Najad 380

£ 195 000



Constructeur de bateaux:	Najad	Longueur:	11,55 m
Type de bateau:	voilier	Largeur:	3,65 m
Catégorie:	bateau d'occasion	Année de construction:	2004
Lieu:	Grande Bretagne, Beaulieu	Cabines:	2
		moteur:	Yanmar 4JH-E, 54 cv (40 kW), diesel

Vendeur:
Nicolle Associates
Adrian Nicolle
Saltmakers House
SO31 4NB Southampton
Grande Bretagne

Téléphone: +44 23 8045 2112
Portable: +44 77 6883 46664
Site web: https://www.findaboat.co.uk
Langues: anglais










Détails

Réf du bateau	**s320943**
Architecte	**Judel / Vrolijk & co**
couchettes	**5**

Données techniques

Tirant d’eau	**1,95 m**
Matériau de la coque	**polyester**

moteur

Modèle	**Yanmar 4JH-E**
Puissance	**54 cv (40 kW)**

Équipement

Navigation	**autopilote, compas, GPS, NAVTEX, radar, VHF**
Equipement technique	**chargeur de batteries, générateur, peinture sous-marine, pompe de cale - électrique, pompe de cale - manuelle, prise de quai 220 V, propulseur d'étrave**
Equipement du pont	**amortisseur, plateforme de bain**
Intérieur	**barbecue, robinet**
Equipement de divertissement	**DVD, TV**
Sécurité	**canot de sauvetage, EPIRB, gilet de sauvetage**
Couvertures	**capote (de descente)**
Voiles	**spinnaker**

Description

Ce texte a été traduit automatiquement.

Résumé**Najad 380 très bien équipé**
Prêt à naviguer

Le Najad 380 est construit avec une solidité que la plupart des yachts de série n'ont pas : stratifié de fibre de verre à la main, superstructure et pont en sandwich de mousse, coque fortement raidie et carène revêtue d'époxy, autant d'atouts qui inspirent une réelle confiance en navigation hauturière. La carène Judel Vrolijk allie vitesse et un comportement réellement marin, et l'aménagement intérieur ainsi que l'agencement sont conçus pour des personnes qui vivent réellement à bord, avec de véritables couchettes de quart et une table à cartes sérieuse.

Cantilena of London est un Najad 380, construit en 2004 et présenté en septembre de la même année au Southampton Boat Show, où la presse nautique a salué la finesse de ses lignes de carène et la qualité de construction pour laquelle Najad est toujours connu. Elle a été conçue dès l'origine pour la navigation hauturière en équipage réduit, et l'a prouvé à deux reprises en participant à l'Azores and Back Race en 2007 et 2011.

Pendant la majeure partie de sa vie, cependant, elle a servi de bateau de croisière familial, et un bateau qui a beaucoup voyagé. Ses périples l'ont menée dans la Manche et le long de la côte est, vers le nord jusqu'à la Baltique, la Norvège et le Svalbard, puis, ces dernières années, à travers l'Atlantique jusqu'à la baie de Chesapeake, le lac Ontario, la voie maritime du Saint-Laurent, la Nouvelle-Écosse et la Nouvelle-Angleterre, chaque traversée étant effectuée à bord de navires spécialisés dans le transport de yachts, Sevenstar. Elle a passé les années Covid en toute sécurité à l'intérieur d'un hangar, à terre en Nouvelle-Écosse, avant de reprendre la mer en 2022.

Ses propriétaires actuels l'ont achetée en 2023, le jour même où ils l'ont vue pour la première fois, et l'ont conservée exactement dans son état d'origine. Basée dans le Solent, elle a depuis fait des croisières dans le West Country et les îles Anglo-Normandes. Parmi les travaux récents figurent un nouveau VHF Simrad, un radeau de survie révisé, un chauffage Eberspacher entretenu et un nouveau palier de jaumière. Elle est proposée prête à naviguer : un croiseur hauturier authentique, au passé éprouvé et qui a encore de belles années devant lui.

