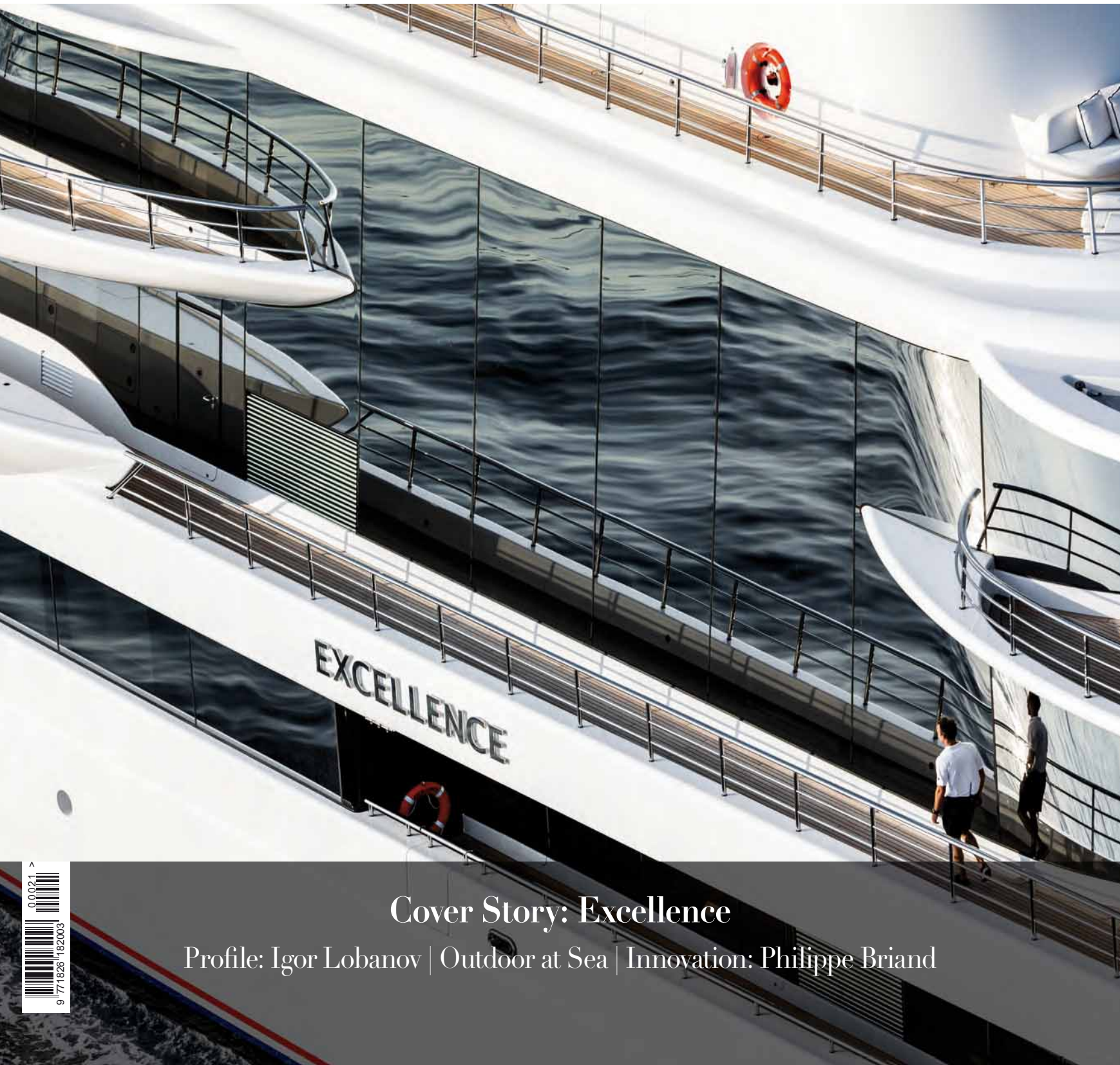


Top Yacht Design

www.top-yacht-design.com

n. 21 / 2020

INTERIORS PROJECTS SEA TIME DESTINATIONS PROFILES INNOVATION



EXCELLENCE

Cover Story: Excellence

Profile: Igor Lobanov | Outdoor at Sea | Innovation: Philippe Briand



0.0021 >



Interiors

CIPPA LIPPA X

In its first canting keel Mylius Yachts brilliantly encapsulates an expert owner's passion for racing and cruising

Nel suo primo canting keel Mylius Yachts riassume la passione per regata e crociera pura di un armatore esperto ed esigente

by Emilio Martinelli

Photo by Carlo Borlenghi





The interiors have a high tech feel and are spare yet comfortable
Un design essenziale ma comodo per interni dall'impronta hi-tech



In the interiors (the central living area is seen here), the contrast between the black carbon-fibre and white furnishings both underscores the yacht's twin souls.

