

prove

# Mylius

Design ricercato e scelte interessanti per il nuovo fast cruiser tutto italiano, comodo ma vincente anche in regata

# 14E55

Con quasi il 50 per cento del dislocamento concentrato nel bulbo, questo veloce quattordici metri risulta a suo agio anche con forti angoli di sbandamento

continua a pag. 104

foto ANDREA DE MARIA

**M**ylus è una tipica operazione vincente all'italiana. Un gruppo di persone, con grande esperienza e passione per la vela, pensa di avere idee nuove da proporre nel settore dei fast cruiser. Uno di loro, Mario Sassi, trascorsi imprenditoriali, ha anche in mente come realizzare il tutto senza bisogno di mostruosi e rischiosi capitali iniziali. Qualche anno fa nasce il Mylius 11E25, una barca estrema, di nicchia, con piano di coperta rivoluzionario e interni decisiva-

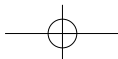
mente inusuali. Le idee sono buone, piacciono: sarebbero perfette se sviluppate in scala più grande, dove ottenere gli stessi risultati, ma con scelte meno radicali. Ed ecco la risposta: il 14E55. Il tema è un fast cruiser vincente in regata con gli attuali regolamenti, ma perfetto anche per la crociera totale, quindi dotato di tutti gli impianti e dei gadget che, oggi, appaiono quasi irrinunciabili. Quindi il dislocamento non può essere eccessivamente basso, pena una eccessiva sensibilità ai



carichi variabili dovuti alle differenti dotazioni. Lo scafo invece, considerando che la produzione sarà di pochi pezzi all'anno, realizzati su misura, può essere estremo e rigido. Ne nasce un progetto basato su un dislocamento medio di nove tonnellate, ma con involucro completo (scafo, coperta, strutture e paratie), totalmente in carbonio, di soli 2.000 chili: il resto del peso si gioca su interni e dotazioni da una parte, chiglia dall'altra. A ciò si aggiunge la proposta di più versioni non solo

per gli interni, completamente personalizzabili, ma anche con due diverse soluzioni per la coperta. Questa impostazione si rivela subito come la base di un buon successo: i tre esemplari prodotti rappresentano tre stadi diversi di finiture, dal più estremo, con piano di coperta "race" e senza nemmeno un pezzo di legno negli interni, fino a quello in prova, con ponte in teak e ogni tipo di impianto possibile, compresi musone ancora basculante, elica di prua, generatore e dissalatore.

*continua a pag. 102 >*



## prove/mylius 14E55

COPERTA



Doppia organizzazione per il **pozzetto**: sopra, la versione più turistica, con timonerie avanzate e gestione della scotta randa da dietro tramite un grande winch singolo, subito a ridosso del prendisole. La versione da regata, a destra, ha le ruote arretrate con trasto subito a prua e scotta randa alla tedesca con winch dedicati. La **poppa** è completamente aperta e il paterazzo viene gestito con due winch posti dietro al timoniere



Il grande **gavone dell'ancora** consente di montare un musone a scomparsa, con salpancore posto dentro la cala vele. Due sono le lande dedicate allo strallo, per l'avvolgifiocco interna al gavone e per il tuffaluff da regata in estrema prua



L'attrezzatura di ottima qualità è organizzata con un occhio alla praticità e all'estetica: nella foto il **piede d'albero**, con manovre che scompaiono in pozzetto



Una delle peculiarità di queste barche innovative è il disegno della **tuga**, affilata come un fast cruiser, ma panoramica come un deck saloon, con intrigante finestra sulla cabina di prua. Intelligente la posizione delle rotaie genoa

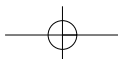
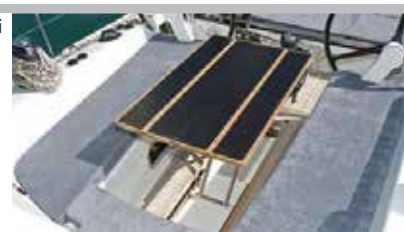


Ecco una delle caratteristiche più interessanti dei Mylius, tra i primi ad aver adottato questa soluzione: l'ampio **prendisole** (218x168 cm) sotto il quale si apre un capiente gavone. Da notare la scotta di randa con winch singolo



