swan 411 a donc obéi à un cahier des charges strictement respecté, avec des normes toujours établies au-dessus du « suffisant ». Ce course-croisière technique et exigeant n'est pas à mettre entre toutes les mains, si son énorme potentiel veut être exploité. En croisière, un équipage familial expérimenté peut espérer dompter la machine mais, en course, il faudra beaucoup de monde sur le pont pour la maîtriser et lui faire

donner toute sa puissance. Les performances sous voiles sont évidemment au rendez-vous. Il suffit de voir la superbe vague d'étrave, de la comparer avec celle d'un bateau de série moderne, pour s'extasier sur la forme de carène. C'était une autre époque ! Le plan de pont appartient aussi au passé, avec ses 14 winches répartis sur le mât, le rouf et dans le cockpit, et les hectomètres de manœuvres pour les servir. Le plaisir à la barre d'une telle unité réconcilie avec la voile ! Toutes les sensations sont présentes : vitesse, réactivité, cap, sensibilité, puissance, confort...



Il nous faut pourtant réfréner les éventuelles vocations que peuvent faire naître nos commentaires élogieux. Au risque d'aller devant de graves désillusions, le Swan 411 n'est pas le premier bateau à s'offrir. Les réactions, le tempérament fougueux du bateau peuvent surprendre les néophytes. Un certain niveau technique est donc requis.

■ **Bien vu**

- Efficacité de la carène
- Emménagements marins

■ **Mal vu**

- Bateau « pointu »
- Étroitesse du cockpit



Toutes les manœuvres de grand-voile se passent en pied de mât, avec un accastillage adapté.

Coque et pont

Le choix des meilleurs matériaux, un savoir-faire et une exigence de tous les instants ont contribué à construire l'image d'excellence associée à Nautor/Swan. Cela ne signifie pourtant pas qu'une fois le bateau à disposition, il n'y a plus rien à faire et que temps n'aura aucune prise sur lui. Quel que soit le renom du chantier, les seules garanties d'un bon vieillissement passent toujours par l'entretien et la maintenance. Plus les années passent, plus ces opérations doivent d'ailleurs être rigoureuses. A cet égard, et pour →



La section des tangons laisse imaginer les efforts pour envoyer le spi de 173 m².

LES POINTS À SURVEILLER

LE MÂT

Le mât traversant repose sur un talon en acier galvanisé. Il peut être utile de vérifier l'état de cette pièce métallique. On regardera également les passages de cadène.

LE SAFRAN

Fortement sollicité, il doit être régulièrement contrôlé et les bagues remplacées si besoin.

LE CAPOT AVANT

Un problème d'étanchéité est à noter. Le problème est difficile à résoudre sans remplacer ce capot coulissant par un ouvrant de nouvelle génération. Il faut alors reconstituer un nouveau support de menuiserie aux dimensions adéquates

LA BAILLE À MOUILLAGE

L'étanchéité de la baille n'étant pas parfaite, on constate de désagréables infiltrations d'eau, notamment au près. La solution consiste à reprendre et parfaire la stratification de la cloison du peak avant.



Thierry Florentin

ESSAI OCCASION Swan 411

Le Swan 411 est exigeant physiquement, mais les efforts ne sont jamais inutiles !



Toute l'électronique trouve sa place sur les cloisons qui précèdent un carré très classique.