Caractéristiques principales
Najad 380, numéro de coque 6, construit en 2004 par Najadvarvet AB, Suède
Dessiné par Judel Vrolijk
Longueur hors tout 11,55 m (38ft), largeur 3,65 m (12ft), tirant d'eau 1,95 m (6ft 4in)
Déplacement 10 000 kg avec quille en plomb boulonnée de 3 100 kg
Disposition avec cockpit central et sept couchettes réparties dans trois cabines
Yanmar 4JH4-E diesel 54hp, heures actuelles : 2 863
Autocaptage Hydrovane et équipement de sécurité complet de catégorie 1 pour la navigation hauturière
Gréement dormant renouvelé en 2014, gréement courant renouvelé en Dyneema en 2018
Suite de navigation Raymarine, Furuno et Digital Yacht avec traceur Timezero
Groupe électrogène diesel Paguro 2.5kVA
Antifouling Coppercoat appliqué en 2019

Commentaires du courtier
Un Najad de cette configuration, doté d'un véritable passé de traversées hauturières et de l'attention évidente de deux propriétaires consciencieux, ne se remplace pas facilement sur le marché actuel. Les acheteurs se tournent de plus en plus vers des bateaux qui ont fait leurs preuves en mer plutôt que vers ceux qui ne font que bonne figure, et Cantilena a fait exactement cela, sans perdre le fini soigné d'un yacht bien entretenu. Son équipement, sa documentation et son état actuel témoignent de propriétaires qui ont compris à quoi elle est destinée. À ce stade du marché, elle représente un achat judicieux pour quiconque souhaite aller plus loin sans le coût et les délais liés à la préparation d'un bateau moins adapté à cet usage.
Spécifications complètes et inventaire**Détails généraux**
Marque et modèle : Najad 380, numéro de coque 6
Année de construction : 2004
Chantier : Najadvarvet AB, Henan, Orust, Suède
Architecte : Judel Vrolijk
Configuration de la coque : monocoque, tableau arrière inversé
Configuration du pont : cockpit central

Configuration de voilure : sloop fractionné
Longueur hors tout : 11,55 m (38ft)
Largeur : 3,65 m (12ft)
Tirant d'eau : 1,95 m (6ft 4in)
Déplacement : 10 000 kg
Quille en plomb boulonnée : 3 100 kg
Hauteur du mât au-dessus de l'eau : 18,2 m (59ft 8in), antenne VHF incluse

Construction de la coque et du pont
Construction en fibre de verre stratifiée à la main
Coque au-dessus de la flottaison et pont en sandwich de mousse Divinycell
Coque largement raidie intérieurement
Quille en plomb boulonnée sur un talon moulé incliné
Coque revêtue d'époxy sous la ligne de flottaison
Gouvernail semi-équilibré monté sur un aileron de demi-longueur
Plat-bord en teck au joint coque/pont
Mât posé sur le pont, soutenu sous le pont par de l'acier galvanisé habillé d'acajou

Gréement et voilure
Gréement sloop 7/8 à deux jambettes Selden
Haubans et étais en acier inoxydable 1x19 avec terminaisons serties et ridoirs en bronze plaqué, tous renouvelés en 2014
Étai avec enrouleur Selden
Pataras avec réglage à treuil à manivelle
Haubans de capelage en ligne, haubans inférieurs avant et arrière, bastaques diagonales jusqu'à l'embase de la seconde jambette
Bôme équipée d'un vérin à gaz de hale-bas
Deux bouts-dehors de spinnaker rangés sur des chariots montés sur le mât
Rail de mât interne pour chariots de grand-voile à roulettes
Étai intérieur avec tendeur à cliquet Wichard pour le foc lourd à mousquetons à piston et le tourmentin
Grand-voile : Dolphin Sails, 41,4 m², bordure libre, coupe radiale, entièrement lattée, laminé Dyneema avec taffetas, chariots de guindant Selden dans le mât, trois ris, neuve en 2017
Stack-pack de grand-voile : Weathermax, lattes pleine longueur et fermeture éclair, s'enroule et se range sur la bôme
Foc enrouleur : Dolphin Sails, 40,0 m², coupe radiale, bande anti-UV, neuf en 2013
Spi de croisière : UK Syversen, 75,3 m², coupe radiale, système de snuffer, fourni avec le bateau en 2004
Foc lourd de mauvais temps : UK Syversen, 25 m², mousquetons à piston, 2006, utilisé une fois
Tourmentin : UK Syversen, 11,3 m², orange haute visibilité, mousquetons à piston, 2006, jamais utilisé
Trysail : UK Syversen, 12,4 m², orange haute visibilité, curseurs sur rail de mât, jamais utilisé

