

# Mylius 11E25

FOTO MYLIUS



**Concetti innovativi, design moderno e prestazioni esaltanti caratterizzano questo 37 piedi nato per le calde acque del Mediterraneo**

di VANNI GALGANI

**È** molto difficile dire qualcosa di nuovo in un campo dove le aziende di riferimento hanno già studiato ottime soluzioni. Quando poi, come nel mondo delle barche a vela, le forme dettate dalle funzioni lasciano pochissima libertà di manovra, il compito risulta quasi impossibile. Eppure l'ingegno di chi ha estro e fantasia riesce sempre a trovare nuove strade. Il Mylius 11E25 è una barca inusuale. Nasce da menti giovani e "mediterranee" (partenopee per l'esattezza): Mario Sassi (imprenditore, ideatore del prodotto), Alberto Simeone (progettista), Stefano Pellizza (strutturista) e Mauro Montefusco (responsabile in cantiere) sono velisti appassionati ed esperti, con la giusta dose di fantasia per riuscire a sperimentare in un segmento, quello degli sport cruiser di taglia media, apparentemente saturo. L'idea nasce dall'analisi del mercato: se sul terreno dei grandi compromessi è stato detto praticamente tutto, ci sono nicchie interessanti da scavare. Una di queste è la barca ideale per i nostri mari (e per i nostri gusti): prestazioni eccellenti, anche con poco vento, unite a grande stabilità e facilità di conduzione, priorità alla vita in coperta dedicata al sole e al relax, il tutto condito con un design fresco e moderno. Dato che le dimensioni non concedono sprechi di spazi, la strada scelta è quella del "no compromise". In pratica lo scafo, svincolato da regolamenti o imposizioni per l'abitabilità interna, nasce completamente dedicato alle prestazioni, con sezioni magre al galleggiamento e particolarmente fini a prua. Verso poppa, l'adozione di murate svasate consente un buono sfruttamento della larghezza a vantaggio del raddrizzamento (garantito dall'equipaggio in regata e dai ballast, opzionali, in crociera) senza per questo aumentare i volumi immersi. Una delle prerogative rispetto alla grande serie è la costruzione tecnologica e raffinata: la laminazione avviene in Polonia da Rega Yachts (azienda specializzata in compositi di alto livello), mentre l'allestimento è fatto in Italia. Scafo e coperta sono realizzati su stampo femmina in sandwich di vetro (rinforzi, lande e timone in carbonio) e pvc espanso, con resina epossidica e tecnica del sacco a vuoto. Di concezione moderna, il piano velico, armato a 9/10 con crocette acquaretate e lande a murata, propone soluzioni all'avanguardia pensate per ottimizzare il rendimento e la facilità di utilizzo mediante il frazionamento della superficie velica, con l'adozione della vela giusta in ogni condizione. Ferma restando la grande ma ben gestibile randa (totalmente controllata dal timoniere), a prua sono previsti il genoa 110%, quasi autovirante, il code-0 rollabile e il grande gennaker (125 mq) armato su bompresso retraibile (sbraccia ben due metri), questi ultimi due armati in testa, e persino una trinchetta. La coperta è organizzata in funzione del grande (ben 220 x 180 cm) prendisole di poppa. Questo ha comportato una contrazione del pozzetto (le panche sono lunghe poco più di un metro) che, di fatto, diventa un'area dedicata alle manovre e alla navigazione, col vantaggio che il timoniere può gestire quasi tutto da solo. Verso prua si sviluppa la tuga piuttosto voluminosa, quasi una mini deck house, dotata di grandi finestrate compresa quella anteriore, il tutto con un bilanciamento dei volumi piuttosto "forward", cioè otticamente spinto verso prua. Questo elemento, fortemente caratterizzante e dal gusto soggettivo, più di ogni altra cosa determinerà il vostro gradimento nei riguardi di tutto il progetto. A prua si apre la grande cala vele che contiene anche il salpancore e il pozzo della catena, consentendo lo stivaggio di quest'ultima in posizione ar-

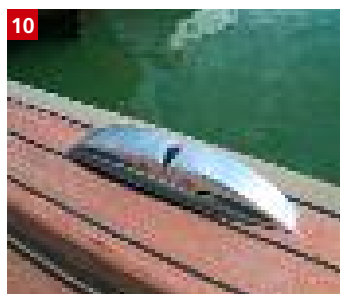
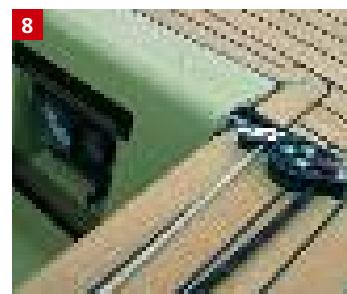
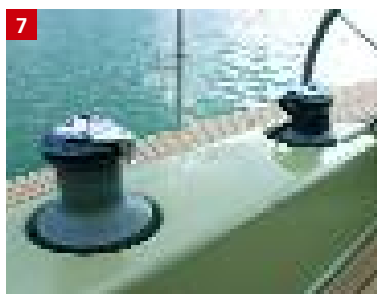