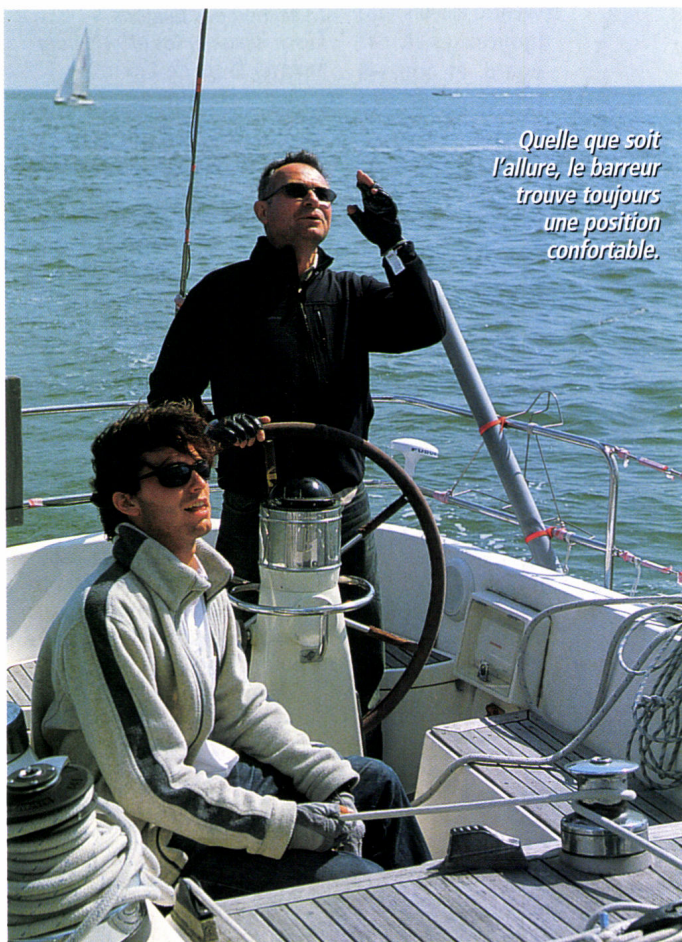


→ l'anecdote, la seule carène de voilier que nous ayons vu déjà percée de part en part par l'osmose, était celle d'un... Swan.

Rien à craindre de ce côté pour notre *Wanted* (n° 8 de la série), qui a subi un traitement curatif en 2003 après être resté près de cinq ans au sec. Passionnément entretenu par ses trois propriétaires successifs, sa coque et son pont ne souffrent d'aucune tare, ni d'aucun vice. Pas le moindre faïençage sur le gel-coat. Le farinage de la coque est insignifiant. Le polishage ne sera fait que pour

ajouter du brillant, donc du cachet à une coque qui n'en manque pas. Les lattes de teck qui couvrent le pont, le bridge-deck et le cockpit accusent leur âge. De nombreux joints sont à refaire, le bois à poncer. Une remise en état est nécessaire. Le devis de réfection est d'ailleurs pratiquement signé. Le vendeur ne livrera le bateau qu'une fois les travaux terminés.

- **Bien vu**
- Pas de contremoulage, l'examen des fonds est facile
- **Mal vu**
- La descente abrupte



Quelle que soit l'allure, le barreur trouve toujours une position confortable.

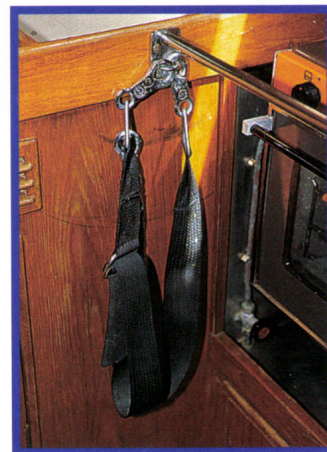
Emménagements

Nous pénétrons dans un voilier du milieu des années 1970, aux lignes pinçées. Il ne faut donc pas s'étonner de ne pas retrouver le volume rencontré dans les 12 m actuels. L'expression « *profond comme la descente d'un Swan* » prend toute sa signification lorsqu'il s'agit de se contorsionner sous la capote pour attraper, non sans mal, la première marche de la descente. Le « trou » mène à un intérieur aménagé de manière ultraclassique. On trouve sur bâbord le coin cuisine en L, avec hotte aspi-

rante, barre de protection et sangle face à la gazinière. Un « passe-plat » à l'utilité discutable donne sur la cabine arrière. La table à cartes est sur tribord. Ses dimensions permettent d'effectuer la navigation dans de bonnes conditions. Derrière elle, on accède à la cabine arrière offrant une couchette simple et une double, séparées par une sorte de coiffeuse. Retour dans le carré. La table déployée accueille confortablement six personnes, appuyées sur des banquettes dissimulant de profonds équipements et sur lesquels sont aménagées deux couchettes superposées. Dans le poste avant sont disposées deux couchettes sur cadre, le cabinet



Les rangements sont suffisants pour stocker les ustensiles et l'avitaillement courant.



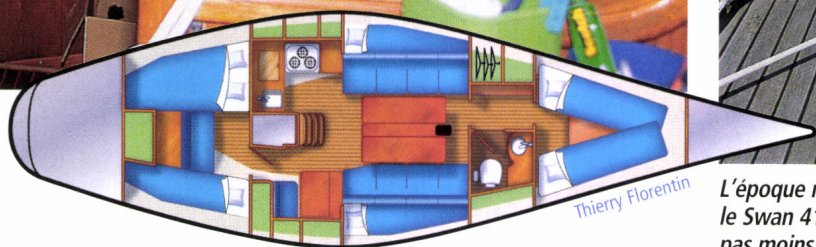
A noter la barre de protection et la sangle pour cuisiner à la gîte en se servant de ses deux mains !



