

PILOTA AUTOMATICO

AP103 gold

NAVICONTROL

**MANUALE D' USO
E DI
INSTALLAZIONE**



NAVICONTROL s.r.l.

Via Comparini, 39/24 - 55049 Viareggio (LU) - ITALY

tel. +39 0584 384144 fax. +39 0584 384447

www.navicontrol.com info@navicontrol.com

Sommarrio

PREFAZIONE	3
GARANZIA	4
IL PILOTA AUTOMATICO AP103 GOLD	5
DICHIARAZIONE DI CONFORMITÀ DIRETTIVA CEE 89/336	6
MANUALE D' USO.....	7
RACCOMANDAZIONI IMPORTANTI.....	8
MULTISENSOR TECHNOLOGY.....	9
OPERAZIONI PRELIMINARI ED INIZIO DELLA NAVIGAZIONE.....	10
<i>Accensione</i>	10
<i>Retro-illuminazione</i>	10
<i>Regolazione dei parametri operativi</i>	10
<i>Impostazione della rotta e navigazione automatica</i>	11
ALLARMI SEGNALATI	15
MANUALE DI INSTALLAZIONE.....	16
MODALITÀ DI INSTALLAZIONE.....	17
<i>Control Unit</i>	17
<i>Control Unit (seconda stazione OPZIONALE)</i>	17
<i>Processor Box AP gold</i>	18
<i>Bussola fluxgate FGX90/3, FGX90N</i>	18
<i>Trasduttore di angolo di timone FB30, FB31</i>	19
<i>Gruppo elettroidraulico</i>	19
CONTROLLO PRELIMINARE.	20
<i>Rudder feedback FB30, FB31</i>	20
<i>Rudder Indicator AR32, AR33, AR34</i>	20
<i>Bussola FGX90/3, FGX90N</i>	20
<i>Gruppo elettroidraulico</i>	21
<i>GPS e/o Chart Plotter</i>	21
<i>Stazione o bandierina del vento</i>	21
<i>Compensazione automatica della bussola FGX90/3, FGX90N</i>	21
<i>Pre-impostazione dei parametri operativi</i>	22
PROCEDURA DI INSTALLAZIONE SOFTWARE	23
CARATTERISTICHE TECNICHE ED OPERATIVE	26

PREFAZIONE

Grazie per aver scelto un prodotto Navicontrol e complimenti per la Vostra scelta.

Con il Vostro acquisto siete entrati in possesso di uno strumento potente e versatile che renderà ancora più piacevoli e sicuri i momenti di relax o di lavoro in navigazione.

Pur essendo uno strumento altamente sofisticato, resterete piacevolmente sorpresi per la semplicità del suo utilizzo che scoprirete essere del tutto istintivo.

Anche se non è richiesta alcuna particolare conoscenza tecnica o nautica per utilizzarlo, leggere questo manuale Vi permetterà di diventarne padroni rapidamente e di sfruttarne al meglio tutte le potenzialità.

GARANZIA

La Navicontrol s.r.l. con sede in Viareggio, via Comparini 39/24 (di seguito chiamata semplicemente **Navicontrol**), si impegna a rispettare quanto segue:

1. I prodotti forniti da **Navicontrol** sono garantiti esenti da difetti di materiali e di lavorazione. **Navicontrol** si impegna a rimediare ogni malfunzionamento conseguente ad errata lavorazione o a difettosità dei materiali impiegati.
2. La garanzia è limitata ai difetti riscontrati durante i primi 24 mesi dalla data di installazione.
3. L'intervento in garanzia verrà effettuato gratuitamente sui prodotti fatti pervenire alla sede **Navicontrol**. Le spese relative ad imballaggio, assicurazione e trasporto verso e da **Navicontrol** sono in ogni caso a carico dell'acquirente.
4. La garanzia non copre i danneggiamenti e/o i malfunzionamenti derivanti da uso e/o manipolazione e/o installazione impropria, non ch  gli eventuali deterioramenti imputabili a normali processi di usura.
5. **Navicontrol** non assume in alcun caso obbligazioni di sorta ne presta alcuna garanzia sui prodotti oltre quelle esplicitamente previste nei punti sopra elencati. Rimane inoltre in tutti i casi esclusa ogni responsabilit  di **Navicontrol** diretta e/o indiretta, per danni di qualsiasi genere ed a qualsiasi titolo, occorsi a cose e/o persone in ragione dell'utilizzo dei prodotti **Navicontrol**.
6. Qualunque intervento effettuato su apparati **Navicontrol** da personale non autorizzato da **Navicontrol** stessa, causa l' immediata decadenza della copertura in garanzia.
7. L' utilizzo dei prodotti e/o dei servizi **Navicontrol** implica la completa ed integrale accettazione delle presenti condizioni da parte dell' acquirente e dell' utilizzatore.

