

IN PUNTA DI DITA

Dicono che un buon comandante lo si riconosce da come ormeggia. Se si infila senza indecisioni là dove deve vuol dire che possiede quello che in gergo si chiama "piede marino", mentre se si lascia portare da venti e correnti e ormeggia sbatacchiando a destra e a manca a mo' di pallina da flipper vuol dire che il



timone non fa per lui. L'ormeggio è in effetti una delle situazioni più difficili cui può incorrere un armatore e non a caso risulta anche essere una delle manovre che vengono più spesso richieste in sede di esame per conseguire la patente. Non è un caso quindi se in tempi recenti tutti i costruttori di imbarcazioni mosse mediante motori entrobordo o entrobordo hanno operato per agevolare la vita all'armatore in fase di ormeggio, delegando il controllo di tale operazione ai sistemi elettronici di bordo, gli stessi che ora sono stati chiamati in causa da Mercury e Yamaha per aiutare l'ormeggio di chi naviga a bordo di imbarcazioni mosse da due o più unità fuoribordo. Denominati "Joystick Piloting" in casa Mercury, "Joystick Control System" in casa Yamaha e "Optimus 360 by SeaStar" in casa Teleflex Marine, i tre sistemi operano sulla base di logiche molto simili, risultando anche caratterizzate da analoghe interfacce uomo/macchina, due joystick multifunzione. Di fatto accade



che l'armatore, mediante i joystick, informa il computer di bordo circa la direzione in cui vuol portare la barca lasciando poi allo stesso computer il compito di gestire in maniera dedicata il carico dei motori e la loro direzionalità. La barca resta quindi sempre sotto il pieno controllo dell'armatore, ma le intenzioni di quest'ultimo sono "filtrate" e attuate dall'elettronica di bordo che si disinserisce non appena la velocità supera una soglia prestabilita. Si può quindi uscire da un porto gestendo la barca col joystick per poi passare ai comandi tradizionali, manette e timone, senza dover effettuare alcun tipo di programmazione o di reset. Poiché l'appetito vien mangiando, i sistemi integrano poi altre funzioni ausiliarie quali, per esempio, la possibilità di immobilizzare il motore per prevenire i furti, la sincronizzazione automatica dei regimi o la gestione integrata dei motori mediante un'unica manetta. Possibile anche la gestione intelligente del timone con servoassistenza variabile in funzione della velocità e l'interfacciamento del timone con il gps così da realizzare un vero e proprio pilota automatico.

Per ulteriori informazioni www.mercury-marine.eu - www.yamaha-motor.eu - www.indemar.it

J. Oldani

