

**OCCASION** PAR DANIEL BARLE



8,42 m • Croisière côtière

## Océanis 281

**A partir de 36 000 €**

Budget annuel moyen  
(hors frais de port)

Francisation	87 €
Assurance	350 €
Carénage	320 €
Entretien moteur	110 €
<b>Total</b>	<b>867 €</b>

# L'occasion sans soucis

Dans un créneau un peu délaissé par les grands chantiers, l'Océanis 281 a réussi une belle carrière. Il satisfait toujours les amateurs de bateaux familiaux, simples, confortables, sécurisants et néanmoins performants. TEXTE ET PHOTOS DANIEL BARLE

Le « concept » Océanis est apparu en 1986. Il s'agissait, pour le chantier Bénéteau, d'offrir une alternative aux plaisanciers ne cherchant pas nécessairement un voilier à orientation sportive, ce qu'étaient les séries des First. Vingt ans plus tard, le succès des différents modèles de la gamme Océanis a largement validé l'idée qu'un voilier de croisière pouvait être également performant et confortable.

### UN SIMPLE POLISHAGE RENDRAIT SON LUSTRE À LA COQUE DE FILOTIN

Durant ses huit années de présence au catalogue du constructeur vendéen, le « petit » Océanis 281 a donc fait la démonstration que les amoureux de la mer n'étaient pas tous des « forçats », et que l'on pouvait tout à fait apprécier la voile sans devoir s'agripper aux écoutes ou se suspendre aux filières.

Installé dans le créneau des 8-9 mètres, où la concurrence n'est pas d'une extrême férocité, le plus petit de la gamme Océanis s'est facilement imposé, grâce notamment à un prix de vente standard, au moins aussi attractif que son look. Pourtant, cataloguer et résumer ce bateau uniquement à cet aspect serait absolument réducteur, car l'Océanis 281 offre par ailleurs quelques agréables surprises.

Lors de sa sortie, le comportement à la mer avait été perçu comme « fort plaisant et [l'Océanis 281] plus rapide qu'on ne pourrait l'imaginer au vu de son programme. Barre douce et légèrement ardente, ce croiseur côtier se déhale aisément dans les petits airs et avale bien le clapot court » (n° 437, octobre 1994).

Filotin est le nom de notre bateau témoin. Mis à l'eau en 1995, il totalise quatorze saisons de navigation. Ce n'est donc plus ce que l'on pourrait appeler une occasion récente. Ces années passées permettent de généraliser notre impression, et d'appliquer nos conclusions à la plupart des Océanis 281, pour peu qu'ils aient été menés et entretenus avec un même soin. Au ponton, on ne reste pas bouche



1



2



3

1 Ouvert, le panneau coulissant dégage très largement, et avec bonheur, la descente.

2 L'emplacement des cadènes ne nuit pas à la circulation sur le pont.

3 Placées dans le cockpit, les commandes moteur sont relativement à l'abri des chocs et des intempéries.

bée et pantelant d'admiration devant cette silhouette un peu pataude. Ceci en raison du franc-bord élevé et du volume du rouf, destinés à donner de l'habitabilité à une coque mesurant seulement 7,38 m à la flottaison. Le gelcoat des œuvres mortes a, certes, perdu de son brillant, mais le très légèrement farinage constaté laisse à penser qu'un simple polishage suffirait à lui rendre du lustre.

### LES ZONES DE FORTES CONTRAINTES SONT RESTÉES INTACTES

Sur le pont, les empreintes anticérapantes nous ont paru peu agressives et sans doute peu efficaces. Si nous avons relevé quelques microfissures dans le cockpit, vers le tableau arrière, nous n'avons absolument rien noté de ce genre dans les zones de fortes contraintes (pied de mât, cadènes, embases de chandeliers).

Le chantier a fait le choix de ne pas monter de barre de grand-voile. A la place, on trouve dans le cockpit un simple palan qu'il est possible, si nécessaire, de frapper sur le liston. Cette option du chantier est en complète adéquation avec le programme du bateau. Nous avons également apprécié l'emplacement des winches



La taille de l'Océanis 281 étant modeste, on ne s'étonnera pas de la petitesse de la baille à mouillage. Par contre, le coffre de cockpit profite du volume de coque.



Les dimensions de la table à cartes suffisent désormais, en ces temps de navigation électronique.

d'écoutes (à portée de main du barreur), permettant la manœuvre du bateau en solitaire. Un seul grand coffre, et un tableau arrière en partie escamotable pour aider à l'aller ou au retour de la jupe vers le cockpit sont les points à retenir. Du jeu a été mis en évidence par la manipulation énergétique de la barre franche. On peut l'attribuer selon nous au mauvais serrage des joues ou à un jeu du carré de barre. C'est un point à contrôler afin d'écartier un problè-

## > Dans la même catégorie

Si ce n'est pas dans cette taille de bateaux que le choix est pléthorique, les chantiers ont cependant produit quelques unités stars dans leur catégorie. Il en est ainsi du **Sun Odyssey 29.2**

(8,50 m; prix moyen entre 40 000 et 50 000 €) qui, malgré de nombreuses insuffisances dans l'accastillage, les emménagements et les finitions, s'est vendu à plus de 800 exemplaires.

