

AXIUS for EVER

Il primo gommone a montare l'apparato Axius - con il rivoluzionario joystick in plancia - abbinato a due motori DIESEL QSD 4.2. Un utile assistente alle manovre difficili *testo di Alberto Conti foto di Andrea Muscatello*

Marlin Boat è un cantiere che dal 1986 si è specializzato nella costruzione di gommoni con carena rigida e motori entrofuoribordo, dal più piccolo di 5,10 metri di lunghezza omologata al più grande di 9,99 metri. Su quest'ultimo ci soffermiamo per alcune tecnologie che recentemente sono state imbarcate. Infatti, sia che si tratti di due motori a benzina MerCruiser o di due diesel Qsd con piedi poppieri, sulla plancia strumenti è stato collocato un "magico" joystick che caratterizza un apparato denominato Axius. È un marchingegno che montato costa circa diecimila euro, il che non è poco perché, per gli amanti delle cifre, si tratta in questo caso di circa il 5% del costo della barca completa, ma in certe circostanze può evitare al proprietario delle brutte figure in banchina se non addirittura qualche importante danno. Il Marlin 38' è stato il primo gommone a montare il sistema e ne ha tratto vantaggio. Infatti le difficoltà di un ormeggio dipendono da molti fattori:



Marlin 38' Open

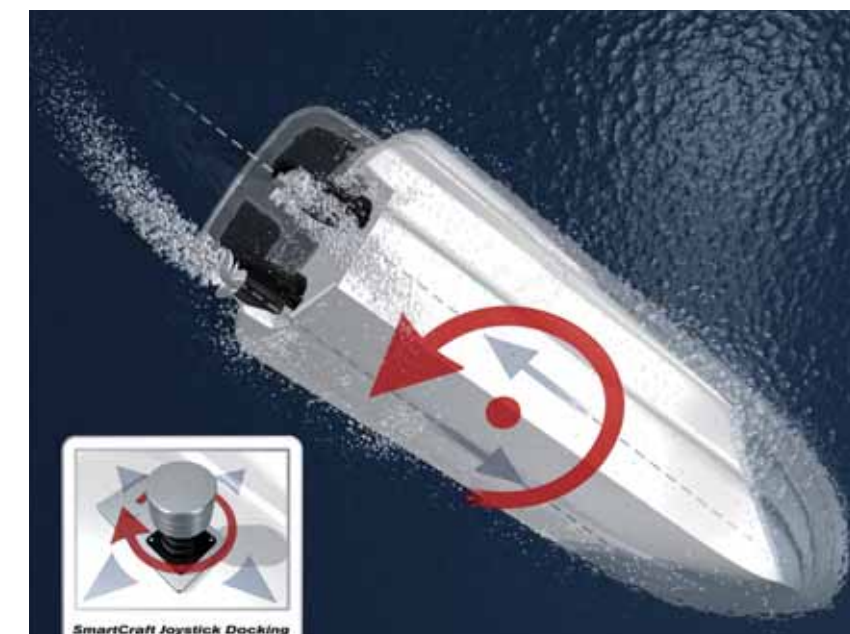


LA SCHEDA

COSTRUTTORE Marlin Boat Srl, Luisago (CO),
tel. 031 889844, info@marlinboat.it,
www.marlinboat.it

PROGETTO Ufficio tecnico del cantiere
SCAFO Lunghezza f.t. m 11,60 • lunghezza scafo m 9,99 • lunghezza interna m 9,20 • larghezza f.t. m 3,66 • larghezza interna m 2,42 • diametro tubolari cm 62 • compartimenti 6 • portata massima 18 persone • peso kg 3.800

MOTORI Due turbodiesel Qsd-4,2 • 4 tempi • iniezione diretta common rail • 6 cilindri in linea • alesaggio x corsa mm 94 x 100 • cilindrata 4.200 cc • rapporto di compressione 17,5:1 • potenza cv 320 • regime 3.800 giri/m • peso a secco kg 460 • rapporto peso/potenza 1,43 kg/cv



Axius utilizza due piedi Bravo 3, azionati in modo indipendente, abbinati alle manette elettroniche Dts e allo sterzo elettroidraulico

dal tipo di barca, dalle sue dimensioni, dal tipo di propulsione, dalle condizioni meteorologiche e, non ultima, dalla capacità di manovra dello skipper. Alla fine è proprio questa maggiore o minore abilità (frutto di esperienza e di conoscenza del mezzo) a rendere più o meno perfetta una manovra, specie in acque ristrette e affollate come in un porto turistico. Axius oggi non è il solo apparato disponibile di questo tipo, ma è quello che viene accoppiato ai motori a benzina MerCruiser e ai diesel Qsd. Il cuore dell'apparato è concentrato in un piccolo complesso elettronico che, a comando attraverso un semplice joystick, agisce sugli attuatori che gestiscono i diversi orientamenti dei piedi poppieri e sugli acceleratori per muovere in varie direzioni e con diversa velocità la barca nello spazio ristretto. L'apparato interviene sui propulsori orientandoli in modo asimmetrico e a diverse velocità per assecondare in automatico i comandi quasi istintivi di chi sta in plancia. Il lavoro che si svolge sotto l'egida dell'elettronica non è semplice e agli inizi nemmeno facilissimo il giusto e calibrato invio dei

comandi attraverso il joystick. Tuttavia dopo poca esperienza anche il più inibito dei manovratori riesce a portare a buon fine la movimentazione che probabilmente gli sarebbe sempre stata ostica senza questo nuovo ritrovato.

All'inizio ho accennato a cifre che a tutta prima appaiono importanti, tuttavia si deve considerare che l'apparato incorpora anche la funzione di autopilota e pertanto l'impressione può essere ridimensionata. A proposito di quest'ultimo, vale la pena ricordare come sia semplice la gestione dell'apparato in questa funzione.



Infatti, non è raro che nell'uso del pilota automatico normale, volendo passare al volante, qualcuno si dimentichi di disinserire il pilota e si trovi in una situazione di incertezza, specie se il mutamento di direzione deve essere immediato per cause accidentali. Con la presenza di Axius in funzione di autopilota basta intervenire direttamente e solo sul volante per riprendere con immediatezza il controllo manuale. Si deve anche rilevare che la presenza di Axius svincola il volante da qualsiasi collegamento meccanico o idraulico. La

sua manovra diviene più plastica, ma non meno sensibile. Su barche più importanti Axius elimina la necessità dell'elica direzionale a prora, il che significa un risparmio non da poco. Unica limitazione è data dal fatto che Axius, e qualsiasi altro apparato similare, agiscono solo in presenza di piedi poppieri o di pod. Resta il dubbio che chi si abitua al cambio automatico possa perdere la sensibilità e l'abilità del pilota con il cambio manuale. È certamente un'eventualità, ma intanto molti poco abili se ne possono avvantaggiare. ☐

Sopra, lo schema rappresenta il funzionamento di Axius: a comando, attraverso un joystick, agisce sugli attuatori e sugli acceleratori per muovere la barca in varie direzioni e velocità in uno spazio ristretto.