FOTO MYLIUS

**1,2** Il Mylius in navigazione mette in evidenza le sue linee tese e poco immerse. Si può notare lo scarso spostamento d'acqua anche a velocità sostenute, con lo scafo che galleggia sempre equilibrato mantenendo lo stesso assetto longitudinale in ogni condizione. Questo, unito al buon centraggio del piano velico con i volumi e con le appendici, consente una costante stabilità di rotta, quindi un minor lavoro sul timone anche a forti angoli di sbandamento



FOTO MYLIUS



retrata rispetto all'estrema prua. Gli interni, ampiamente personalizzabili, sono interamente in composito e vengono ricavati in gran parte dagli elementi strutturali della costruzione, contribuendo così alla rigidità e alla leggerezza della barca. Anche dentro le scelte sono radicali: pur consentendo crociere complete, e la ricchezza delle dotazioni non lascia dubbi su questo, le disposizioni del Mylius, esattamente come in coperta, strizzano l'occhio al day cruising avvantaggiando la vivibilità della zona giorno rispetto alla comodità delle cabine. Quindi ariosi e luminosi volumi in quadrato ma rinuncia della cabina di prua, una scelta coraggiosa che dimostra una grande coerenza col progetto e con le li-

nee dello scafo. La dinette ha un disegno a "C" e ospita, intorno al grande tavolo, più di sei persone. Il carteggio, orientato per baglio, ha un aspetto hi-tech ed è ottimizzato più per l'uso dell'elettronica che per stendere le tradizionali carte (tra gli optional anche un notebook con programma di navigazione). Ai piedi della scaletta si trovano la cucina, completa di frigo e di vari cassetti, e il bagno, luminoso e dotato di doccia; più a poppa le due cabine gemelle, di misure accettabili e dotate di cuccette dalla forma regolare anche se un po' strette. Pur nascendo per la crociera sportiva, i risultati alle recenti regate di Pasquavela hanno confermato le impressioni della nostra prova: il Mylius è veloce in ogni con-

dizione e ha spesso battuto in reale barche sportive di 45 piedi. Al timone la cosa più sorprendente è la sensazione che si prova stando in posizione così avanzata: data la prossimità al baricentro, le reazioni della barca arrivano nitide e immediate, consentendovi di sentirle e di reagire con prontezza. Il timoniere è avvantaggiato da un pavimento ben sagomato e da una ottimale organizzazione delle manovre; solo la scotta di randa, posta subito alle spalle, può creare situazioni pericolose in strambata. Il timone risulta efficiente ma un po' troppo neutro nella zona centrale. In generale la barca naviga sempre veloce e facile da portare, offrendo comfort e divertimento ideali per i nostri mari.

3 Il particolare disegno della tuga, con i fianchi quasi verticali, e la posizione alta delle rotaie per il genoa lasciano i passavanti larghi e agevoli. In evidenza la grande finestra anteriore; 4 La prua libera e l'accesso alla grande e organizzata cala vele. Il portello è a filo; 5 La posizione molto avanzata e l'organizzazione delle manovre consentono un ottimo controllo da parte del timoniere; 6 Il vano che accoglie il musone a scomparsa e il tamburo recesso dell'avvolgifiocco; 7 Gli eleganti alloggi per i winch sui paraonde; 8 La scotta e la cima del carrello scorrono sotto la seduta del timoniere per sbucare in prossimità dei winch dedicati; 9, 10 Le raffinate bitte della Nomen si ripiegano in posizione di riposo per evitare intralci alle manovre

## Scheda tecnica



11 Mancando la cabina di prua, la dinette risulta lunga e luminosa. Molto curata anche l'illuminazione artificiale. Da notare il paiolato in parquet chiaro; 12 Le cabine di poppa, gemelle, hanno un buon piano di calpestio, un grande armadio a due ante e un pratico cassetto ricavato sotto la cuccetta. Buona anche l'aerazione, garantita da due oblò e un osteriggio; 13 La cucina ha una discreta dotazione di volumi per lo stivaggio, compresi alcuni cassetti; 14 Il bagno ha dimensioni oneste e un'altezza di ben 188 cm. Da notare il design moderno, come per tutti gli interni, e il lavello rettangolare di stampata; 15 Il carteggio è studiato per l'utilizzo di strumenti elettronici e risulta poco adatto per la navigazione tradizionale



Progetto: Alberto Simeone

Lunghezza scafo	11,28 m
Lunghezza gall.	10,06 m
Larghezza	3,62 m
Immersione	1,95/2,25/2,50 m
Dislocamento	4.650 kg
Zavorra	1.950 kg
Sup. vel. (genoa 110%)	83,00mq
Motore Lombardini saildrive	40 hp
Serb. nafta	132 l
Serb. acqua	200 l

### Dotazioni

- bompresso in carbonio
- avvolgifiocco Facnor R150
- log, eco e vento Raymarine ST60
- imp. 220v + caricabatt.
- Mastervolt
- frigo elettrico Danfoss

### Prezzo

Mylius 11E25 € 160.000

Informazioni: Mylius Yachts

Tel. 06 52200972 - www.mylius.it