

# Voile magazine

**TRACKERS GPS**

**ILS VOUS SUIVENT  
A LA TRACE!**

## TOUTES LES **NOUVEAUTES** **2019**

**A VOIR AUX SALONS  
DE CANNES ET LA ROCHELLE**

**APPRENDRE  
LA VOILE**  
**SUR QUELS BATEAUX,  
DANS QUELLES ECOLES?**

**SUN ODYSSEY 410**

**LE PLEIN D'INNOVATIONS POUR JEANNEAU**

6,20 € - N°273S SEPTEMBRE 2018

BEL./LUX. : 6,90 € - DOM. S. : 7,10 € - ESP./PORT. CONT./IT./GRECE :  
7,10 € - POL. S. : 1,051 - CFP - CAL. S. : 960 CFP - CANADA : 10,30 \$CAD -  
TUNISIE : 13,50 TND - MAROC : 76 MAD - SUISSE : 11 FS  
MAURICE : 7,30 € - ANDORRE : 6,20 €

L 19898 - 273 S - F 6,20 € - RD



EdiVoy  
Larivière

# MMW 33 Le Petit Prince de l'IRC

Avec le tout nouveau MMW 33 à la carène ambitieuse, le chantier éponyme installé près de Barcelone souhaite se faire une place dans le monde de la course-croisière. Alors, pari gagnant pour ce prototype tout juste sorti du moule au moment de notre essai ?

Texte : Paul Gury. Photos : Olivier Blanchet et l'auteur.



Sous spi, le MMW 33 va vite,  
très vite pour le plus  
grand bonheur de l'équipage!

**LE MMW 40 RACER** avait marqué les esprits lors du dernier Grand Pavois de La Rochelle avec ses lignes racées et des performances sous voiles dignes des plus belles unités du moment. Le chantier catalan Mestral Marine Works semble confirmer la tendance après la mise à l'eau, au début de l'été, du surprenant MMW 33. Tiens tiens, un 33 pieds avez-vous dit ? Sûrement pas un hasard lorsque l'on connaît le succès grandissant des modèles dits de course-croisière d'une dizaine de mètres dont les constructeurs JPK, Jeanneau et Ofcet, avec leurs JPK 10.10, Sun Fast 3200 ou encore Ofcet 32 respectifs se sont faits les fers de lance. Avec à la clef des participations réussies au magnifique banc d'essai que représente une Transquadra sur le circuit IRC. Encore une fois Tony Weijl, le directeur du chantier, a fait appel au coup de crayon de Michele Molino pour réaliser ce « course-croisière » pur jus.

## SOLO, DOUBLE OU EQUIPAGE

Alors que le MMW 40 affichait un caractère résolument régatier, celui d'un voilier très puissant à la coque planante adapté à un équipage nombreux, le petit dernier de chez MMW se veut plus accessible tout en garantissant une certaine polyvalence à son utilisateur. C'est-à-dire être capable de briller au large en double ou en solo comme autour de trois bouées en équipage et aussi de pratiquer de la croisière côtière rapide. De plus, l'objectif est de naviguer sur un voilier certes de série mais construit comme un prototype de course avec des possibilités de « customisation »... Que ce soit l'aménagement de l'espace arrière (une ou deux couchettes), la présence ou non de toilettes, la possibilité d'optimiser l'habitabilité – plus de bois ou de carbone, toujours pour coller aux critères de la jauge IRC – le gréement, le plan de pont ou encore l'accastillage et la quille, tous ces éléments resteront totalement modifiables au moment de la commande. L'ambition d'un programme tourné vers l'IRC est aussi assumée : de la vitesse à toutes les allures tout en gardant un certain confort sous le pont, de l'exigence sur l'eau mais beaucoup de plaisir dans la conduite du bateau et de la facilité dans l'enchaînement des manœuvres. Le premier né de la série conçu avant tout pour la course ayant été mis à l'eau quelques jours avant notre essai, nous aurons le privilège d'être les premiers à l'essayer, cela ne se refuse pas ! Au programme : un voyage de plus de 100 milles en direction La Trinité-sur-Mer en vue d'une participation à la régates de ralliement au départ du port morbihannais, prélude à la célèbre Cowes-Dinard. De quoi barrer tout son saoul, vivre le bateau en mer et tenter plusieurs configurations de voile dans un vent mollissant. Au ponton des



Au près dans les petits airs, le voilier catalan est plutôt à l'aise à condition de rester concentré sur les réglages.