Per il bagno si apre una **spiaggetta di poppa** larga 180 cm dalla quale esce la scaletta telescopica. Da risolvere la discesa sulla plancetta

Il **tavolo in pozzetto** si appiattisce sul pavimento del portello che serve da chiusura per l'enorme vano dedicato all'autogonfiabile





Nell'allestimento dell'esemplare in prova, a poppa vi sono due **cabine**

diverse: a dritta (nella foto) con ampio calpestio e abbondante armadiatura, a sinistra con paratia addossata alla testa della cuccetta



Dotato di notevole luminosità, il **quadrato**, nella versione in prova, è lungo solo 290 cm che però corrispondono anche alla lunghezza della dinette, dotata di sedute per 8/10 persone. Limitata la dimensione del tavolo, lungo e stretto. Di buona qualità le lavorazioni dei legni in teak e dei cieliini, in questo caso con finitura lucida



Dal passaggio dietro la scala si accede al **comparto motore**, alla cabina di dritta e a un vano dedicato all'impianto elettrico



A prua si trova una "signora" **armatoriale** con calpestio lungo più di tre metri e bagno dedicato, completo di box doccia separato. Il letto, il cui mobile, come molti degli arredi, è parte integrante della struttura (realizzato in composito), ha forme regolari ed è accessibile dai lati



Il mobile **cucina**, con sviluppo lineare di circa due metri, ha un discreto piano di lavoro rivestito in Corian e un grande frigo ad apertura verticale. Numerosi i vani di stivaggio

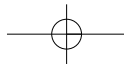


La **cala vele** è organizzata con ripiani che irrigidiscono ulteriormente la struttura. Notare la posizione del salpancore



Tra gli elementi interni un po' sacrificati rientra anche il **carteggio**, che ha un piano lungo solo 47 cm. Buono però lo spazio per l'elettronica





## prove/mylius 14E55



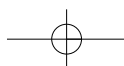
continua da pag. 99>

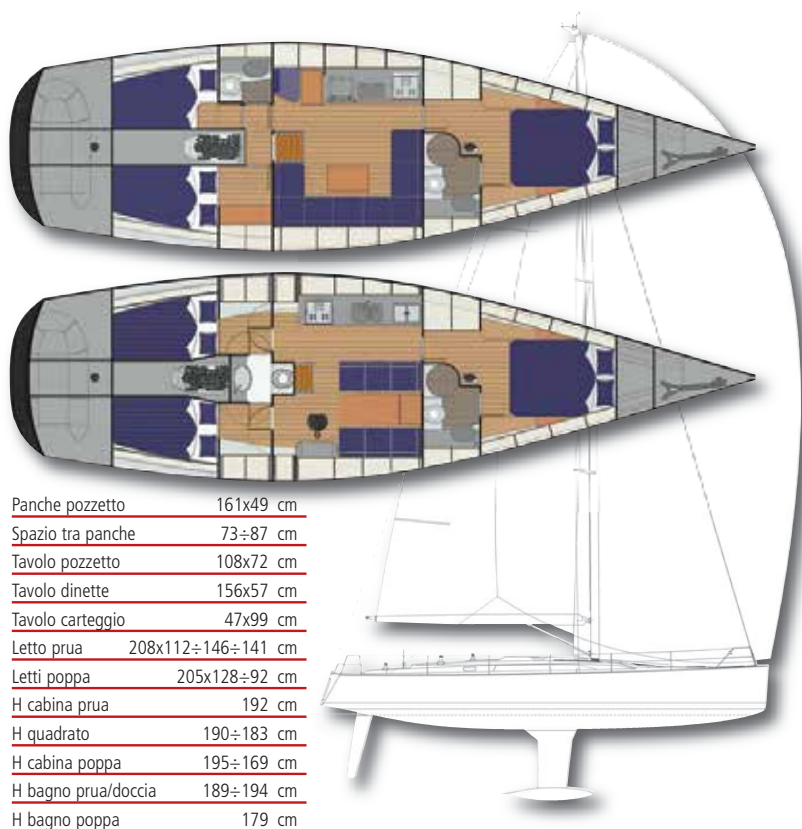
Tutte e tre, però, giocando con la conformazione del bulbo, rispettano il peso di progetto e, soprattutto, hanno dato ottimi risultati in regata, coronati con un quarto posto assoluto di *Pitheusa* al recente mondiale Orc di Atene. Un risultato notevole considerando quanto i due mondi, la regata e la crociera, abbiano esigenze agli estremi opposti. Lo scafo presenta linee con caratteristiche ben definite: corto e poco bagnato al galleggiamento, con baglio massimo ridotto e sezioni piuttosto stellate, affida gran parte del raddrizzamento alla zavorra, organizzata con profonda lama in acciaio speciale sotto il quale viene attaccato un potente siluro, nella versione base lungo ben tre metri. Le forme fuori dall'acqua appaiono gradevoli anche se aggressive: il semiangolo di attacco, decisamente stretto, genera una prua a lama mentre la poppa, potente ma alta sull'acqua, è anche alleggerita dal disegno ricavato col prendisole (quando non completamente aperta, come nella versione race). Il piano velico rispecchia le ultime tendenze dei cruiser racer, quindi 9/10 con lande a murata e genoa non sovrapposti, ma con un maggior frazionamento; di serie vengono forniti albero e boma in carbonio della Maltese, azienda che fa capo a Vitto-