Gréement courant
Tout le gréement courant, à l'exception de deux drisses de spi et du hale-bas, renouvelé en Dyneema en 2018
Drisse de grand-voile amenée au cockpit avec coinceur
Balancine
Deux drisses de génois, côté bâbord, avec coinceur sur mât pour le foc enrouleur
Deux drisses de spi
Deux relevages de bouts-dehors de spi et deux lignes de commande des chariots de bout-dehors
Bosse d'enrouleur de génois, côté tribord, avec coinceur
Lazy jacks installés sur le stack-pack rangeable
Ligne unique pour les premier et deuxième ris, amenée au cockpit avec coinceurs
Troisième ris à deux lignes, amené au cockpit avec coinceurs
Hale-bas amené au cockpit avec coinceur
Étarque avec petit treuil monté sur le mât
Œillets à faible frottement aux points de réduction de la grand-voile
Drisses de guidon bâbord et tribord aux premières jambettes

Aménagement
Boiseries en acajou d'Afrique partout
Planchers de cabine en teck verni avec incrustations de houx, plafonds en vinyle bordés d'acajou
Sept couchettes réparties entre le carré avant, le salon et la cabine arrière

Carré avant : grande couchette double en V avec coffres de fermeture, deux placards pleine hauteur, petite banquette avec rangement, rangement pour voiles et annexe sous les couchettes, panneau de pont ouvrant et hublots latéraux
Salon : couchette bâbord en L et couchette tribord plus courte, toutes deux avec filets de bordé et rangement sous les dossiers, bibliothèques centrales, table pliante avec rangement pour bouteilles, réservoirs d'eau sous les couchettes, panneau de pont ouvrant avec écran et moustiquaire
Table à cartes : côté tribord, format demi-carte Amirauté avec couvercle relevable et rangement dessous, rangement supplémentaire pour cartes derrière les marches de descente, banquette rembourrée avec tiroirs, tableau électrique et afficheurs d'instruments
Cuisine : côté bâbord, plans de travail en Corian, deux éviers en acier inoxydable avec égouttoir, réfrigérateur à ouverture par le dessus, quatre placards à deux portes, hublots latéraux ouvrants
Toilettes : WC manuel Jabsco avec pompe remplacée en 2025, vasque en Corian, grille de douche en teck, penderie étanche avec barre d'urgence
Cabine arrière : grande couchette double séparée à tribord et couchette simple à bâbord, toutes deux avec filets de bordé amovibles, penderie, écoutille centrale ouvrante

Propulsion
Yanmar 4JH4-E, diesel quatre cylindres à aspiration naturelle, 39,6kW (54hp)
Boîte de vitesses Kanzaki KM4A
Refroidissement par échangeur à eau de mer, chauffant également le ballon d'eau chaude de 20 litres
Échappement humide avec silencieux en caoutchouc et col de cygne
Arbre en acier inoxydable de 35mm de diamètre avec coupe-cordage
Presse-étoupe d'arbre Volvo Penta, remplacé en juin 2023
Palier de jaumière monté sur support en P, remplacé en mars 2026
Hélice pliante en bronze à 3 pales Flex-O-Fold 20 pouces, pas à droite
Commande monolevier à câble gaz/marche avant-arrière sur le pédestal de barre
Alternateur 12V 80A unique
Batterie plomb-acide Varta 12V 75Ah, remplacée en janvier 2023
Réservoir de gazole en acier inoxydable, capacité 350 litres
Moteur révisé en mars 2026
Horomètre moteur remplacé en 2017, lorsque l'original indiquait 1 890 heures ; le compteur actuel affiche 972,9 heures

