

Questione di

Progettista e socio fondatore del cantiere italiano Mylius, Alberto Simeone disegna barche dal 2004 sempre con la stessa passione che si fonda su idee di velocità, comfort e sicurezza

di Alberto Mariotti



S“Se cercate il vero piacere della navigazione, provate il nuovo Mylius 11E25, un’innovativa ed esclusiva sintesi di comfort, prestazioni e design. Scoprirete il piacere di navigare su una barca dinamica e veloce, equilibrata e stabile con ogni condizione ed equipaggio, senza alcun condizionamento dalle regole di stazza; il piacere di una barca comoda, facile e sicura, con ampie aree prendisole, un pozzetto ergonomico, interni accoglienti, impianti e dotazioni complete...”. Queste erano le parole della brochure che, nel 2004 illustrava la prima barca costruita da Mylius in provincia di Piacenza.

Riletto a distanza di oltre dieci anni quel messaggio permette di capire come fosse già ben tracciata la rotta del cantiere fondato dal progettista Alberto Simeone insieme agli amici Mario Sassi e Mauro Montefusco. Nel 2011 è entrato un nuovo socio, l’imprenditore Luciano Gandini che di Mylius si era innamorato fin dal 2007. Siamo andati in cantiere per ripercorrere insieme a Simeone i segreti di quella rotta passata e cercare di capire quella futura.

Come e perché nasce Mylius?

«Ho sempre respirato aria di barche in casa. Mio padre Mino disegnava scafi Ior e crescendo ho fatto tante regate con le derive, cosa che faccio ancora oggi, quando riesco. Nonostante ciò, è solo nel 2001 che inizio la mia attività di designer. Insieme a Mario Sassi e Mauro

Montefusco provammo a fare la “nostra” barca, disegnata e costruita secondo le stesse idee forti che sono ancora oggi alla base della produzione. Il risultato fu l’11E25, la prima barca con un vero prendisole a poppa. Perché i motoristi potevano prendere il sole e i velisti no? Erano gli anni del boom e fu uno dei primi fast cruiser, barche molto invelate e spinte da motori potenti. L’attività proseguì bene e negli anni successivi arrivarono il 14E25 e il 19E95».

Ha parlato di idee forti, quali sono a dare anima e forme ai Mylius di oggi?

«Gli armatori lavorano molto e hanno poco tempo. La barca deve avere un grande rapporto con il mare, deve poter raggiungere la meta in poco tempo, anche a motore ed essere confortevole; deve navigare a vela e farlo in modo sicuro e stabile: se l’armatore è appassionato di mare e navigazione, non è detto che i suoi ospiti lo siano altrettanto. Queste erano le idee alla base dell’11E25, un modello innovativo, certamente con qualche errore, ma espressione della mia visione, che all’epoca era molto salda».

Dopo dodici anni, il vigore delle sue idee è sempre lo stesso?

«No, sebbene la sostanza sia la medesima, ho dovuto mediare con le esigenze del mercato: la gente non è sempre visionaria o pazza quanto te! Credo però che sia necessario prendere per mano gli armatori e far loro scoprire cosa vuol dire andare per mare: aiuta a far progredire il mondo della progettazione navale.

Mylius



Spesso ci sono preconcetti o idee sbagliate da cambiare o smorzare. Per esempio, perché andare a sei nodi quando puoi farlo a dieci e ridurre i tempi di navigazione?»

Come si sviluppa un modello nuovo?

«Il primo input arriva sempre dall'armatore, sono una persona che ascolta molto e cerco di modellare la mia idea sulla sua, cercando di darle una forma che gli piaccia e di cui sia contento. L'armatore del secondo 76', per esempio, voleva un mezzo veloce, ma con la tuga, per avere un buon rapporto con il mare e un dislivello ridotto tra pozzetto e salone. Una volta visto il risultato in cantiere mi ha detto "non pensavo che sarebbe stato capace di realizzare esattamente il mio sogno". Queste parole mi hanno dato soddisfazione: è facile lavorare quando hai sintonia di vedute e puoi disegnare una barca veloce e dal look sportivo; più difficile è quando devi disegnare una barca veloce, dalla maggior propensione alla crociera, ma con un look meno aggressivo. È stata una bella sfida e alla fine mi sembra che il risultato ci sia: la tuga è accentuata, ma la barca risulta ben bilanciata».

È disposto a fare compromessi con l'armatore?

«Cerco di convincerlo fino alla morte, ma alla fine, dove è possibile, ha sempre ragione lui. Ci sono limiti di sicurezza che non è possibile oltrepassare. Costruendo barche in piccole serie, questo tema si avverte di più con il primo armatore, che ha carta bianca. I successivi trovano alcuni elementi già impostati e che non è più possibile cambiare».

Chi sono progettisti e cantieri che la ispirano?