IL PILOTA AUTOMATICO AP103 gold

Il pilota automatico AP103 gold appartiene all'ultima generazione di apparecchiature di bordo dove ricerca avanzata, sofisticata tecnologia elettronica, meccanica di precisione ed attenta cura degli standard qualitativi, si fondono per assicurare efficienza, affidabilità, versatilità ed elevata espandibilità a costi competitivi.

Và comunque ricordato che l'autopilota è un ausilio per la navigazione e, per le limitazioni fisiche e meccaniche del timone, non può assolutamente annullare una brusca variazione di prua (per esempio dovuta ad un'onda che colpisce lo scafo) ma può contribuire a limitarne l'effetto.

I parametri di governo variabili entro ampi margini rendono l'autopilota facilmente adattabile ad ogni imbarcazione.

L'unità di elaborazione principale (contenuta nel Processor Box) apporta le necessarie correzioni sulla posizione del timone in modo del tutto automatico, garantendo la miglior tenuta in rotta possibile.

La precisione del rilevamento della prua è assicurata da una bussola magnetica fornita in dotazione e può essere integrata da strumentazioni esterne (ad esempio: GPS, chart-plotter).

L'unità di controllo è dotata di un display a cristalli liquidi retro-illuminato di ampie dimensioni, per una agevole lettura con qualsiasi tipo di illuminazione (anche di notte).

Nelle imbarcazioni di notevoli dimensioni o con più ponti di comando, è possibile avere sempre sotto controllo il sistema attraverso le unità di controllo remote installate in zone diverse della nave.

Entrando in possesso dell'AP103 avete quindi acquistato un autopilota che si rivelerà un validissimo aiutante di viaggio.

DICHIARAZIONE DI CONFORMITÀ *EC STATEMENT OF COMPLIANCE*

Fabbricante:
Manufacturer:

NAVICONTROL S.r.l.
Via dei Comparini, 39/24
55049 Viareggio (LU)
Italy

Prodotto:
Eut:

AP3003 GOLD / AP801
AP303 GOLD / AP401
AP103 GOLD / AP201
with **FB30, FGX90/N, PB 80/250/350**

TELECOMANDO PORTATILE RS32
TELECOMANDO REMOTO RC34
TELECOMANDO REMOTO ART35
INDICATORE ANGOLO TIMONE AR32
INDICATORE ANGOLO TIMONE AR33
INDICATORE ANGOLO TIMONE AR34
SENSORE MAGNETICO FGX60/3
GYRONAV SENSOR

Norme Applicate:
Applied Standards:

CEI EN 60945 (2003/11)
Apparecchiature e sistemi di navigazione
marittima e di radiocomunicazione - Prescrizioni generali -
Metodi di prova e risultati delle prove richieste
*Maritime navigation and radiocommunication equipment and
systems - General requirements - Methods of testing and
required test results*

Con la presente si dichiara che il prodotto specificato è conforme alle normative sopra riportate e soddisfa i requisiti essenziali richiesti dalle Direttive: 2004/108/CE (Direttiva EMC).

Manufacturer declare under our own responsibility that the product meets the requirements set by the standard above mentioned and by the Directive 2004/108/EC

Viareggio, 31/03/2009



L'Amministratore Delegato / *The Managing Director*
Alessandro Lazzeri



PILOTA AUTOMATICO
AP103 gold
NAVICONTROL

MANUALE D'USO

RACCOMANDAZIONI IMPORTANTI

L'esperienza di navigazione non si acquisisce a terra. Uscite quindi in mare aperto portando con Voi questo manuale ed imparerete ad impiegare l'autopilota nel modo più semplice e naturale: usandolo.

