

# INTER

Un flying bridge dalle dimensioni contenute ma con tutte le carte in regola per affrontare con agio e sicurezza impegnative crociere a medio e lungo raggio

di ELENA GAGGINI



PROVA |||||

# MARE 33 FLY



**N**egli ultimi anni il marchio toscano Intermare, diretto dalla famiglia Giusti, ha conosciuto una rapida espansione, affermandosi anche sui mercati internazionali. La sua gamma, inizialmente costituita da piccoli pêche-promenade dotati di affidabili carene, comprende oggi anche interessanti e versatili flying bridge da 30 a 42 piedi, in grado di offrire tutto il comfort necessario per la crociera. Oggetto della nostra prova è l'ultimo nato: l'Intermare 33, un flying bridge di 11,20 m fuoritutto ma che, grazie alla lunghezza scafo di 9,98 metri, rientra nella categoria dei natanti.

**PROGETTO ★★★★★**

Come i modelli più grandi, l'Intermare 33, più che alla pesca, è destinato al diporto puro. Ma è proprio l'esperienza maturata nella progettazione di esemplari da pesca, che ha portato il cantiere toscano a proporre una barca con tutte le carte in regola per affrontare impegnative navigazioni.

La sua carena è caratterizzata da una stellatura prodiera non troppo accentuata, in modo da garantire un passaggio morbido sull'onda. La larghezza al galleggiamento delle sezioni poppiere, di poco inferiore al baglio massimo, conferisce inoltre allo scafo una buona portanza. Le linee dell'Intermare 33, con spigoli non troppo arrotondati, bombatu-

re contenute e prese d'aria poste sulla sovrastruttura, ripropongono l'aggressività e la forte personalità del 37. Anche questa volta il cantiere, coadiuvato dal giovane architetto Michele Cadore, ha saputo trovare il giusto equilibrio tra le priorità tecniche e il dettaglio estetico.

**COSTRUZIONE ★★★★★**

Lo scafo è realizzato in laminato pieno, mentre per la coperta è stata preferita la tec-  
*[segue a pag. 103]*



*Sopra, uno dei due passavanti che, grazie alle solide battaglie, permettono di passare in sicurezza dal pozzetto fino a prua.*



*Sopra, la spiaggia poppiera, con una superficie di oltre 4 metri quadri, si presta al ricovero del tender e alle varie attività acquatiche. A fianco, la tuga prodiera offre un prendisole di ben 5,6 metri quadri.*



**PREGI**

- Vano impianti ben curato e funzionale
- Spiaggetta poppiera di generose dimensioni
- Pratico e sicuro accesso al fly

**DIFETTI**

- Chiusura armadi e stipetti da migliorare
- Alcuni dettagli e finiture ancora da mettere a punto
- Lunghezza letto ospiti

**DETTAGLI AZZECCATI**



**1** A bordo dell'Intermare 33 si apprezza l'attenzione posta nello sfruttamento dei volumi. Nel vestibolo della cabina ospiti è stato ricavato un alto e capiente armadio appendiabiti e un divanetto di lettura. **2** Sul fly, la cuscineria prendisole appoggia su una base realizzata in controstampo dotata di canalette di scolo per impedire il ristagno dell'acqua.



**I VOTI DI Barche a Motore**

★ SCARSO	★★ SUFFICIENTE
★★★ DISCRETO	★★★★ BUONO
★★★★★ OTTIMO	



*Sopra, sul fly un confortevole divano/prendisole per gli ospiti.*



*A lato, il vertice di prua agevola le manovre d'ormeggio. Sotto, la timoneria esterna.*



*A sinistra, una pratica scala, servita da un solido mancorrente, porta al fly. Sotto, l'ampio pozzetto con sedute gavonate ai lati.*