Negli interni (in questa pagine il living centrale) il contrasto cromatico tra fibra di carbonio e arredi sottolinea, ma anche fonde, le due anime dell'imbarcazione.



The brief came from a highly experienced owner on his 10th yacht who wanted a fast, light 60 footer with a canting keel for a shallow draft. A yacht that could really deliver performance-wise but was more than just a straightforward racer. It had to straddle two worlds and be both the ideal boat for an owner, who is one of the most active competitors on the Italian racing scene, and a cruiser on which to teach his grandchildren the art of sailing.

Mylius Yachts' co-founder and head yacht designer Alberto Simeone smiles at the memory. It sounded easy but when it came down to the nitty gritty, the owner was asking for a contradictory craft. "A racer design has just one goal. But designers usually spend most of their time penning cruisers and so there are a lot of factors to reconcile in a single design. A lot. And it isn't easy by any means".

But once he started interacting with the very special individual who is now the proud owner of Cippa Lipa X, the new Mylius 60 CK (or Canting Keel), Simeone's doubts quickly evaporated.

Simeone and his team initially considered simply doing a canting keel version of the tried and tested Mylius 60, a fast cruiser of which five have been built, but quickly moved on to creating a whole new design. "An LOA of 18.6 metres and 17.6 along the waterline," explains Simeone. "A 5.4m beam. Flared mid-sections but very flat aft. A canting keel and, most importantly of all, a displacement three tonnes

Il briefing è venuto da un armatore super esperto visto che questa è la sua decima barca. Chiedeva un 60 piedi leggero, veloce, con la canting keel per ridurre il pescaggio, in grado di alte prestazioni, ma che non fosse un semplice racer. No. Doveva essere la barca per lui, regatante appassionato e tra i più attivi in Italia, ma al contempo anche la barca con la quale portare in crociera i nipotini. Per mostrar loro come si naviga a vela.

Sorride ripensando a quegli input Alberto Simeone, yacht designer alla guida dello staff tecnico di Mylius Yachts, il cantiere che ha contribuito a far nascere nel 2003 e che dal 2011 ha Luciano Gandini come presidente. Già perché la nuova barca aveva obiettivi semplici a parole, ma anche contrastanti e molto difficili da realizzare. «Il progetto di un racer ha un solo obiettivo. Ma tutti noi progettisti siamo impegnati per la maggior parte delle volte a disegnare barche per la crociera e così i fattori da riunire in un unico progetto sono molti. Moltissimi. E non è facile».

Ma avere a che fare con le richieste di un armatore speciale, oggi felice proprietario di Cippa Lipa X, questo il nome del nuovo Mylius 60 CK (la sigla sta per canting keel), e con la sua sfida per una barca così complessa, ha tolto ogni dubbio.

E allora, se in un primo momento Simeone con il team di Mylius Yachts avevano pensato a una versione canting keel dello sperimentato Mylius 60, fast cruiser costruito in cinque esemplari, presto si è invece dato il via a un progetto tutto nuovo. «Scafo di 18,60 metri fuori tutto e



lighter than the Mylius 60. Combined with a racer-type sail plan, that guarantees a boat that is fast and light in all points of sail but especially running free”.

With an infused carbon-fibre hull and pre-preg bulkheads to yield the stiffness demanded by the canting keel, the Mylius 60 CK really tested the skills and ingenuity of yard and designers alike. “It was our first canting keel and, racers apart, there are very few 60 footers on the market with one but it meant we could deliver a 3.6m draft,” says Simeone. The new hull retains the Mylius Yachts’ stamp on its deck but also has a sportier layout. That means the wheelhouse is further forward and there is a separate working cockpit. There is also a double barber hauler for the jib rather than a track on the deck. Combined with the hydraulic winches this all makes for easy sailing. The deck also features a series of hatches and companion ways in addition to a transparent section in the wheelhouse to draw light and air into the interiors where the décor centres around the contrast between the high-tech black of the carbon-fibre bulkheads and furnishings and the white of the seating, upholstery and ceilings.

