



LESS IS MORE
MYLIUS 19E95

This mini-maxi fast cruiser is perfect for cruising but also for day sailing. Minimalist in form, she was created so that the owners themselves could navigate aboard a sailing yacht rather than a yacht that sails

Boats

Togliere per dare

MYLIUS 19E95

È un mini-maxi fast cruiser. Adatto per crociere, ma anche per il day sailing. Ha deciso di rinunciare agli eccessi. Il suo fine è riuscire a fare navigare gli armatori. Non più su barche con la vela, ma con una barca a vela

Giacomo Giulietti

Pozzetto con dimensioni e impostazione da racer, ma rivolto alla comodità di chi è a bordo / Cockpit with the dimensions and layout of a racer but with particular attention to onboard comfort





Fiocco autovirante per agevolare l'uso in equipaggio ridotto. Per le portanti, c'è un gennaker murato sul bompresso / Self-tacking jib to facilitate use with a limited crew. For downwind sailing, there is a gennaker on the bowsprit

"I think that the most successful thing about the 19E95 is the congruity of her various elements. The affinity between her exterior design and interior styling, between space and function. She is more beautiful as a whole than in terms of her individual details," says designer Alberto Simeone of a creation that Mylius Yachts dubs a "very fast-very cruiser." The 19.95-metre mini-maxi (21.8 metres

with bowsprit) is the current flagship of the yard which quit Naples and relocated to Piacenza a few months back. "I eliminate the superfluous and leave only what's useful. That doesn't mean giving up the wine cellar or air conditioning. Just removing things that aren't of any use. Why have a huge interior saloon when the main lounge in the boat is the cockpit? Why have a fixed dining table inside when you always

eat on deck? There is a table that can appear when needed but we've used the interior space for people not furniture," he continues. "That's true of navigation also. We want those aboard to stay nice and dry even when the yacht is working to windward, we want them to have a feeling of speed, acceleration and the boat being balanced to the helm. We tried to create a sailing yacht rather than a yacht that sails."

«C

redo che, alla fine, la cosa più riuscita del 19E95 sia la congruità degli elementi che lo compongono. L'affinità tra design esterno e lo stile interno, tra spazio e funzione. È l'insieme a essere bello più che i singoli dettagli». Alberto Simeone, il progettista, riassume così la sua creatura. Un fast cruiser o, come dicono al cantiere Mylius Yachts, un «very fast-very cruiser». Un mini maxi da 20 metri (19 e 95 è appunto la lunghezza dello scafo che raggiunge i 21,80 metri con la delfiniera-bompresso), attuale

ammiraglia del marchio diventato piacentino da qualche mese, dopo aver lasciato la natia Napoli. «Elimino gli eccessi per lasciare solo ciò che serve. Che non vuol dire rinunciare al wine cellar o all'aria condizionata, ma significa togliere quegli elementi non utili. Perché avere una salone immenso quando il primo salone della barca è il pozzetto? Perché avere un tavolo da pranzo fisso all'interno quando si mangia quasi sempre fuori? Certo, il tavolo appare, quando serve, ma di base sottocoperta lo spazio che abbiamo a disposizione lo sfruttiamo per le persone, non per gli arredi», spiega il

The hull is narrower – the maximum beam is about half a metre less than most yachts of similar dimensions. The displacement is also a good one-third lighter than a classic big all-weather cruiser and the sections are fuller at the extremities which boost the prismatic coefficient. "All of the sail controls, from the main sail traveller to the winches, are power-assisted, so the boat can easily be sailed by two people. You

won't need grinders for racing either because the electric winches and 24-volt 900-amp batteries do their work very easily and for a long time," says the Neapolitan designer. The main deck layout isn't too far removed from a racing configuration with a working and helm area near the midships area to concentrate weights. The aft section is where the sunning goes on well out of the

way of the actual sailing work. The companionway leading below was very purposely located amidships to conceptually delineate the two sections of the interior. The aft one is all about work and action with the galley to port and the chart area to starboard. The latter is quite generous even though most people no longer use paper charts and can be reorganised along with the rest of the

layout to create a fourth cabin amidships. The Mylius can be personalised to the extreme, in fact. The completely uncluttered saloon is amidships – the aforementioned table only appears when required and is located to port in this version. There is a three-seater sofa to port also facing two other seats to starboard over an occasional table. Two carbon-look sliding doors separate this

area from the forward section when necessary. But when opened the latter allow the eye to range all the way to the end of the boat, giving a feeling of spaciousness. The berths in the forward cabin are located along the sides too and so don't interrupt the view. Another peculiarity of the 19E95 is the glazed section of the deckhouse that runs longitudinally from the foot of the mast to

the companionway. Very cleverly, it can be raised so as to allow air to circulate which would otherwise not be able to do so. All in all, this is a new yacht without being revolutionary. The design proved so impressive and has been such a hit too that many of the solutions it offers will now be applied on a wider scale to the yard's new designs: the Mylius 15E25, the 16E95 and the 18E35. ✨

