

>>  
in  
barca

Il nuovo nato  
di casa Mylius  
di bolina a 7  
nodi nel golfo  
di Napoli.



**MYLIUS 14E55**  
*Il piacere di andare*

Fulvio Antonacci



# *veloci*

Mylius vuole convincere che un 14 metri può essere rapido come una barca da regata e comodo come un cruiser puro. Ecco come è riuscita a conciliare le due esigenze

di Simon Mastrangelo





>> in barca | **Mylius 14E55**



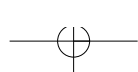
L

a verità è che il velista-crocierista ama le regate ma le guarda da lontano. Vive nell'immaginario di barche veloci con cui gareggiare tra le isole e non tra le boe. Il suo regolamento di stazza si basa sulla maggiore velocità possibile, magari con tender al traino, e il massimo comfort per sé e i suoi ospiti che vuole poter accogliere come a casa. Mario Sassi (amministratore), Alberto Simeoni (progettista) e Mauro Montefusco (responsabile produzione), cofondatori del

cantiere Mylius, rileggono con questa ottica il loro target di riferimento. Un cambio di rotta arrivato a seguito delle esperienze fatte con l'11E25, nato dalla voglia di sperimentare e innovare. La spinta anticonvenzionale appare più matura e razionale in questo nuovo Mylius 14E55. Lo scafo non presenta le forzature del primogenito di 11 metri, ma allo stesso tempo le entrate sottili, la costruzione in carbonio, il 50% del dislocamento in chiglia e la moderata larghezza al galleggiamento evidenziano un'attenzione alle prestazioni tutt'altro che secondaria. Verifichiamo in mare se le potenzialità velocistiche dello scafo possono limitarne la fruibilità da parte di equipaggi non regatanti. Usciamo accompagnati da un libeccio leggero di 8-10 nodi, più che sufficiente dato il dislocamento leggero del progetto. I numeri sono di tutto rispetto: 6,5-7 nodi di bolina stretta che diventano subito 7,5 allargando di 5-10°. Si timona con piacere, la demoltiplica è giusta e rende la ruota leggera senza penalizzarne la sensibilità. La stabilità di rotta è buona e la barca >>

Lo scafo, caratterizzato da linee sottili e baglio centrale, ha una buona stabilità dinamica a tutte le andature.





1

## ESTETICA EQUILIBRATA E MANOVRE SEMPLICI



2

### PRESTAZIONI E RELAX

La coperta unisce spazi di manovra ben organizzati e soluzioni pensate per godersi la rada. **1.** Ampio prendisole e pozzetto con tavolo centrale a scomparsa. **2.** Manovre e capote incassate nella tuga. Da notare la sacca per le drizze sotto al gradino. **3.** Passavanti sgombri caratterizzati da una ampia finestratura. **4.** Comoda plancetta di poppa elettrica. **5.** Winch randa centrale utilizzabile dal timoniere. **6.** pulpito a scomparsa per la massima pulizia delle forme.



3



4

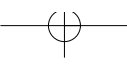


5



6





>> in barca | **Mylius 14E55**



1



2

**CARBONIO E COMFORT**

Alla barca di carbonio corsaiola e con pochi fronzoli Mylius sostituisce un suo modello di prestazione unito a comodità. **1.** La dinette è ampia tanto da coprire tutto lo spazio tra le due paratie. **2.** Le stecche in carbonio che dilatano il tavolino denotano attenzione per i particolari e unione tra leggerezza ed eleganza.



3

**SPAZI BEN SFRUTTATI E LUMINOSI**



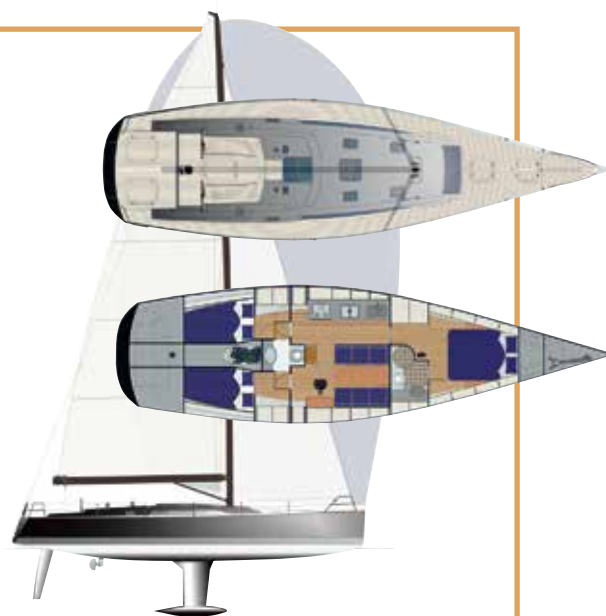
4

**3.** La cabina armatoriale è luminosa e corredata di bagno con ampio box doccia. **4.** La discesa ripida e alta permette di ottenere l'altezza necessaria per un unico accesso alle cabine ospiti liberando spazio per la dinette. **5.** La cucina a murata, poco contenitiva, è posta a prora del carteggio. È possibile allungarla optando per il layout da regata che diminuisce lo spazio della dinette e aumenta il piano di lavoro del cuoco.