“Carbon-fibre proved very helpful in creating interiors that reflected the boat’s spirit,” agrees Simeone. The décor is almost aggressively decisive. But the owner also wanted the interiors to be comfortable, light and easily adaptable for racing. As a result, the lockers are actually carbon-fibre and leather cases that are easily removed. Like the rest of the interiors, they are clad in taut, spare lines.

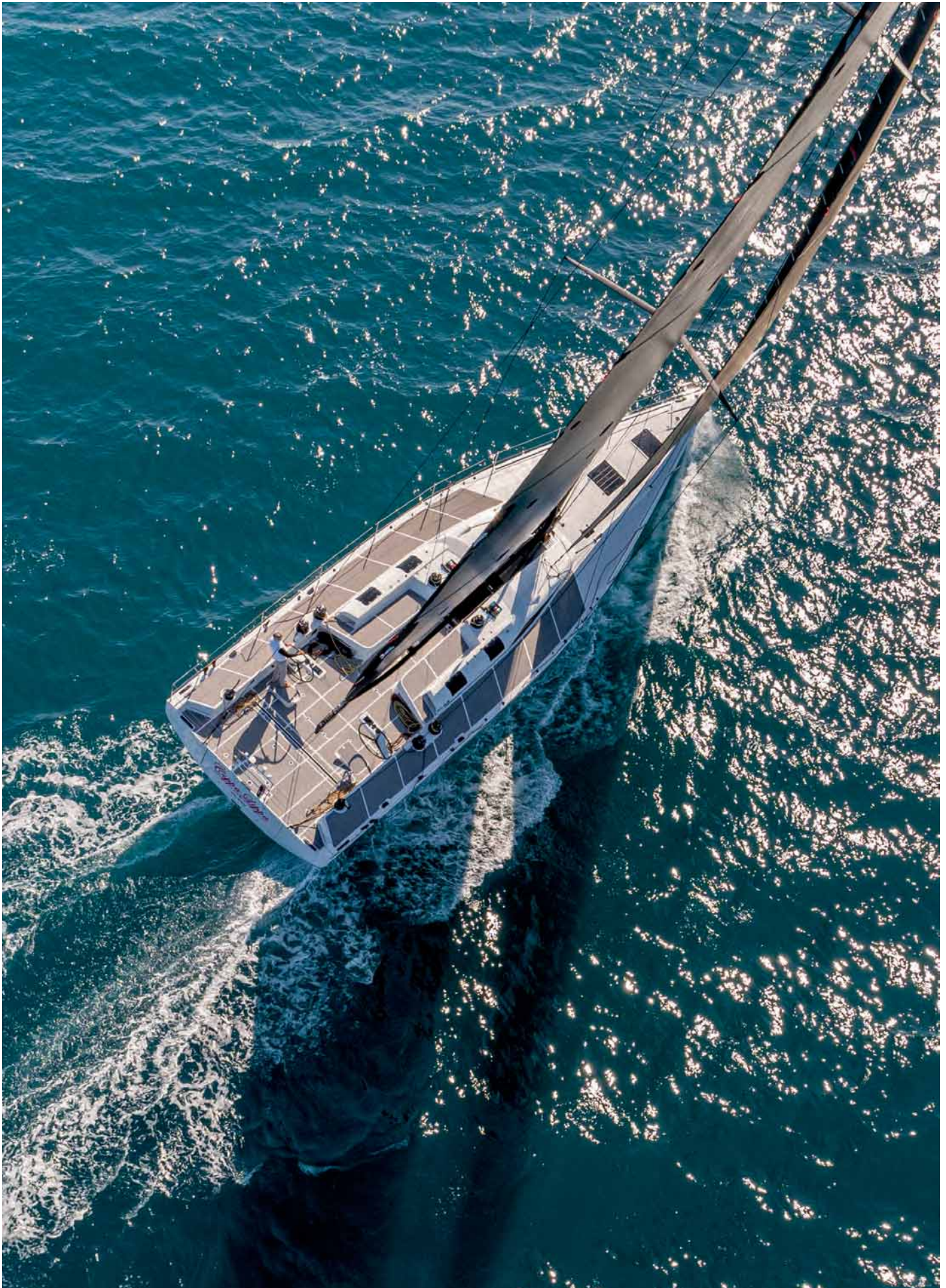
17,60 al galleggiamento» spiega Simeone. «Baglio di 5,40 metri. Sezioni centrali svasate, piatte a poppa. Canting keel e, soprattutto, tre tonnellate di dislocamento in meno rispetto al Mylius 60. Siamo scesi da 18 a 15 tonnellate. Il che, abbinato a una superficie velica da racer, consente di avere una barca leggera e veloce in tutte le andature. Specie al lasco».