La table à cartes permet de faire la navigation dans de bonnes conditions.



L'époque n'étant pas l'économie, le Swan 411 ne compte pas moins de 14 winches.



Thierry Florentin

de toilettes et un grand placard. Les menuiseries sont en teck. Les vernis, notamment près de la descente, ont un peu souffert et mériteraient d'être revus. Par contre les cloisons principales sont en excellent état. Le remplacement des tissus des coussins de banquettes et couchettes (sans doute bleu à l'origine) par un Skai marron ne participent pas à rendre lumineux un intérieur manquant déjà de clarté.

■ Bien vu

- Les emménagements prévus pour la haute mer

■ Mal vu

- Le manque de clarté
- La ventilation un peu juste

d'avoir des bras pour les servir. Rail Harken à billes, hale-bas rigide, étai largable, tangons et *jockey pole*, renvois d'écoute, vit-de-mulet en inox, témoignent d'un niveau d'accastillage qui n'a rien à envier à ce qui se fait aujourd'hui. Inutile de préciser que tout fonctionne parfaitement. C'est d'ailleurs indispensable, tant les forces mises en action sont importantes. Notre seule critique majeure concerne le capot avant dont la conception entraîne des entrées d'eau fréquentes et les passages de cadène qui ne sont pas eux non plus d'une étanchéité à toute épreuve.

■ Bien vu

- Le niveau de l'accastillage

■ Mal vu

- La complexité du plan de pont

Grément et accastillage

Avec son mât Nautor culminant à plus de 16 m (deux étages de barres de flèche + bastaques pour la trinquette), portant une grand-voile de 33 m² et un génois à recouvrement de plus de 72 m² (tous deux en Mylar taffetas), le 411 impressionne par la puissance de son grément. Si on y ajoute un spi de 173 m², on comprend l'utilité des 14 winches Lewmar (40, 43, 44, 48 et 56 ST) et la nécessité

Travaux et coûts

« Quand on aime on ne compte pas ! » C'est la seule réponse que nous ayons obtenue du dernier propriétaire à notre question sur le coût des travaux réalisés. Avec une remarque sur la propension de certains prestataires à baser leur niveau de facturation sur la notoriété du bateau.

Point de vue de propriétaire

JEAN-MICHEL RAGÈRE

Propriétaire d'un Swan 411 depuis 2002

Jamais brutal, ne se couchant pas sous la risée, ne passant pas sur sa barre, c'est en ces termes flatteurs que nous est conté le Swan 411. Mis à l'eau en 1977, *Wanted* n'a eu pour propriétaires que des passionnés qui l'ont toujours entretenu avec amour. Le dernier, Jean-Michel Ragère, plus orienté vers la croisière (une 3^e place quand même lors d'une Pomic-Bayona), ne trouve que deux défauts au 411 : volume intérieur restreint et bateau physique. Ce qui ne l'empêche pas d'en parler avec une passion communicative. Son dernier conseil : l'entretien doit être soigné et régulier.

état est d'ores et déjà programmée. Tel qu'il se présente à l'heure actuelle, *Wanted* est en état de prendre la mer sans le moindre problème, tout ayant été changé en temps voulu, sans souci d'économie.

Cela ne signifie pas que plus rien ne reste à faire. A notre avis, l'inverseur hydraulique (Borg Warner) mériterait une révision, tout comme le Perkins 4108 et le groupe électrogène Fisher Panda. Le sérieux reconnu de Spirit Boats, le courtier en charge de la vente, est une garantie sur la bonne exécution de ces travaux.

Pour le reste, ce que nous pourrions qualifier de dernière touche, le (re) chromage de quelques winches et le décapage suivi du vernis de certaines menuiseries, il ne s'agit que d'opérations destinées à restituer son lustre à un voilier qui le mérite amplement.

Bilan

L'avis de Bateaux

Posséder un Swan, même ancien, c'est un peu appartenir à une aristocratie. Si le blazer et le pantalon blanc ne font plus partie de la garde-robe du parfait propriétaire, il faut tout de même un peu de classe et... beaucoup de muscles pour poser son sac à bord ! Ce superbe bateau, qui donne un plaisir fou, vous tente ? Résistez si vous n'êtes ni sportif ni doté d'un bon bagage technique, et si vous préférez l'horizontalité à la corde raide. Dans le cas contraire, passionnés de belle voile, vous qui faites passer les sensations avant votre petit confort au port, allez-y, le plaisir est garanti (pour 125 000 €). Spirit Boats, Alain Coroller à Vannes : 02 97 46 58 51.