## INTERMARE 33 FLY

### COPERTA



Con una superficie di oltre 4 mq, il pozzetto dell'Intermare 33 si presta all'allestimento di una dinette all'aperto che risulta ben protetta, sia dal sole che dall'umidità della sera, grazie alla presenza della sovrastruttura del fly che si protende quasi fino allo specchio di poppa. Quest'ultimo, sul lato sinistro, mostra un'apertura con cancelletto che consente di passare direttamente alla spiaggia poppiera, apprezzabile per le sue generose dimensioni che la rendono particolarmente adatta sia come alloggio per il tender, sia per la preparazione alle varie attività acquatiche. Dal pozzetto, tre gradini per parte permettono di raggiungere con agio i larghi passavanti che risultano anche ben protetti da solide battagliole e serviti da tientibene fissati lungo i lati della sovrastruttura. Tutto ciò, unito a un'efficace superficie antiscivolo, garantisce la massima sicurezza nel passaggio da poppa fino a prua estrema. Anche la salita al fly è particolarmente agevole grazie a una scala realizzata in controstampo, con ampi gradini rivestiti in teak, servita da un robusto corrimano in acciaio inox. Sul fly il pilota dispone di un cruscotto in grado di ospitare sia gli strumenti di controllo motori sia il rinvio di una strumentazione elettronica completa. Di fianco alla postazione di guida, sul lato di dritta troviamo un grande divano prendisole, dalle forme arrotondate e con schienale imbottito, servito da un pratico portabicchieri e bottiglie in plexiglass, ricavato nell'angolo prodiero. La zona poppiera, priva di ingombri, può essere sfruttata come un'ulteriore superficie prendisole. Gli amanti della tintarella hanno a disposizione anche la tuga prodiera che può essere attrezzata con cuscineria prendisole, prevista tra gli optional. Da segnalare inoltre la presenza nello specchio di poppa di un attacco diretto per l'acqua dolce dalla banchina, in questo modo si può fruire di acqua corrente senza passare dal serbatoio, risparmiando quindi lavoro all'autoclave. Ovviamente questo sistema è dotato di un regolatore di pressione.

A destra, la dinette con divano a L è servita da un tavolino con piano allungabile. Sotto, a sinistra dell'ingresso, si trova la cucina a scomparsa.



## INTERNI



**P**ur trattandosi di un'imbarcazione dalle dimensioni contenute, i suoi interni sono stati concepiti per offrire il comfort necessario a quattro persone anche per lunghe permanenze a bordo. Il ponte principale, che si presenta particolarmente luminoso grazie alla presenza di ampie finestrate, offre una dinette a L in grado di ospitare 4 persone



Sopra, la plancia di comando principale mostra un disegno ergonomico.

comodamente sedute a tavola e, a richiesta dell'armatore un divano trasformabile in una ulteriore cuccetta doppia. Di fronte, appoggiata alla murata sinistra, è stata sistemata la cucina a scomparsa, il cui disegno verrà perfezionato nelle prossime unità. Oggetto della nostra prova è stato infatti il prototipo che ha mostrato alcuni dettagli e finiture ancora da mettere a punto. Tra queste segnaliamo anche la chiusura di stipetti e armadi che avviene solo per mezzo di una piccola calamita. Una soluzione che riteniamo poco adatta alla navigazione, l'impatto con l'onda, seppure morbido ne favorisce infatti l'apertura, con la spiacevole conseguenza sia di riversare i materiali contenuti sia, nel caso degli armadi dotati di luce automatica all'apertura, di consumare inutilmente le batterie. La postazione di guida rialzata, gode di un'eccellente visibilità e dispone di un cruscotto con tutti gli strumenti posizionati per un'imme-

Sotto, un ampio locale toilette dal moderno design, completo di lavabo wc e doccia, serve le due cabine.



diata lettura. Destinato alla zona notte, il ponte inferiore dispone della classica cabina armatoriale prodiera e di una cabina ospiti sul lato di dritta, con un letto alla francese disposto per baglio; peccato però che la sua lunghezza vari da 1,93 a 1,60 m. Le cabine sono servite da un unico locale toilette di generose dimensioni e completo di lavabo, wc e doccia. I gradini che portano al ponte inferiore saranno dotati di cerniere in modo da facilitare lo sfruttamento dei volumi sottostanti e l'ispezione alle sentine e agli impianti.



A sinistra, la cabina armatoriale prodiera con letto matrimoniale centrale. Sopra, la cabina ospiti è allestita con una cuccetta doppia disposta per baglio.