Minimes, le MMW 33 a fière allure avec son liseré jaune, sa coque grise sur laquelle on retrouve le logo du chantier, sa carène antifouling de couleur noire et sa figure de proue estampillée « Corto Maltese ». On peut être de prime abord un peu étonné par les proportions affichées par ce voilier : un franc-bord généreux, une tonture marquée, une étrave droite aux entrées d'eau très fines et un maître bau raisonnable (3,45 m tout de même). Le tout pour gagner en performance et optimiser le volume intérieur. Ce dessin de carène s'inscrit toutefois dans l'air du temps, un peu à l'image du futur JPK 10.30 aux lignes plus tendues qui devrait toucher

l'eau en 2019. Joint au téléphone, l'architecte explique ce choix par la volonté d'opter pour un « rocker » (pente longitudinale de la coque) important pour limiter la surface mouillée. Pour autant, l'esthétique et la recherche d'un appui au près n'ont pas été oubliées avec ce bouchain raisonnable au dévers léger qui commence au niveau des cadènes pour se terminer sous le balcon arrière. Une bonne recette reprise au MMW 40 pour assurer de la portance sous spi ou, a contrario, de la stabilité au près. Au moment de déposer mes affaires au pied de l'unique couchette arrière à deux accès – cette dernière occupant toute la place sous

## Les mots pour le dire

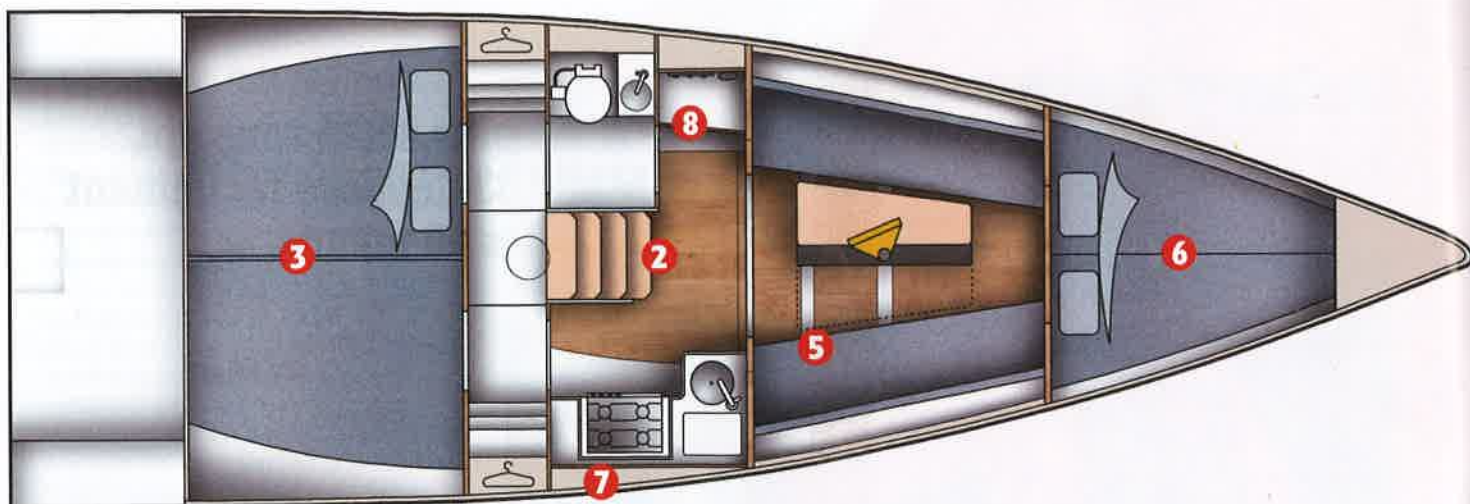
- Bouge :** Courbure formée par le pont dans le sens transversal.
- Brion :** Extrémité basse de l'étrave, où elle rejoint la ligne de quille.
- Carène :** Forme de la coque au niveau des œuvres vives (sous la flottaison).
- Creux :** Hauteur totale entre le livet et le point le plus bas de la carène.
- Entrées d'eau :** Correspond à l'angle formé par la flottaison, vu du dessus au niveau de l'étrave.
- Franc-bord :** Correspond à la hauteur du livet par rapport à la flottaison.
- Maître bau :** Largeur de la coque au plus large.
- Tonture :** Courbure formée par la ligne de pont du tableau arrière à l'étrave. Tonture inversée : quand cette ligne est courbée dans l'autre sens.
- Rocker :** Pente dessinée par la ligne de quille dans le sens longitudinal.



