



Carène volumineuse, rouf conséquent, sous ses allures de croiseur confortable, l'Océanis 281 marque une nouvelle orientation de la gamme, où les performances ne sont pas négligées.

J'ai barré

Océanis 281

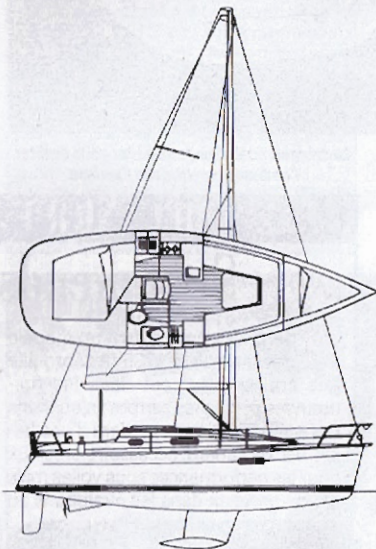
S'intégrant dans la nouvelle gamme des Océanis, dont il est le plus petit modèle, le 281 parie sur un compromis sage entre qualités marines et confort.

Nouveau changement d'orientation de la part du chantier Bénéteau qui, après avoir « inventé » en 1986 le concept croisière loisirs avec le 350 et le 430 à jupe arrière, hublots zénithaux et enrouleur de foc, puis avantage l'axe charter en 1990 avec table de cockpit et enrouleur de grand-voile, avant de privilégier les performances avec la déclinaison de carène de First (300 et 351), la gamme Océanis, représentée par les deux nouveautés de l'année, le 321 et le 281, retrouve une plus forte identité. Carène personnalisée avec haut franc-bord et rouf volumineux pour augmenter l'habitabilité, mais surtout deux points forts : suppression de l'enrouleur de grand-voile et de la barre d'écoute dans le cockpit.

SOUS VOILES

Prise de ris rapide

Malgré des conditions peu propices aux surfs sauvages (5 nœuds de vent, grosse houle et petit clapot), l'Océanis 281 se montre fort plaisant à barrer et plus rapide qu'on ne pourrait l'imaginer au vu de son programme. Barre douce et légèrement ardente, grand safran sensible et offrant une excellente évolutivité, ce croiseur côtier aux formes plutôt rondes se déhale aisément dans les petits airs et avale bien le clapot court, même si



FICHE TECHNIQUE

Architecte : Groupe Finot ; **constructeur :** Bénéteau.
Longueur de coque : 8,42 m ; **longueur de flottaison :** 7,38 m ; **bau maximal :** 2,86 m ; **tirant d'eau :** 1,16 m ; **déplacement :** 2 600 kg ; **lest :** 780 kg ; **grand-voile :** 17 m² ; **généris sur enrouleur :** 21,6 m² ; **réservoir d'eau :** 190 l ; **réservoir gazole :** 30 l.
Prix : 299 500 F avec moteur Volvo 9 ch.

la carène plutôt volumineuse a tendance à tanguer. La surface de voilure reste modérée, en raison du gréement à barres de flèche poussantes et cadènes sur le liston impliquant un faible recouvrement du génois sur enrouleur (avec une bordure assez haute puisqu'il était difficile d'intégrer le tambour dans le pont). Mais en supprimant l'enrouleur de grand-voile au profit d'une voile à grandes lattes et rond de chute, le 281 compense largement ce déficit de toile.

En dehors de l'amélioration des performances, cette grand-voile est équipée d'un sac de rangement sur la bôme et de « lazy-jacks », ce qui facilite grandement le stockage au port. Mais elle est surtout dotée d'un système de prise de ris rapide particulièrement simple et efficace. Avec une seule bosse reprenant en même temps point d'amure et point d'écoute et un retour de la manœuvre au winch de rouf (Lewmar 8) aux côtés des drisses de grand-voile et de spinnaker, la réduction de la voilure est un jeu d'enfant et se révèle finalement beaucoup plus sécurisante qu'un enrouleur, qui a parfois tendance à se coincer, surtout aux allures portantes.