*“Molto potente, tende a medie elevate più che a scatti fulminei, dimostrandosi stabile anche in condizioni piuttosto sostenute*

rio Landolfi. Raffinata e curata la costruzione, interamente in composito di carbonio comprese le paratie e una gran parte degli arredi interni: scelta che, oltre a contenere il peso, rende la barca estremamente rigida. Due distinte versioni per la coperta, in ogni caso con un occhio al doppio utilizzo, e infinite per gli interni, dove l'armatore, fatti salvi i vincoli strutturali, può decidere veramente tutto, dalle disposizioni alle essenze agli accessori. La nostra prova in mare ha beneficiato di una ventosa giornata (tra i 15 e i 28 nodi di reale), con mare agitato a largo e quasi calmo sotto costa. Il Mylius 14E55 si è rivelato coerente con le finalità di progetto: molto potente, tende a medie elevate più che a scatti fulminei, dimostrandosi stabile anche in condizioni piuttosto sostenute. Siamo scesi con lo spi asimmetrico superando agilmente i 12 nodi per poi attestarci intorno agli 8 di bolina, con un ottimo angolo, agevolato anche dalla posizione interna delle rotaie per il genoa. Sorprende, considerando le finalità, il comportamento nel passaggio sull'onda, deciso ma morbido, senza eccessiva perdita di velocità. Unico difetto avvertibile, che però sarà risolto già sui prossimi esemplari, è la scarsa dimensione della pala del timone che, unita a una forse eccessiva compensazione, fa sì che non si avverta quando perde portanza, con conseguenti orzate poco prevedibili. Più che buono anche il comportamento a motore, con velocità di crociera superiore agli 8 nodi e buona manovrabilità. In conclusione una barca coraggiosa, progettata con soluzioni interessanti, che ne fa una valida alternativa per chi vuole uscire dal coro dei “soliti” fast cruiser. (VG) ▲

rio Landolfi. Raffinata e curata la costruzione, interamente in composito di carbonio comprese le paratie e una gran parte degli arredi interni: scelta che, oltre a contenere il peso, rende la barca estremamente rigida. Due distinte versioni per la coperta, in ogni caso con un occhio al doppio utilizzo, e infinite per gli interni, dove l'armatore, fatti salvi i vincoli strutturali, può decidere veramente tutto, dalle disposizioni alle essenze agli accessori. La nostra





Panche pozzetto	161x49 cm
Spazio tra panche	73÷87 cm
Tavolo pozzetto	108x72 cm
Tavolo dinette	156x57 cm
Tavolo carteggio	47x99 cm
Letto prua	208x112÷146÷141 cm
Letti poppa	205x128÷92 cm
H cabina prua	192 cm
H quadrato	190÷183 cm
H cabina poppa	195÷169 cm
H bagno prua/doccia	189÷194 cm
H bagno poppa	179 cm

## Costruzione

**Scafo e coperta:** sandwich di carbonio con tessuti unidirezionali e anima in Airex; resina epossidica, tecnica del sacco a vuoto, postcura; laminazione controllata a ultrasuoni.