# LA PROVA TECNICA

## DATI BARCA

Lunghezza ft	.....m 11,20
Lunghezza omologazione	.....m 9,98
Larghezza	.....m 3,65
Pescaggio	.....m 1,00
Dislocamento a vuoto	.....kg 8000
Motorizzazione	.....cv 260x2
Serbatoi carburante	.....lt 700
Serbatoi acqua	.....lt 400
Posti letto	.....4+2
Portata persone	.....10
Categoria di progettazione	.....B
Costruita da	.....Intermare
Via Poggio Gagliardo 12, 56040 Montecatini (PI), tel. 0586 630922, fax 0586 630411, www.intermare.it	

## DIMENSIONI A BORDO

Cuccetta armatore	.....m 1,90x1,55
Cuccetta ospiti	.....m 1,27x1,93/1,60
Toilette	.....m 2,10x1,10
Altezza cabina armatoriale	.....m 1,91
Altezza cabina ospiti	.....m 1,91/0,60
Altezza quadrato	.....m 1,96
Cucina	.....m 1,53x0,48
Prendisole prua	.....m 2,43x2,30
Prendisole fly	.....m 2,00x1,00+1,37x1,40
Pozzetto	.....m 1,83x2,30
Plancetta poppiera	.....m 1,34x3,34
Passavanti	.....m 0,31/0,27

## L'ANALISI DELLA CARENA

La parte immersa dell'Intermare 33 presenta una carena a V di profondità media con un diedro piuttosto regolare. L'angolo di deadrise di 22° a prua, degrada velocemente verso la sezione maestra e si mantiene regolare sino allo specchio di poppa, dove si registra un valore minimo di 17°. Questa geometria conferisce alla carena un assetto, sia statico che dinamico, dal comportamento omogeneo, anche in diverse condizioni di carico, e una discreta stabilità durante la navigazione. I pattini di sostenimento, che sono due per lato, sono coadiuvati da un generoso spigolo tra fondo e fianco del tipo ad ala rovesciata. Il peso relativamente basso, consente di ottenere una discreta agilità nel raggiungere la planata e nel mantenerla anche a basse velocità.

## RAPPORTI DI FORMA

Immersione scafo	.....m 0,80
Dislocamento prova	.....kg 8800 (effettivo peso della barca in prova)
Larghezza/Lunghezza	.....0,344 (la media è tra 0,310 e 0,385)
Immersione/Lunghezza	.....0,092 (dedotta la chiglia - la media è tra 0,056 e 0,076)
Dislocamento relativo	.....250 (Per valutare il peso di una imbarcazione è necessario rapportarlo alla sua lunghezza: per maggiore rigore matematico, la lunghezza viene convertita in piedi, divisa per 100 ed elevata al cubo).

## PREZZI

2x260 cv Yanmar	.....€ 243.000,00
2x320 cv Yanmar	.....n.c.
2x280 cv Volvo Penta D6	.....n.c.
Con dotazioni standard, IVA esclusa.	

## I CONCORRENTI

NOME	LUNG.	LARG.	DISL. (KG)	CV	MOT.	CANTIERE	PREZZO (€)
Intermare 33	11,20	3,65	8000	2x260	eb	Intermare	243.000,00
DC 10 S Fly	11,30	3,50	7500	2x280	eb	Dellapasqua	220.000,00
Antares 10.80	11,80	3,48	5400	2x285	eb	Beneteau	n.c.
Prestige 36	11,13	3,84	8300	2x285	eb	Jeanneau	201.000,00
Typhoon Fly	11,40	3,67	12200	2x300	eb	Raffaelli	n.c.
Rodman 11.20	11,20	3,54	7800	2x285	eb	Rodman	179.700,00
F37	11,74	3,78	7900	2x230	eb	Sealine	n.c.

NOTE I prezzi sono IVA esclusa. Per ulteriori informazioni consultare la rubrica "Guida all'acquisto".

## DOTAZIONI DI SERIE

Verricello elettrico con ancora e catena - Impianto acqua calda con boiler - Doccetta esterna - Attacco diretto banchina per acqua dolce - Tergicristallo elettrico - Vhf interno e sul fly - Flap elettroidraulici - Frigo - Fornelli in vetroceramica - Finestrature in cristallo temperato

## OPTIONAL

Generatore - Passerella idraulica - Aria condizionata - Stereo - Pozzetto in teak - Tendalini - Ecoscandaglio - Strumentazione elettronica - Cuscineria prendisole prodiera

## RAPPORTO PESO/POTENZA

Il rapporto calcolato è stato ricavato dividendo il dislocamento fornito dal cantiere con la potenza dei motori. I parametri del calcolo sono dunque 8000 kg divisi per la potenza installata, 520 cv.