▲ Plus de 140 milles avalés en 24 heures pour ce voyage au départ de La Rochelle.

**“ Au plus serré sous spi,  
le MMW 33 dépasse facilement  
les 10 nœuds. ”**





▲ On notera la présence d'un coin cuisine, certes réduit au minimum mais fonctionnel.

## Le MMW 33 en 8 points

1. Le cockpit mesure 3,65 m de long pour 2,02 de large au tableau arrière. La distance entre les bancs est de 1,09 m.
2. Hsb au pied de la descente : 1,87 m.
3. L'immense cabine arrière mesure 1,65 m de hauteur à l'entrée et une maxi-couchette de 1,88 m de long x 2,70 de large aux épaules.
4. Sur l'arrière, le coffre mesure : 0,65 m de haut x 0,60 de long x 1,20 de large.
5. Dimensions des banquettes de carré : 2,04 x 0,67 m (arrière) et 0,55 m (avant). Table du carré dépliée : 1,20 m de long x 0,98 de large.
6. Triangle avant : 1,15 m de hauteur du lit sous le pont, 2,50 m de long pour 1,75 de large aux épaules.
7. Passavant : 0,57 m au plus large, 0,28 m au plus court.
8. Table à cartes : 0,58 de large x 0,62 m de long.



▲ De l'espace et de la sobriété pour ce carré typique d'un course-croisière.

### EN CHIFFRES...

LONGUEUR COQUE	9,98 m
LONGUEUR FLOTTAISON	nc.
LARGEUR	3,35 m
TIRANT D'EAU	1,95 m
DEPLACEMENT	3 400 kg
LEST	1 700 kg
SV AU PRES	59 m <sup>2</sup>
GENOIS	27 m <sup>2</sup>
GRAND-VOILE	32 m <sup>2</sup>
SPI ASYMETRIQUE	70 m <sup>2</sup>
SPI SYMETRIQUE	92 m <sup>2</sup>
MATERIAU	coque et pont en sandwich fibre de verre/PVC/vinylester
CONSTRUCTION	infusion, liaison coque-pont monolithique
MOTORISATION	Yanmar 15 ch
RESERV. CARBURANT	75 l
RESERVOIR EAU	150 l
ARCHITECTE	Michele Molino
CONSTRUCTEUR	Mestral Marine Works
CATEGORIE CE	A pour 6 personnes
PRIX DE BASE	<b>128 000 €</b>
PRIX BATEAU ESSAYE	<b>179 000 €</b>

**Principales options :** Voiles Incidence DfI : 17 000 €, Pack électronique : 8 000 €, safrans et mèche carbone : 2 700 €, peinture de carène : 2 000 €, hélice repliable 1 600 €.