**Struttura:** longheroni e madieri in carbonio unidirezionale resinati a scafo. Paratie in sandwich di carbonio e Airex laminate a scafo e coperta. Lande in carbonio.

**Giunzione scafo/coperta:** collante epossidico e fascettatura interna ed esterna.

**Chiglia:** lama in acciaio Weldox (saldature verificate con radiografie), siluro in piombo.

**Timone:** asse e pala in carbonio, resina epossidica.

**Note:** sicuramente uno dei punti di forza del Mylius, la costruzione, interamente in carbonio, risulta particolarmente rigida anche per la collaborazione alla struttura, oltre che dei madieri resinati direttamente con lo scafo e delle paratie in composito, di quasi tutti gli elementi di arredo, realizzati con un'ossatura in composito. La laminazione, interamente progettata da Mylius, avviene presso il cantiere polacco Rega, dove lavorano esperti resinatori che hanno imparato il mestiere presso realtà italiane altamente specializzate in compositi avanzati. Lo scafo, con coperta, strutture e paratie già montate, viene poi completato con meccanica, impiantistica e arredamenti presso la sede di Gaeta.

### i concorrenti

Nome	cantiere	lung.	largh.	disl.	sup. vel.	prezzo
Sly 47	Sly Yachts	14,20	4,00	7.450	141,00	430.000
J/145	J/Boats	14,64	3,96	8.392	170,00	535.900
Dehler 47 SQ	Dehler	14,28	4,21	12.700	144,00	489.000
FY 49	Adria Sail	14,80	4,30	9.700	126,00	485.000

## scheda tecnica

Progetto	Alberto Simeone
Lunghezza scafo	14,55 m
Lunghezza gall.	12,58 m
Larghezza	4,08 m
Immersione	2,85 m
Dislocamento	8.900 kg
Zavorra (49%)	4.400 kg
Sup. vel. (randa + genoa 110%)	130,00 mq
Motore Volvo D2-55 Saildrive	55 hp
Serbatoio nafta	200 l
Serbatoio acqua	400 l

### Attrezzatura

- albero 9/10 2 crocette e boma in carbonio Maltese, sartieme in tondino
- paterazzo e vang idraulici Navtec con centralina
- winch Harken 2x60 ST + 2x48 ST + 1x53 ST
- stopper Spinlock XX0812 (6) + XCS (6)
- attrezzatura di coperta Harken

### Dotazioni

- osteriggi (5+1) a filo e oblò (5) Lewmar
- salpancore elettrico Anchorlift
- bitte chiudibili Nomen (6)
- sprayhood
- timoneria Jefa, ruote in carbonio ø 90 cm
- batterie 2x225 Ah + 1x90 Ah
- boiler acqua calda 40 l
- inverter/caricabatt. Mastervolt 1.200 w / 60 Ah

### Meteo della prova

- vento da 15 a 28 nodi reali
- mare da poco mosso ad agitato

### Prezzo

470.000 euro

### Optional

Ponte in teak	21.000
Motore 75 hp + elica Gori 3 pale	4.000
Poppa apribile con pistone elettrico	7.500
Boma Park Avenue in carbonio	7.500
Mast Jack albero	2.000
Bompresso retraibile in carbonio	5.000
Avvolgifiocco elettrico Profurl	7.500
Pilota automatico B&G H3000	4.000
Lazy bag e lazy jack	1.000
Winch elettrici (3) scotte genoa e randa	7.000
Tavolo in pozzetto a scomparsa	3.000
Musone ancora basculante manuale	2.500
Musone ancora basculante elettro/idraulico	12.000
Cuscini esterni + tendalino	4.500
Riscaldamento Eberspächer	4.000
Condizionatore Marine Air	6.000
Generatore Dometic 3,5 kw	6.000
Dissalatore Shenker 12 v 60 l/h	9.500

(Prezzi f.co cantiere in euro IVA esclusa)

### Informazioni Mylius

Viale degli Astri, 52 - 00144 Roma  
Tel./Fax 06 86908310 - Por 348 3975601  
[www.mylus.it](http://www.mylus.it) - [mylius@mylius.it](mailto:mylius@mylius.it)