Le **Sun Odyssey 28.1**, dessiné par Tony Castro, présente autant d'intérêt que le 29.2, avec l'avantage de se trouver à un prix moindre (30 000-35 000 €).

Le **Dehler 28** (8,50 m), plus sportif, sorti en 1987, est au-dessus du lot grâce à un accastillage plus performant, et des finitions d'un meilleur niveau. Il faut se démenner un peu, mais il est possible de trouver une belle unité parmi les premières sorties pour 32 000 à 35 000 €. Pour ceux qui recherchent un maximum de qualités et de sécurité, l'insubmersible **Etap 28i** est une option intéressante. Il porte la griffe du cabinet Harlé-Mortain, et ses performances sont associées à un excellent confort (entre 32 000 et 50 000 €).

me touchant les bagues ou le palier de safran. Le grément dormant ne va pas tarder à atteindre l'âge de raison, ou plutôt l'âge à partir duquel il convient de songer à son remplacement. Sur ce bateau, rien ne permet visuellement de mettre en cause une éventuelle fatigue du haubanage.

## LES PORTES DES ÉQUIPETS SE SONT AFFAIBLIES, MAIS LE VERNIS N'A PAS BOUGÉ

« Malgré sa taille modeste pour un Océanis, les architectes ont réussi à intégrer un agencement original. » Toutefois, le plan d'emménagement de l'Océanis 281 ne choque pas le regard.

Le carré, parfaitement adapté à cette taille de bateau, est une réussite. Et le double panneau plexi du capot de descente (s'ouvrant très loin sur l'avant) participe à sa luminosité. La banquette en U cerne

### Fiche technique

**Constructeur:** Bénéteau – **Architectes:** Groupe Finot

**Production:** de 1994 à 2002

**Matériau:** Polyester

**Longueur de coque:** 8,42 m – **Flottaison:** 7,38 m

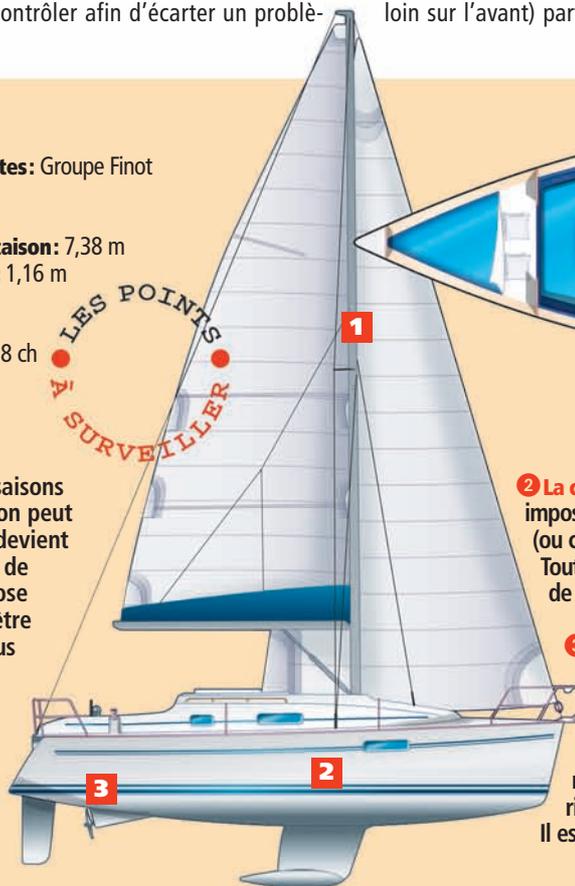
**Maitre-bau:** 2,86 m – **Tirant d'eau:** 1,16 m

**Poids/lest:** 2 600 kg/780 kg

**Voilure au près:** 38,6 m<sup>2</sup>

**Motorisation:** in-board Volvo 9 ou 18 ch

❶ **Le grément.** Au-delà de dix saisons de navigation, la garantie que l'on peut accorder au grément dormant devient moins certaine. C'est le moment de tout « mettre à plat », et la dépose du mât d'un carénage doit être l'occasion d'examiner avec la plus grande attention le haubanage, et particulièrement l'état des sertissages et des ancrages des câbles sur le mât. En présence d'un enrouleur, la partie supérieure de l'étau est souvent sujette au détournage.



❷ **La carène.** C'est une fois encore l'âge du bateau qui impose certaines vérifications. Un traitement préventif (ou curatif) il y a dix ans ou plus n'a pas d'efficacité. Tout acheteur doit donc prendre la précaution de faire mesurer le taux d'humidité de la carène.