Le triangle avant pourra toujours servir au rangement des voiles.

le cockpit – je réalise les efforts qui ont été faits pour améliorer le confort à bord pour ce chantier peu habitué aux aménagements type croisière. Il faut dire que la société Naviline, spécialisée dans la réalisation d'intérieurs, est passée par là ! Même si les finitions sont loin d'être parfaites – on leur pardonnera vu que la priorité était de mettre rapidement le bateau à l'eau pour s'aligner sur les grandes régates de l'été – l'espace sous le pont propose un volume intéressant pour une unité de 10 mètres tout juste.

## DE LA PLACE A L'AVANT POUR RANGER LES VOILES

Beaucoup de place sur l'arrière donc, un bon triangle avant pour le rangement des voiles mais aussi un petit coin cuisine. En revanche, côté équipets, pas grand-chose à se mettre sous la dent... Quant au carré, il permet de se retrouver en équipage réduit autour d'une table à battant avec un minimum de convivialité. On pourra regretter l'absence d'un siège pour la table à cartes de toute façon réduite à sa plus simple expression.

Les bannettes de bonne facture serviront également à matosser l'équipement en mer grâce à un système de bâches anti-roulis. A noter la présence d'une console de navigation avec écran d'ordinateur pouvant tourner autour de l'épontille bien pratique pour suivre la navigation même depuis le cockpit. Une belle navigation de nuit justement nous attend dans une jolie brise de sud-ouest d'une quinzaine de nœuds. Malgré son mono safran – la prochaine version devrait en proposer deux – la manœuvre de port n'est pas des plus évidentes. Un certain fardage rapporté à un moteur Yanmar de « seulement » 15 ch difficile



▲ Un seul étage de barres de flèche permet aux voiles d'avant de gagner en superficie.

# A voir... et à revoir !



Héritée des Class 40, la console de navigation amovible installée sur l'épontille est un sacré plus dès qu'il s'agit de suivre la navigation de l'intérieur comme du cockpit. Gain de place et visibilité maximale autorisés grâce à ce montage !



Tous les panneaux du bord sont facilement amovibles : rassurant en cas de voie d'eau...



La manivelle du winch d'embrague vient taper dans la filière. Position à revoir.



La tour reprend l'écoute de GV et son palan fin pour un encombrement minimal.



Malins ces petits « pad eyes » avec loop intégré pour reprendre et ranger les drisses.



Pratique



Le cockpit du MMW 33 se veut avant tout optimisé pour la régate en équipage réduit : rail de GV derrière la barre, deux winches de piano à l'aplomb de la descente et taquets de réglage du point de tire de génois à portée de main.



Pratique



La plateforme reprenant pataras et palan fin de GV permet aussi de se caler les pieds. Deux trous ont été prévus pour installer une table.



Pratique



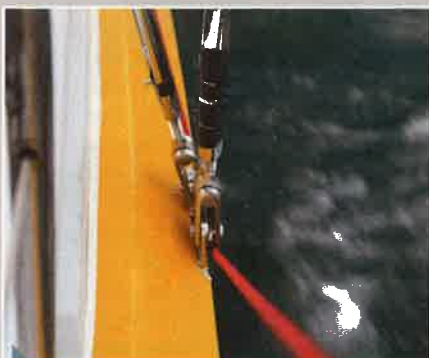
Le livet (liaison coque-pont) intègre un liston qui court de l'arrière à l'étrave : on y cale facilement le pied à la gîte.



La baille paraît bien petite pour un programme orienté croisière. La fermeture avec axe sur goupille est complexe.



La manette des gaz n'est pas top : difficulté pour trouver le neutre et propension à se faire la malle.



Attention aux écoutes et bras de spi qui viennent se coincer sous les cadènes de haubans.