La cabina prodiera vista da prua. Sotto, una delle cabine di poppa. A sinistra, il salone visto dalla discesa / The fore cabin seen from the bow. Bottom, left: the dinette viewed from the stairs

Mylius 19E95

Mini-maxi a tutto tondo
All-around mini-maxi

DIMENSIONI DIMENSIONS

Lunghezza f.t. LOA	21,80 m
Lunghezza gall. LWL	17,70 m
Larghezza Beam	4,96 m
Pesc. chigl. fissa Draught (fixed keel)	3,95 m
Pesc. chigl. mob. Draught (lifting keel)	2,95 m
Disloc. Displacement	19,70 tonni

IMPIANTI EQUIPMENT

Serb. acqua Water tank	800 l
Serb. combustibile Fuel tank	650 l

OSPITI GUESTS

Cabine ospiti Guest cabins	3
Bagni ospiti Guest bathrooms	3+
Equipaggio Crew	1
Cab. equipaggio Crew cabins	1

SALA MACCHINE ENGINE ROOM

Potenza Power	110 hp
---------------	--------

SUPERFICIE VELICA SAIL AREA

Rigging	Sloop
Randa Main sail	150 m ²
Fiocca -Jib 108%	105 m ²
Gennaker	415 m ²

ON DECK

Albero Mast	Carbonio
-------------	----------

COSTRUZIONE CONSTRUCTION

Progetto Plans	Alberto Simacine - Mylius Yachts
Design Interior design	A. Simacine
Cantiere Shipyard	Mylius Yachts

MYLIUS YACHTS

Via Formaleoni, 50/52/54
29027 Pordenone (PC)
Tel: (+39) 0523 550 359
Fax: (+39) 0523 550 145
www.mylus.it
mylius@mylius.it



progettista, «e anche per quanto riguarda la navigazione. Vogliamo che chi è a bordo veleggi asciutto anche in bolina, che abbia la sensazione di velocità, di accelerazione, che senta la barca equilibrata sul timone: abbiamo cercato di fare una barca a vela, non una barca con le vele». Lo scafo è stretto, soprattutto rispetto agli standard attuali, il baglio massimo è di circa un mezzo metro inferiore rispetto a barche di pari dimensione. Così come leggero è il dislocamento, un buon terzo meno dei classici "crocieroni" ognitempo, mentre le sezioni risultano piene anche alle estremità, soluzione che innalza il coefficiente prismatico. Che il progetto abbia una genesi recente lo dimostra anche lo spigolo della carena nelle uscite poppiere, soluzione che allunga il galleggiamento di bolina e agevola le prestazioni nelle andature portanti. «Tutti i comandi delle manovre sono servoassistiti, dal carrello del trasto randa ai winch, non è un problema se si vuole navigare anche solo in due. E per andare in regata non servono i grinder perché i winch elettrici e le batterie da 900 Ampere a 24 volt svolgono egregiamente il loro lavoro e garantiscono una lunga durata di esercizio», illustra il designer partenopeo. L'impostazione del piano di coperta non è distante da quella di un racer, con la zona lavoro e timoneria vicine al centrobarca per concentrare i pesi. La zona poppiere è, invece, dedicata all'area prendisole: lontana dalle manovre. La discesa sottocoperta è volutamente posizionata a metà della barca, proprio per dividere, anche concettualmente, le due zone degli interni. Quella posteriore è

dedicata alle attività di servizio: a sinistra della scaletta, la cucina che sviluppa per murata; a dritta, la zona carteggio, con un vero tavolo dedicato a questo fine (e anche se non si usa più la carta nautica, uno spazio per libri di bordo e documenti fa sempre comodo). Per chi non avesse questo desiderio, tale volume interno può essere riorganizzato insieme al resto del layout per avere una quarta cabina a centro barca: la personalizzazione dei Mylius è estrema.

A mezza nave, il quadrato, totalmente sgombro (il tavolo, come accennato prima, appare solo quando serve, in questa versione è posizionato sulla sinistra), con un divano a tre posti lungo la murata di sinistra e altre due sedute a dritta, divise da un tavolino. Questo spazio è diviso dalla parte prodiera solo nel momento in cui esiste la necessità tramite due porte scorrevoli carbon look, che quando aperte, lasciano arrivare lo sguardo e la sensazione di ampiezza fino all'estrema prua: i letti della cabina prodiera, infatti sono posizionati ai lati e non intralciano neanche la vista. Altra peculiarità di questo 19E95, è la parte vetrata della tuga che corre lungo l'asse longitudinale dal piede d'albero fino al tambuccio. Quando si è all'ormeggio, può essere sollevata con un sistema a pantografo per garantire un ricircolo d'aria esterna altrimenti non ottenibile.

Insomma nuovo senza essere rivoluzionario. E tanto è piaciuto questo progetto che molte delle soluzioni escogitate saranno applicate industrialmente nei nuovi progetti del cantiere: il Mylius 15E25, il 16E95 e il 18E35. ✨