L'absence de barre d'écoute de grand-voile est aussi un atout, puisque le palan sur mousqueton peut se frapper sur le liston aux allures portantes ou au port pour libérer l'espace dans le cockpit. La présence d'un hale-bas rigide compense aussi cette absence, même si une démultiplication plus forte ne serait pas inutile. Les grandes hiloires protègent bien l'équipage dans le cockpit et les winches de génois sont suffisamment dimensionnés, vu la surface de toile (Lewmar 16 self-tailing), l'Océanis 281 ne demandant pas d'efforts physiques pour bien marcher. Notons que la jupe arrière est équipée d'une échelle de bain et d'une douchette, tandis que le capot de des-

cente reprend les mêmes formes que sur le First 210 (arrondi et extérieur), donnant plus de hauteur sous barrots à ce niveau, même si la prise sur les mains courantes de rouf n'est pas très aisée, capot ouvert.

MECANIQUE

Rapide et évolutif

Plutôt bien insonorisé, le moteur 9 ch nous a étonné par sa vitesse, grâce à une hélice fixe tripale, et l'importante surface du safran permet les créneaux, même dans les difficiles passages entre pontons. Le tableau de bord sur un flanc de cockpit est fonctionnel, surtout en l'absence d'une clé de contact qui a toujours la désagréable tendance à rouiller ou à se briser. Il ne faudra en revanche pas oublier de couper le contact batterie situé dans la cabine arrière.

VIE A BORD

Les enfants à l'avant

Avec un faible surbau entre cockpit et descente, l'accès à l'intérieur du 281 est fort bien conçu et la position debout en mer très pratique pour les enfants ou pour réduire la toile. Malgré sa taille modeste pour un Océanis, les architectes ont réussi à intégrer un agencement original, avec un « lit clos » à l'avant réservé aux enfants du fait de sa forme triangulaire et ses dimensions (1,77 x 1,28 m) et une banquet-



Sans barre d'écoute et avec le palan qui se frappe sur le liston, la grand-voile n'embarasse plus le cockpit au port.

te en « U » qui entoure la table du carré. Si sept personnes peuvent y prendre place, la transformation en couchette est plutôt conçue en appont au port. L'intérieur est bien ventilé grâce à deux panneaux ouvrants à l'avant, au grand capot de descente et quatre hublots sur les flancs du rouf, la luminosité étant complétée par deux Plexi latéraux autour du carré.

Si la hauteur sous barrots dépasse légèrement les 1,80 m au niveau de la descente, elle se réduit à 1,71 m au pied de mât (posé sur le pont). La circulation debout est toutefois essentiellement limitée au coin cuisine, renvoyé sur le flanc bâbord. Faisant face à une petite table à cartes (68 x 42 cm), elle est dotée d'un grand évier rectangulaire avec eau froide sous pression, d'une glacière et d'un réchaud deux feux, les rangements étant le maillon faible de l'Océanis 281. Côté cabinet de toilette, le volume est bien aménagé et côté cabine arrière, les parents sont particulièrement gâtés : la couchette trapézoïdale permet de dormir au port, soit en long soit en travers grâce à ses dimensions (1,90 x 1,90 m), d'autant que le cockpit rehaussé et les importantes hiloires laissent un accès facile pour se coucher et de la place pour lire assis.

CONCLUSION

La nouvelle orientation de cette gamme Océanis se révèle attractive pour la croisière familiale avec un couple et deux enfants. Des performances accrues grâce à une carène à forte stabilité de formes et un plan de voilure efficace, un tirant d'eau réduit et un volume habitable conséquent : le 281 marque une bonne adéquation entre programme côtier et nouvelle clientèle lassée des voiliers sportifs ou de charter. Le prix plutôt serré, associé à une grande facilité de manœuvre et à une cabine arrière digne d'une unité de 33 pieds, devrait donner un coup de pouce à cette catégorie de voiliers de 8,50 m quelque peu délaissée ces dernières années.

Dominic BOURGEOIS ■



Avec le lit clos à l'avant pour les enfants et le carré en « U », la circulation debout est cantonnée à l'espace devant la descente.