« Le cockpit est vaste, on y manœuvre à son aise en équipage. »

à lancer expliquent ces difficultés. Aussières et pare-battage trouvent place dans un grand coffre positionné à l'arrière de la barre franche en carbone. La grande GV de 32 m<sup>2</sup> est envoyée en tête du mât carbone de couleur blanche (le noir ayant tendance à ne pas supporter les attaques du soleil dans la durée) avec un seul étage de barres de flèche. Etabli avec sa voile d'avant, *Selous* ne tarde pas à nous montrer ce qu'il a dans le ventre : 6 nœuds et plus à un angle de vent très serré (38° du vent réel), tandis que les virements de bord s'enchaînent facilement pour se présenter sous le pont de l'île de Ré. Le réglage de génois s'effectue par un rentreur-haleur qui permet de s'exonérer d'un rail tout en autorisant une visualisation en 3D du point de tire. Rien de révolutionnaire mais ce système d'une simplicité déconcertante s'avère toujours aussi pratique. La barre, toujours vivante, très douce et ce malgré quelques surventes ici et là, est un régal ! A la gîte, on peut se caler soit sur l'hiloire, soit contre la station de renvoi du palan fin. Attention cependant à bien choquer le chariot de grand-voile dans les claques car le safran a une vilaine tendance à décrocher sans prévenir nonobstant une belle profondeur de pelle : un changement en double safran sera donc une bonne initiative ! Un peu plus débridé, voiles choquées, la vitesse accélère franchement pour titiller les 9 nœuds par moments alors que l'équipage

prend doucement ses marques en vue des quarts de nuits. J'ai beaucoup de mal à céder ma place à la barre mais la fatigue finit par l'emporter. Je m'installe dans la cabine arrière, bien calé contre la bâche antiroulis qui sépare cette immense couchette en deux.

## UNE CONSTRUCTION SOLIDE

C'est le moment choisi par Eole pour jouer avec nos nerfs en disparaissant au fur et à mesure que la nuit avance. La petite houle d'ouest encore bien en forme elle, n'a de cesse de nous faire taper dans la vague, de quoi passer une bien mauvaise nuit ! Côté structure rien à craindre, la construction du MMW 33 c'est du solide : un sandwich fibre de verre - PVC - vinylester pour le pont et la coque tandis que la liaison entre les deux est réalisée en monolithique pour faciliter la pose de l'accastillage. Sous les planchers, la rigidité est assurée par un varangage de quille sérieux mais aussi par les cloisons et autres aménagements intérieurs. Précisons que tous les planchers sont amovibles pour assurer un maximum de sécurité en cas de voie d'eau. Quoi, déjà mon quart ? Dur, dur de s'extraire de son sac de couchage, surtout avec cette vilaine impression de s'être endormi juste quelques minutes avant... Dehors, le soleil ne va tarder à pointer le bout de son nez,

la mer s'est calmée et la risée Yanmar a pris le relais pour nous dégager à petite vitesse de cette grosse pétrole. Le temps pour moi de ranger tous ces spaghettis de bouts qui tapissent le fond du cockpit. Ces derniers tombent directement d'un piano organisé autour de deux winches situés de chaque côté de la descente. En sus, huit taquets coinçeurs implantés sous la bôme devant la descente reprennent l'ensemble des dormants du bord : la simplicité pour les manœuvres encore ! En attendant que le thermique vienne à notre rencontre, nous regrettons de ne pas pouvoir envoyer un code zéro qui, dans ces conditions, nous aurait grandement soulagés. Pour remédier à ce type de configuration de vent, une delphinrière sur laquelle viendra se gréer un code zéro devrait voir le jour sur le numéro deux de la série. Au moment où nous entrons dans la baie de Quiberon après avoir salué de près le majestueux phare des Cardinaux d'Hoëdic, une dizaine de dauphins se mettent à jouer avec l'étrave du MMW 33. Nous en profitons pour envoyer le spi symétrique dans une légère brise adonnante : près de 7 nœuds de vitesse à 70° du vent réel avec la pointe de tangon au plus bas, pratiquement à toucher l'étai ! Le bateau, bien calé sur son cap, ne bronche pas tout en nous permettant d'apprécier un coucher de soleil interminable. Tout un symbole pour clôturer cette navigation intense à bord d'un futur grand de l'IRC ! ■