Équipement de navigation
Capteurs de vitesse et de sondeur Raymarine traversant la coque et instruments de vent en tête de mât (2018)
Tête de commande du pilote automatique Raymarine p70s avec capteur EV-1 et unité ACU-200, vérin linéaire Type 1 et indicateur de position de barre
Trois afficheurs personnalisables Raymarine i70, plus des afficheurs de vent et de près i60
Multiplexeur Ship, Modul Miniplex-3USB-N2K, neuf en 2018
PC Digital Yacht Aqua Compact Pro avec alimentation stabilisée Victron, processeur i3, 8 Go de RAM, SSD 240 Go, neuf en 2022
GPS Furuno GP-39, neuf en 2019
Radar Furuno DRS 19 pouces sur support Scanstrut monté sur le pataras, neuf en 2014
Transpondeur AIS Classe B Digital Yacht AIT1000 avec séparateur d'antenne VHF, 2014
VHF Simrad avec combinés à clavier à la table à cartes et au cockpit, remplacé en 2025, entièrement intégré au multiplexeur
VHF portable ICOM avec câble de charge USB
Écran LED Avtex 19 pouces, TV et lecteur DVD, installés en 2014
Navtex NASA Clipper, installé en 2011
Logiciel de traceur Timezero Navigator, mis à jour en août 2026, avec cartes numériques C-MAP/Timezero
Compas principal et portable Plastimo
Cartes et classeurs Amirauté, instruments de table à cartes, projecteur portable, corne de brume, lampe torche et plomb de sonde

Système électrique
Système 12V CC avec disjoncteurs à bouton-poussoir au tableau de la table à cartes
Trois batteries Varta Hobby Leisure de 140Ah en parallèle, remplacées en mars 2024
Coupe-batterie à relais avec interrupteur à clé
Moniteur programmable BEP Marine pour trois batteries
Chargeur de batteries CA Victron Energy Centaur, neuf en 2022, charge en trois étapes
Câble de quai de 40 m, circuit 230V CA avec six prises européennes, alimentant la résistance immergée du chauffe-eau

Quatre prises 12V
Groupe électrogène diesel Paguro 2000, 2,5kVA/2,3kW en régime continu, installé en 2017, nouvel échappement refroidi à l'eau en mars 2026

Eau et plomberie
Eau chaude et froide sous pression vers les robinets mitigeurs de la cuisine et des toilettes
Trois réservoirs d'eau douce interconnectés en acier inoxydable, capacité totale de 400 litres
Pompe de cuisine à pied pour usage non pressurisé (actuellement hors service)
Ballon d'eau chaude de 20 litres, chauffé par le moteur ou par le circuit 230V CA
Pompe manuelle de WC, directe à la mer ou vers un réservoir de rétention en acier inoxydable de 55 litres
Réservoir de rétention vidé depuis le pont tribord ou rejeté directement à la mer
Vannes remplacées en 2017, flexibles de refoulement remplacés en 2023, pompe de WC remplacée en 2025
Deux pompes de cale manuelles et une pompe de cale électrique à haut débit dans le talon de quille
Pompe d'évacuation de douche avec interrupteur au-dessus du lavabo des toilettes

Équipement domestique
Cuisinière à gaz SMEV à deux feux avec four, gril et rôtissoire, allumage électrique
Deux bouteilles Campingaz de 2,7 kg dans le coffre à ancre avec électrovanne d'isolement, flexibles remplacés en 2023
Grand réfrigérateur à ouverture par le dessus avec paniers amovibles
Chauffage diesel Eberspacher dans toutes les cabines et la penderie étanche, révisé en 2025
Radio Blaupunkt avec USB et Bluetooth, deux haut-parleurs dans le salon
Éclairage LED au plafond (2018) et liseuses individuelles dans toutes les cabines (2024)
Six couverts complets de vaisselle et de couverts
Moustiquaires pour les écoutilles avant, arrière et principale, manche à air pour l'écoutille avant