«Dal punto di vista dell'idea e del progetto sicuramente Wally. Per i progettisti, in German Frers ritrovo il maggiore equilibrio delle forme. La barca è bella se è bilanciata e le sue lo sono sempre state. Ora forse sono superate, ma se le studi sono esemplari. Anche i suoi layout sono

Mylius 60

Lungo 18,35 metri, il 60' *Fra diavolo* ha un dislocamento di 15.900 kg e una superficie velica di 122 mq. Il team di Alberto Simeone (a sinistra) è composto da: Lucio De Rubertis, Annalisa Di Nucci, Enrica Gasparini, Agostino Gentile, Mauro Montefusco, Manuel Pattarini, Giacomo Rogante, Fabio Simeone, Jacopo Kuhar.

marini, disegnati senza mai staccarsi dall'idea di essere a bordo di una barca a vela. Frers è in grado di "vedere" la barca in generale, ci sono progettisti più specializzati, come gli americani Reichel Pugh, che fanno la carena, o Nauta Design, che fa gli interni».

E il suo metodo?

«La mia idea è che il progettista deve avere l'idea generale della barca e coordinare team di specialisti, non puoi disegnare una barca senza gli studi di fluidodinamica, senza ingegneria strutturale, senza il design. Lavoro con un team di dieci persone specializzate nei vari settori della progettazione. Suggestisco il concept generale e ognuno di loro lo approfondisce con competenze specifiche. A me spetta il compito di tenere le fila del progetto, a loro quello di interagire con il progetto».

Ha citato spesso l'innovazione, cosa vuol dire per lei innovare?

«È un concetto difficile da definire. Potrei dire che è la capacità di sintesi delle aspettative di chi dovrà fruire del prodotto. In tutti i campi della progettazione solo raramente ci sono grandi innovazioni, molto più spesso si va avanti per piccoli passi, uno dopo l'altro. Propongo un concetto moderno di barca integrata, che sposi i componenti fondamentali che un velista ricerca: bellezza, sicurezza e stabilità, velocità e comodità nel senso moderno del termine: impiantistica eccellente, ergonomia e spazi adeguati a un'equivalente villa al mare e materiali moderni e fruibili. Preferisco rinunciare al massello per materiali lavabili, pelli speciali, acciaio o carbonio. La barca deve essere leggera e ben dotata, senza cadere nel vecchio: non facciamo baite di montagna, ma oggetti leggeri e luminosi».

Cosa è per lei la sicurezza?

«Molti giudicano la sicurezza di una barca dalla presenza o meno di maniglie, tientibene o dall'antisdrucchiolo sulla tuga. Verissimo, ma si tratta di una sicurezza che mi piace definire di primo livello. Ben più importante è quella di secondo livello: una barca di carbonio, leggera, rigida e ben attrezzata è più

”
Propongo un concetto moderno di barca integrata, che sposi bellezza, sicurezza e stabilità, prestazioni e comfort nel senso moderno del termine

sicura di una pesante e lenta. Utilizziamo coefficienti strutturali maggiori rispetto a quelli di norma, tutta l'attrezzatura di coperta è sovradimensionata, e lo stesso per i perni della deriva e le saldature. Chi sale a bordo e critica per la mancanza di una maniglia, dovrebbe guardare le dimensioni dei nostri winch, il sistema che blocca le batterie, che oggi arrivano a pesare una tonnellata e in caso di capovolgimento diventano mortali, come è realizzato l'impianto idraulico e quello antincendio. Tutte le mie barche hanno paratie stagne a prua e a poppa, crash box e boccole del timone in compartimenti stagni: se rompi il timone non affondi. E non perché dovrai fare l'Atlantico, ma perché deve essere così. Facciamo ispezioni a ultrasuoni a tutti gli elementi più sollecitati e su tutti i laminati. Questo gioco funziona fin a che ci si diverte e tutto va bene, io sono anche responsabile tecnico del cantiere e non voglio correre rischi».

“*La qualità della costruzione e degli impianti, la cura di tutti i dettagli e l'assistenza continua da parte del cantiere sono elementi fondamentali per una barca sempre piacevole da usare e capace di mantenere il suo valore nel tempo. Lo scafo e la coperta del Mylius 11E25 sono costruiti interamente in composito di fibra di vetro e schiuma di Pvc espanso a matrice epossidica, risultando così rigidi, leggeri ben isolati ed esenti dal problema dell'osmosi. La deriva è in scatolato di acciaio con bulbo in piombo, il timone è di carbonio. Tutti gli impianti sono facilmente ispezionabili e accessibili”.*

Si chiude così il dépliant di quel primo Mylius. Cambiando il nome della barca, queste parole funzionerebbero ancora oggi, per una barca di 12 anni più moderna. Anche questa è innovazione e visione.



Mylius 76 DS

A sinistra, il disegno del primo deck saloon disegnato da Simeone. La barca, che sarà varata nel corso della prossima estate, è lunga 23,25 metri e ha un dislocamento di 30,3 tonnellate.