❸ **Le moteur.** Un coup d'œil dans la cale moteur apporte souvent de bons renseignements sur l'attention portée par le propriétaire à son « moulin ». Sur un moteur de quinze ans, le faible nombre d'heures de fonctionnement n'apporte pas l'absolute certitude qu'on ne risque pas de gros ennuis dans un futur proche. Il est prudent de demander l'avis d'un motoriste.





1



2



3



4



5

sur trois côtés une table trapézoïdale autour de laquelle six personnes peuvent prendre place sans se gêner. Un bémol, pourtant, concernant les équipets latéraux, que le chantier a voulu clore à l'aide de panneaux coulissants. Le système n'est pas fiable et, à l'usage, les portes « dérailent ». Deux hublots de coque viennent s'ajouter aux différents capots et hublots ouvrants pour apporter la lumière naturelle à l'intérieur. De part et d'autre de la descente, on trouve sur bâbord le coin cuisine en L avec des rangements en quantité suffisante, et sur tribord un semblant de table à cartes (70 x 44 cm) en position inversée. Le cabinet de toilette est d'un volume convenable, ce qui n'est pas le cas de son minuscule lavabo.

Le poste avant, façon lit clos, isolé du carré par un jeu de rideaux, a tout pour plaire aux jeunes enfants, tant on croirait un petit théâtre de Guignol. Les dimensions du lit en triangle (1,70 m x 1,30 m) sont acceptables. L'eau douce (190 litres) est stockée sous cette couchette. Avant d'acheter, il serait prudent de s'assurer que le poétique clapotis le long de la carène ne sera pas remplacé, au mouillage, par le va-et-vient de l'eau dans le réservoir !

Le point fort du bateau est la cabine arrière, qui occupe quasiment toute la largeur de la poupe, avec une excellente aération et une bonne luminosité. Dans cet intérieur, tout est d'origine, que ce soit les tissus ou les mousses des banquettes et des couchettes. L'état général est très bon. Il est satisfaisant de constater que les saisons

1 *Petite cuisine pour petite croisière !*

2 *Le carré : agréable et bien pensé.*

3 *Si le choix est possible, opter pour le 18 ch.*

4 *Les toilettes : encore un bon point pour le 281.*

5 *« Fonds plats » prend ici sa signification.*

écoulées n'ont pas altéré le vernis des boiseries. La forme de carène libère très peu d'espace dans les fonds très plats, cependant, un puisard avec une pompe de cale n'a pas été oublié. Sous les planchers, il est facile d'examiner les boulons de fixation de la quille (pas la moindre trace d'oxydation sur *Filotin*).

Voici donc un voilier destiné aux petites croisières familiales, pouvant embarquer un couple et deux enfants dans des conditions de confort acceptables, et qui ne nécessite pas de posséder un bagage technique de niveau « supérieur ». D'autre part, l'entretien courant d'une telle unité

entièrement contremoulée semble peu contraignant, peu lourd à assumer, même si l'on réside loin de son port d'attache. Quant au savoir-faire du chantier Bénéteau, il constitue une garantie suffisante pour que l'investissement réalisé ne le soit pas à fonds perdus. En occasion, les modèles les plus anciens (en bon état et prêt à naviguer) devraient se négocier entre 36 000 et 40 000 €. ☺



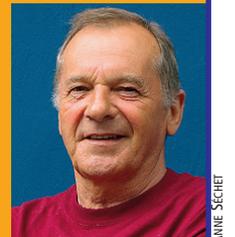
La cabine arrière est largement aérée. La surface de la couchette compense le manque de volume.

## L'avis de Bateaux

Cet Océanis 281 est proposé à la vente pour 44 000 €. Il s'agit d'une première main, une unité de propriétaire entretenue avec soin, mise à terre trois mois par saison. Nous l'avons dit, tout est d'origine sur ce bateau, hormis le génois, remplacé en 2006. Le moteur ne totalise que 325 heures, ce qui sous-entend que *Filotin* n'a pas fait l'objet d'un usage intensif. Cette occasion est tout à fait attrayante, et une fois levé le doute sur l'état du gréement et sur la présence ou non d'osmose, la discussion pourra être engagée sur le prix, un peu surestimé à notre avis. Rappelons qu'en 1995 l'Océanis 281, équipement standard, était proposé en neuf à moins de 300 000 F (45 737 €), que presque quinze ans se sont écoulés et que le marché de l'occasion n'est pas au mieux de sa forme !

Les qualités du bateau sont indéniables, il est parfaitement bien adapté à son programme de croisière côtière familiale, avec un volume – particulièrement la cabine arrière – qui le fait s'approcher de ce que peut proposer un voilier de plus de 30 pieds.

Massif Marine Le Crouesty, 56640 Arzon  
Tél.: 02 97 53 61 94  
www.massif.marine.fr  
lecouesty@massif.marine.fr



ANNE SÉCHET