Équipement de pont
Deux coffres de pont arrière à évacuation pour les amortisseurs et les amarres
Deux treuils principaux Andersen 46T à deux vitesses et autovireurs
Deux treuils secondaires Andersen 28 à deux vitesses et autovireurs
Deux treuils de mât Andersen 12 à vitesse unique et autovireurs
Chariots de génois Lewmar avec bridage de réglage, rail de chariot d'écoute de grand-voile Lewmar
Poulies à ouverture latérale, anneaux et poulies de renvoi pour les manœuvres de spi et de spi de croisière
Filières jumelles en 1x19 avec portillons au milieu du bateau
Six taquets d'amarrage en acier inoxydable sur le plat-bord
Écran de cockpit en verre à cadre aluminium avec mains courantes
Capote de cockpit Weathermax, neuve en 2015
Enceinte de cockpit Tecsew, neuve en 2024, rangée sur arceau de support
Barre à câbles Jefa avec verrou de roue
Autocaptage Hydrovane VXA-2, installé en 2006, avec diverses pièces de rechange
Ventilateurs Plastimo à dorade bâbord et tribord avec barres de protection
Huit amortisseurs couverts et une bouée d'amarrage non couverte
Six aussières en nylon de 16mm
Annexe gonflable Bombard Typhoon de 3,5m avec avirons, pompe au pied et sac de transport
Moteur hors-bord Honda quatre temps de 2,3hp refroidi par air

Équipement de mouillage
Ferrure d'étrave en acier inoxydable à double rouleau
Puits de chaîne vidé abritant le guindeau, la chaîne et les bouteilles de gaz
Ancre principale Manson Supreme de 20 kg, 40 m de chaîne galvanisée, 40 m d’aussière 8 torons
Ancre secondaire à grappin pliant de 15 kg, 5 m de chaîne galvanisée, 40 m d’aussière en nylon
Guindeau Lofrans Project 1000 à axe vertical et faible encombrement, avec poignée de débrayage et disjoncteur d’isolement

Équipements de coque et entretien
Prises de coque en bronze et ensembles de vannes, remplacés en 2013
Anodes remplacées chaque année
Propulseur d’étrave alimenté par le circuit de batteries de service, commandes situées sur le pédestal de barre
Échelle de bain en acier inoxydable escamotable sur la plateforme de bain
Antifouling Coppercoat appliqué en 2019

Surfaces de coque polies chaque année avec du produit d’étanchéité AGlaze

Équipements de sécurité
Radeau de sauvetage Ocean Safety ISAF 6 places, neuf en 2022, révisé en 2026
Balise EPIRB AIS Mc Murdo G8 Smartfind, neuve en 2022
Étui étanche de fusées de détresse pyrotechniques, remplacées en 2026
Répondeur radar Seame et antenne VHF de secours
Deux bouées de sauvetage en fer à cheval gonflables Jonbuoy avec feux automatiques
Perche télescopique avec bouée de homme à la mer et support
Six gilets de sauvetage Avon avec filières Wichard (déclencheurs à renouveler)
Quatre points d’accrochage de harnais dans le cockpit et deux filières de sécurité sur le pont latéral
Garcette, couteau de cockpit et barre d’urgence
Trois extincteurs et une couverture antifeu près de la cuisine
Réflecteur de radar fixé au mât
Deux pompes de cale manuelles
Trousse de premiers secours, mise à jour en 2025
Ancre flottante, sac de secours et kit de montée au mât

Documents
Contrat d’achat d’origine, disponible sur demande
Certificat du constructeur
Déclaration de conformité à la directive sur les bateaux de plaisance 94/25/CE, catégorie A Océan
Certificat de construction de voilier Germanischer Lloyd 100-A5
Facture et reçu HMRC attestant du paiement de la TVA britannique
Certificat d’immatriculation du Royaume-Uni au titre du Merchant Shipping Act 1995
Certificat Ocean Safety de conditionnement et de conformité du radeau de sauvetage
Licence radio de navire
Manuel du propriétaire complet et notices des équipements

Nicolle Associates présente les caractéristiques de ce navire de bonne foi, mais ne peut garantir ni l’exactitude de ces informations ni l’état du navire. L’acheteur doit charger ses mandataires ou ses experts de vérifier les points qu’il souhaite faire valider. Ce navire est proposé sous réserve de vente préalable, de modification de prix ou de retrait sans préavis.
Ce navire est payé avec la TVA britannique.
Comme toujours, les photographies ne rendent pas justice au bateau ; une visite est donc vivement recommandée.
Ce bateau se trouve à Beaulieu, Royaume-Uni
© 2026 Nicolle Associates