

USATO DOC

UNIESSE 48 FLY

Un flying bridge dai volumi interni ben sfruttati per assicurare la massima privacy



PREGI

- Standard qualitativi elevati
- Buona divisione degli interni
- Ampia plancetta poppiera

DIFETTI

- Sacrificato il fly della prima versione
- Dimensioni ridotte dei passavanti
- Visibilità ridotta in manovra

di **MARCELLO MARTUCCI**

Un modello, il 48 Fly del cantiere Uniesse Marine, che quando uscì per la prima volta sul mercato, nel 1994, colpì subito per la capacità di unire funzionalità "americana" e stile tutto italiano. Questa prima versione rimase in produzione fino al 1999. Dal 2000, mantenendo la stessa denominazione, ne è stata realizzata

un'evoluzione, soprattutto relativa alle linee e al layout esterno. La carena è stata progettata, come per tutti i modelli del cantiere bergamasco, dall'americano Fred Hudson. Il resto del progetto è invece stato realizzato dallo studio interno di Uniesse Marine.

COSTRUZIONE

Sia la stampata di vetroresina dell'opera viva sia quella di coperta e delle sovrastruttu-

re vengono realizzate secondo la classica stratificazione manuale, al fine di assicurare la massima resistenza. La laminazione dell'opera viva delle fiancate e della coperta avviene con la tecnica del sandwich con anima di Airex ad alta densità. Internamente l'opera viva è irrobustita da una rete di longheroni e madiere che consentono di resistere anche a forte sollecitazioni di torsione. La maggior

parte dei modelli in circolazione è stata realizzata con la colorazione scura.

COPERTA

L'Uniesse 48 Fly spicca subito per le notevoli dimensioni del pozzetto, particolarmente vivibile anche perché è interamente riparato dal flying bridge; l'estensione verso poppa di quest'ultimo ha permesso di ricavare, a poppavia della timoneria, un divano a U dotato di un tavolino pieghevole, un mobile bar completo di grill e lavandino e una grande area prendisole. Nella prima versione, invece, il flying bridge era molto più corto, con consolle di guida appoppata, quasi in stile "fisherman". Anche l'ampia plancetta, in grado di ospitare il tender, è stata realizzata sui modelli che sono entrati in produzione a partire dal 2000.



Sopra, l'ampia plancetta di poppa in grado di ospitare il tender. A sinistra, la timoneria posizionata sul fly.



Sopra, la zona giorno con doppia dinette sulla dritta. Sotto, la cucina con la piastra a tre fuochi.



Tutte le versioni dell'Uniesse 48 Fly prevedono la presenza di due bagni. Quello armatoriale ha la doccia separata.



Sopra, le due cabine ospiti poste a centro barca. Nella prima versione dell'Uniesse 48 Fly entrambe prevedevano due letti gemelli, ora una, foto a destra, ha una cuccetta doppia.

INTERNI E IMPIANTI

Il ponte superiore si apre con un ampio salone con doppia dinette a dritta, adibita sia a zona pranzo che a soggiorno. La timoneria è invece stata realizzata a sinistra. Nella versione a due cabine, a poppavia del posto di guida alcuni gradini portano a una ben equipaggiata zona cucina, che

troviamo invece allo stesso livello nel caso si opti per le tre cabine. La zona notte prevede un'armatoriale a prua con bagno dotato di doccia separata e due cabine ospiti a centro barca con doppie cuccette e bagno, anche questo completo di doccia. Le dimensioni della cala motori consentono di muoversi age-

volmente. Come consuetudine del cantiere tutti i collegamenti elettrici sono di facile accesso e ben protetti.

MOTORIZZAZIONE E NAVIGAZIONE

I primi modelli dell'Uniesse 48 Fly montavano due propulsori diesel Man da 610 cavalli l'uno. Già questa potenza garantisce prestazioni di tutto rispetto (tranquillamente sopra i 30 nodi). Nel corso degli anni l'evoluzione dei diesel a permesso di aumentare le potenze, mantenendo gli stessi ingombri, fino a consentire, oggi, di installare anche propulsori da 700 cv ciascuno.

VALUTAZIONE

Un modello in buono stato del 1996 ha un valore che si aggira intorno a 300-330 mila euro. Un Uniesse 48 Fly del 2001 può invece valere tra 480 e 510 mila euro. ■

SCHEDA TECNICA

Lunghezza f.t.: (m) 15,81; larghezza max: (m) 4,62; pescaggio: (m) 1,40; dislocamento: (kg) 21.500; posti letto: 6; portata persone: -; motorizzazione proposta: (cv) 2x630, 2x670 MAN; velocità max dichiarata: (nodi) 34; serbatoio acqua: (litri) 700; serbatoio carburante: (litri) 2300; progetto: Fred Hudson/Uniesse Marine; cantiere: Uniesse Marine.

