



Un ausiliario per

C'è chi installa il motore ausiliario esclusivamente come unità di emergenza, chi per la pesca a lento moto. La problematica comune ad entrambe le categorie di utenti del fuoribordo ausiliario è inerente alla governabilità e, più in generale, al controllo dell'imbarcazione. Ma la problematica più saliente ed ostica è l'orientamento del motore in fase di manovra, e come attuarlo. Chi pratica la traina col vivo sa quanto sia importante avere in un unico punto dell'imbarcazio-

ne i tre principali organi di interesse: l'elettronica di ausilio alla navigazione ed alla pesca (GPS cartografico e fishfinder), la manetta di comando del gas del motore ausiliario, il timone o comunque un dispositivo che consenta di manovrarlo. Se i primi due organi sono molto spesso attorno alla poltrona di comando di prassi, non è affatto scontato che il timone lo sia parimenti.

La barra di accoppiamento

Alcune imbarcazioni consentono l'accoppiamento del piede del motore prin-

cipale a quello dell'ausiliario tramite un'apposita barra di connessione con sfere a sgancio rapido, che andranno ad incastrarsi su perni specifici da installarsi sulla piastra anti-cavitazione dei piedi di entrambe le unità propulsive. La peculiarità dell'immediata rimovibilità della barra suddetta è data dal fatto che, una volta terminato l'utilizzo del motore ausiliario, questo andrà sollevato per consentire alla barca in planata di avere un assetto sicuro e naturale durante il rientro in porto o lo spostamento su altri hot-spot. C'è anche chi, avendo a disposizione il pilota automatico, utilizza la sua pompa elettroidraulica per governare il motore



Che la nautica sia una scienza imperfetta è un fatto acclarato, così come la certezza che spesso noi diportisti, nel tentativo di semplificarci la vita, ce la complichiamo. Vediamo ad esempio come assicurarci la minima usura del motore principale quando facciamo traina a lento moto e come poter rientrare ugualmente in porto in sicurezza in caso di avaria.

➤ Testo e foto di **Benedetto Rutigliano**

amico

ausiliario tramite la pulsantiera dello stesso: una soluzione che va ben ponderata poiché le pompe di attuazione dei piloti automatici sono dimensionate per determinati valori di resistenza, e talvolta sostituirne una rotta per eccessivo sforzo costa cifre a ridosso dei mille euro, o anche più se si tratta di modelli usciti di produzione.

La barra di accoppiamento si presta ad inconvenienti come la perdita della barra a causa di accidentale sollevamento di uno dei motori, che la farebbero espellere dai perni di fissaggio, ragion per cui talvolta è una soluzione che fa storcere il naso. C'è anche un altro problema: le ti-

► La barra di accoppiamento è la soluzione più tradizionale per il governo dell'unità ausiliaria. Pro e contro sono abbastanza prevedibili ed i problemi derivanti facilmente ovviabili. Occhio all'altezza dei due motori da accoppiare allo specchio di poppa ed all'accidentale sollevamento di uno dei propulsori, quando si utilizza la barra.

monerie idrauliche, per quanto robustamente costruite, non sono progettate per supportare il movimento di più unità di quella per cui sono nate: una timoneria idraulica per barche monomotore sforzerà maggiormente se al piede del motore principale verrà accoppiato un



pur piccolo motore ausiliario. Ecco perché sono nate, nel tempo, altre soluzioni sicuramente più invasive, ma anche potenzialmente più affidabili e "definitive" della barra di accoppiamento. Una è basata su un lavoro di maestria ed alta predisposizione al "bricolage nautico": si



► *Un piccolo fuoribordo ausiliario può essere montato su qualsiasi imbarcazione a prescindere dal tipo di motorizzazione principale. La potenza va scelta in base alle caratteristiche dell'imbarcazione e alle proprie esigenze, tenendo presente che c'è anche chi ha montato un ausiliario da 20 Cv su un gommone di sei metri per garantirsi un rientro sicuro in caso di avaria.*

tratta di ampliare l'impianto idraulico per potervi accoppiare in serie un altro cilindro per timoneria idraulica da applicare all'ausiliario, il tutto sfruttando una valvola di bypass dell'olio idraulico dell'impianto primario.

Vantaggi: il motore ausiliario si governa dalla plancia, come fosse il principale, quindi massima direzionalità (relativamente alla bassa velocità alla quale si presuppone utilizzerete l'unità di rispetto), e sistema immediatamente fruibile, ovvero giusto il tempo di aprire il vano dove sarà ubicata la valvola di bypass ed azionarla. Svantaggi? In primo luogo, intervenire su un impianto originale e modificarlo può dare adito ad avarie del tipo: perdite di olio, insinuazione di bolle d'aria nel circuito a causa del numero maggiore di interruzioni e connessioni rispetto all'impianto di serie, oltre al doversi ricordare di controllare periodicamente l'integrità dei fast connectors del bypass, quindi generalmente maggiori possibilità di "rotture", tutte per la verità evitabili con semplici cure preventive.

Il controllo remoto

Una soluzione senz'altro meno invasiva degli impianti dello scafo è l'installazio-

ne di un controllo remoto per il governo e la direzionalità dell'unità ausiliaria, e non un controllo a caso, ma l'unico attualmente sul mercato in grado realmente di governare millimetricamente la vostra imbarcazione direttamente dalla plancia, quando non addirittura da qualsiasi punto della barca stessa. Parliamo del TrollMaster di CMP Group, una industria leader nella produzione di strumenti di controllo di unità ausiliarie fuoribordo a combustione interna. La gamma attuale comprende un control-

ler cablato ed uno wireless. Trollmaster PRO è un pannello di controllo cablato da montare in plancia, o dove riteniate più comodo e logico avere il governo del motore ausiliario: consente di impostare una velocità di traina memorizzata, in modo da potersi mettere in pesca immediatamente alla pressione di un tasto (IDLE) che consente, tra l'altro, di mettere in folle il motore ausiliario quando serve, ad esempio, dopo che si è staccato il pesce dal fondo avendo dato un po' di gas dopo la ferrata con l'apposito poten-



► Il Trollmaster Pro viene fornito con un kit molto completo. Con una sola installazione potrete così avere una timoneria indipendente e remotata del vostro motore ausiliario, cosa non da poco soprattutto in caso di avaria dell'unità principale. Sotto, motori ausiliari di potenza superiore a quello della foto, possono essere montati anche su un gommone.



ziometro o con il tasto "Max Thrl" ("max throttle", cioè "tutto gas"). Una volta che l'imbarco della preda o il suo rilascio sarà stato finalizzato, si potrà ritornare in pesca premendo nuo-

vamente il tasto "Idle", che vi riporterà alla vostra velocità di traina memorizzata.

La versione wireless è sicuramente quella più completa e flessibile, in quanto consente di controllare il gas del motore ma anche la sua timoneria (fornita separatamente e prodotta dallo stesso gruppo industriale). Il comando del TrollMaster PRO3+ ha, oltre ai tasti Max Thrl e Idle - già visti sulla versione cablata - la possibilità di regolare micrometricamente la velocità di traina. In più, due tasti consentono di timonare il motore ausiliario come se stesso azionando il controller di un pilota automatico. Il telecomando, essendo senza fili, consentirà di governare l'imbarcazione da qualsiasi posizione ci si trovi, senza essere vincolati a restare alla plancia di guida. Una soluzione rivoluzionaria, che semplifica senz'altro la convivenza con l'amato/odiato motore ausiliario, applicazione spesso mal customizzata a bordo delle nostre barche.