Intermare 33		15,38		
Alto	10	Medio	6	Basso

## PRESTAZIONI MISURATE

Condizioni del test	
Velocità del vento reale	.....2 nodi
Stato del mare	.....calmo
Temperatura dell'aria	.....24 °C
Carburante	.....lt 400
Equipaggio imbarcato	.....2 persone
Pulizia carena	.....sporca
Motorizzazione installata	.....cv 260x2
NOTA: considerare tutti i dati in relazione alle condizioni del test	
Strumentazioni usate	
Gps Garmin II	

## Giri al minuto/velocità

2800 giri	.....17,5 nodi
3200 giri	.....22,0 nodi
3600 giri	.....26,8 nodi

## Consumi dei motori

Giri al min.	.....litri x ora
2800 giri	.....52,0
3200 giri	.....65,0
3600 giri	.....90,0
Dati approssimativi forniti dal cantiere	

## Autonomia teorica in ore (con riserva 10%)

2800 giri	.....12 ore 06'
3200 giri	.....9 ore 41'
3600 giri	.....7 ore 00'

## RUMOROSITÀ A MOTORE

Pozzetto	
3200 giri	.....84 dbA
3600 giri	.....86 dbA
Dinette	
3200 giri	.....81 dbA
3600 giri	.....82 dbA
Cabina di prua	
3200 giri	.....79 dbA
3600 giri	.....80 dbA

(segue da pag. 100)

nica del sandwich con anima in Termanto in modo da contenere i pesi e al contempo ottenere un manufatto più rigido e meglio coibentato. Nella specifica della laminazione vengono impiegati mat, stuoie e tessuti multiassiali, impregnati di resina vinilestere, nota per la sua maggiore efficacia contro l'osmosi e per una migliore adesione degli strati di fibra, nei livelli più esterni, e di resina isoftalica per quelli successivi. Le strutture di rinforzo, realizzate in poliuretano espanso ad alta densità sono opportunamente fazzolettate allo scafo. Per aumentare la robustezza del manufatto, le paratie interne in compensato marino stratificato vengono resinate sia allo scafo che alla coperta. I ciellini sono controstampati.

## IMPIANTISTICA ★★★★★

L'impiantistica risulta curata e ben distribuita, in modo da facilitare sia le ispezioni ordinarie che eventuali interventi di riparazione. Da apprezzare il locale impianti, a poppavia della cala motori, con accesso dal pozzetto, dove sono raggruppati i principali apparati: impianto acqua dolce, batterie, generatore, timoni, ma anche prese a mare e filtri acqua motori e prefiltri gasolio. La cala motori si presenta invece un po' sacrificata. Una buona autonomia di navigazione è assicurata da 700 lt di carburante.

## MOTORI ★★★★★

L'unità che abbiamo provato montava due Yanmar da 260 cv ciascuno, potenza suggerita dal cantiere. In alternativa: 2x280 cv Volvo Penta D6 o 2x320 cv Yanmar.

## PRESTAZIONI ★★★★★

Nonostante la carena sporca e le eliche dal passo troppo lungo, l'esemplare in prova è entrata in planata in poco più di 4 secondi e, grazie a un'accelerazione progressiva e un assetto costante, ha raggiunto agilmente (12 sec.) la velocità massima di 26,8 nodi a 3600 giri, 200 giri meno che con carena pulita ed eliche dal passo corretto, che dovrebbero portare a 29 nodi. Buone anche le velocità di crociera di 22 e 17,5 nodi, rispettivamente a 3200 e 2800 giri. Interessante il regime minimo di planata a 2200 giri e 10 nodi. Il passaggio sull'onda è risultato particolarmente morbido, così come immediata e precisa la risposta ai comandi e ai repentini cambiamenti di rotta. In virata stretta, anche ai massimi regimi, la barca denota una elevata stabilità laterale. ■