Con lo scafo costruito in infusione di fibra di carbonio e le paratie in pre-preg per la massima rigidità imposta dalla canting keel, il Mylius 60 CK ha chiesto il massimo a cantiere e progettista. «È stata la nostra prima canting keel e sul mercato, racer a parte, sono rare le barche sui 60 piedi con questa soluzione tecnica che ci ha consentito di avere un pescaggio di 3,60 metri» sottolinea Simeone. A un nuovo scafo si è aggiunta una coperta fedele al family feeling di Mylius Yachts, ma dall’impostazione più sportiva. E quindi timonerie avanzate e, a prua del trasto della randa, un pozzetto di manovra separato da quello ospiti. Per il fiocco niente rotaie in coperta, ma un doppio barber hauler. Tutto all’insegna della facilità di manovra grazie ai winches idraulici. Il ponte è segnato da una serie di boccaporti, tambucci, portelli che, assieme alla sezione trasparente della tuga, danno luce e aria agli interni giocati sul nero hi-tech della fibra di carbonio di paratie, arredi e pagliolato e sul bianco di sedute, rivestimenti e ciellini. «La fibra di carbonio ci ha aiutato molto a realizzare interni che riflettessero lo spirito della barca». Un interior design in qualche modo ‘aggressivo’, nel senso di deciso,



This page: the master (top), a bathroom and a close-up of the removable lockers which leather over a carbon-fibre frame. Page opposite, the galley.

In questa pagina, l'armatoriale (in alto), un bagno e un particolare degli armadi, smontabili, con telaio in carbonio e chiusure in pelle. Nella pagina a fianco, la cucina.





These pages, the Mylius 60 CK's deck plan reconciles the needs of racing with comfortable cruising.

In queste pagine, l'organizzazione di coperta del Mylius 60CK che soddisfa sia le esigenze della regata sia quelle di una comoda crociera.

“We did a lot of ergonomics and design research. We even managed to fit the canting keel under the sole and in one of the seats around the table without using up any extra space”. Even the canard box is cleverly concealed in the master head forward. All told, the layout is classic with the chart table to starboard and the galley to port of the companionway. In the large central saloon area, a lightweight carbon-fibre table faces a sofa.

There are two two-berth guest cabins aft with heads. Those six berths are boosted by two bunks in the crew cabin foremost. Mylius's signature materials abound in spaces that complete a light, sporty, comfortable yacht. “If this were a car, it would be a grand tourer,” concludes Simeone.

“I think we achieved everything we set out to in a balanced way, resulting in what I would describe as a thoroughbred. A thoroughbred racer. I have always tried to design yachts with as few compromises as possible to ensure they were genuine sailers. And this one definitely is”.

evidente. D'altra parte l'armatore aveva anche chiesto interni al contempo comodi, leggeri quanto la barca e rapidamente adattabili alla regata. Così, per esempio, gli armadi sono vere e proprie valigie di carbonio e pelle, facili da smontare e sbarcare e il design, così come gli ambienti, è all'insegna di linee asciutte, essenziali.

«Una grande ricerca a livello ergonomico, ma anche di progettazione. Siamo infatti riusciti a collocare il sistema della canting keel sotto il pagliolato, in una seduta del tavolo senza togliere spazio utile». Lo stesso per la cassa del canard, inserita nel bagno della cabina armatoriale che è collocata a prua in un layout degli interni classico: carteggio e cucina rispettivamente a dritta e a sinistra della discesa dal pozzetto, e grande living centrale con il leggero, non solo quanto a materiale, tavolo in carbonio della dinette fronteggiata da un divano.

A poppa, due cabine doppie con relativi bagni. In totale sei posti letto cui si aggiungono le due cuccette nella cabina marinaio di estrema prua. Ambienti nei quali viene esaltato il panel di materiali che distinguono i Mylius Yachts e che completano una barca leggera, sportiva e comoda. «Fosse un'auto, sarebbe una gran turismo» conclude Alberto Simeone. «Credo che abbiamo raggiunto gli obiettivi prefissati in maniera equilibrata, realizzando una barca che definirei pura. Una pura barca a vela. Ho sempre cercato di disegnare barche con meno compromessi possibili per arrivare ad avere una vera barca a vela. E questa lo è. Nella sua pura essenza».