5

scheda tecnica



**DATI TECNICI**

Lung. fuori tutto .....(m) 14,55  
 Larghezza .....(m) 4,08  
 Pescaggio .....(m) 2,85  
 Dislocamento ..... (kg) 8900  
 Zavorra ..... (kg) 4400  
 Superficie velica .....(mq) 130  
 Progetto .....Alberto Simeoni  
 .....(Mylius Y.D.)

**PRESTAZIONI RILEVATE**

Vento: 8/10 nodi; Mare: forza 1;  
 Vele usate: genoa + gennaker  
 Angolo 45° .....nodi 7,5  
 Angolo 90° .....nodi 8,3  
 Angolo 130° .....nodi 5

Mylius & Rega Yachts - BNFG, L.  
 mare Caboto 93, Gaeta (LT),  
 tel./fax +39 06 8690 8310,  
 www.mylius.it, mylius@mylius.it



Il dritto di prua si assottiglia dove serve, sotto la linea di galleggiamento, aumentando l'efficienza idrodinamica.

Fulvio Antonacci

<< reagisce a ogni piccolo incremento di vento sbandando, senza tirare all'orza, e accelerando all'istante. Facilissima la virata grazie alla scarsa sovrapposizione della vela di prua. Issiamo il gennaker e stringiamo più che possiamo per verificare se il profilo lungo e stretto della pala del timone funziona a dovere anche con maggiore pressione. Non notiamo particolari sofferenze se non una leggera tendenza all'orza assolutamente gestibile che andrebbe valutata con condizioni di vento più sostenute. Il quarto posto al Mondiale ORC di Atene disputato con venti ampiamente sopra i venti nodi sembra essere tuttavia una risposta esaudiente. Lo scafo che ha gareggiato in Grecia, con layout da regata, non presenta differenze rilevanti rispetto all'esemplare della prova, se non una diversa distribuzione dei pesi. Riprova di una "cattiveria" di progetto da apprezzare anche in crociera.

### Coperta

L'estetica è pulita, in linea con le tendenze del momento: tuga e paraonde fusi in un'unica forma, oblò a filo, manovre e attrezzature incassate. Per i maniaci del dettaglio, la purezza della tuga viene interrotta solo dalla piccola rotaia del fiocco che permette però di liberare ulteriormente il passavanti già ampio grazie alle lande a murata in carbonio. Il prendisole poppiero, ormai molto imitato, e la finestratura sulla parte prodiera della tuga rimangono i segni distintivi del cantiere. La zona relax di poppa viene completata dalla plancetta per il bagno ad apertura elettro-idraulica e dal tavolino a scomparsa nel pozzetto. Le manovre sono ben organizzate e tutte assistite da winch elettrici, come a dire "veloci ma riposati". La disposizione del verricello e del trasto della randa permettono al timoniere seduto sul paramare di gestire contemporaneamente scotta e carrello. Operazione che non

avviene con lo stesso agio una volta in piedi, la cima è troppo alta rispetto al winch e tende a perdere i colli. I gavoni sono presenti sia a prua, con una cala vele di discrete dimensioni, ma soprattutto a poppa con una ampia zona di stivaggio sotto il prendisole. Per concludere, non ci è piaciuta la mancanza di antiscivolo e tientibene, per la verità in via di estinzione su un numero sempre maggiore di barche.

### Interni

Le tre cabine e i due bagni non sembrano sacrificati dalla forma dello scafo piuttosto stretta, se non per la carenza di stipetti. La cabina armatoriale di prua è inaspettatamente grande tanto da ospitare un bagno e un vano doccia dotato di soffione posto a oltre 195 cm di altezza. Più sacrificata la discesa che con un tambuccio, leggermente corto, impone una certa attenzione alla testa: difetto che il cantiere ha già inserito nella lista dei miglioramenti. Interessante l'importanza data alla dinette a U che va da paratia a paratia: sebbene ne risenta un po' l'ingresso della cabina ospiti di dritta, i vantaggi in termini di convivialità sono innegabili. Questa soluzione, rispetto a quella del layout da regata con sedute contrapposte, restituisce uno spazio di ingresso più ampio. L'allestimento interno, come molti altri aspetti del Mylius 14E55, sono personalizzabili secondo la logica del semi-custom. La barca testata è full optional sia dentro (generatore, aria condizionata, dissalatore, Tv/computer) che fuori (teak, musone dell'ancora a scomparsa, radar, elica di prua). Gli impianti meritano una menzione particolare per la facilità di accesso al retro del quadro elettrico e al motore: sfilando il fondo del gavone dell'autogonfiabile, posto al centro del pozzetto, si mette completamente a nudo lo Yanmar da 55 cv. ■

>> Altre immagini del Mylius 14E55 su [www.giornaledellavela.com](http://www.giornaledellavela.com)