Ai fini della Vostra e dell'altrui sicurezza Vi raccomandiamo quindi di non utilizzare l'autopilota in occasione di:

1. manovre in genere ed in particolare in acque ristrette o con fondali pericolosi
2. nelle fasi di ingresso o di uscita dal porto, nelle fasi di attracco o di disormeggio
3. in aree di traffico intenso, in prossimità di chiuse, canali e comunque in presenza di impedimenti alla navigazione
4. in caso di scarsa visibilità
5. in tutte quelle aree dove l'utilizzo dell'autopilota è proibito dalla legge.

Quando l'autopilota opera in modalità **AUTO**, **NAV** o **WIND** abbiate l'accortezza di non abbandonare mai il posto di comando.

Controllate la rotta e la posizione dell'imbarcazione ad intervalli regolari.

Durante l'apprendimento curate di condurre le Vostre prove pratiche in mare aperto, lontano da bassi fondali, altre imbarcazioni o altri ostacoli.

In situazioni pericolose, posizionare sempre l'autopilota in **STANDBY** e ridurre la velocità.

Multisensor Technology

Gli autopiloti dotati di questa tecnologia sono in grado di ottenere il massimo delle prestazioni dai tre diversi tipi di sensori di direzione presenti: bussola fluxgate FGX90N, stabilizzatore giroscopico GYRONAV e ricevitore GPS.

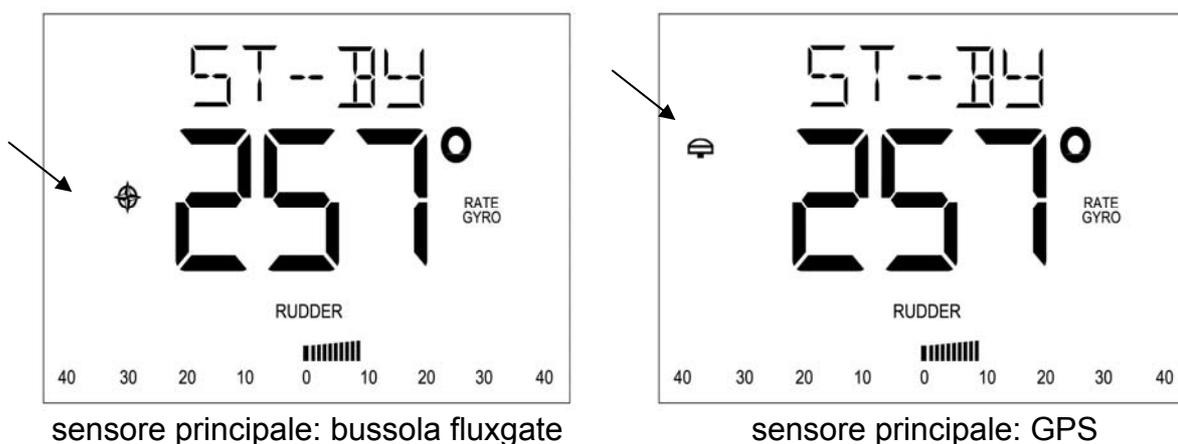
La **Multisensor Technology** si può abilitare in tutti gli autopiloti Navicontrol Gold solamente se:

- 1) la versione software è 1.18 o successiva
- 2) il sensore Gyronav è installato ed abilitato
- 3) la funzione "MULTISENSOR" (menù di installazione) è abilitata.

Questo sistema gestisce automaticamente la scelta del tipo di sensore principale seguendo un criterio di affidabilità (bussola fluxgate a bassa velocità, segnale GPS a media e alta velocità). Lo stabilizzatore giroscopico Gyronav è sempre attivo.

Naturalmente, in caso di black-out del segnale GPS, l'autopilota prosegue la rotta impostata con il solo ausilio della bussola fluxgate.

Il sensore principale in uso è indicato dal relativo simbolo accanto alla rotta secondo il seguente schema:



Unica avvertenza:

Il passaggio automatico tra bussola fluxgate e segnale GPS avviene quando la velocità dell'imbarcazione è prossima ai 4 nodi. Se la bussola fluxgate è interferita o non allineata, nelle vicinanze di questa velocità l'utente può notare un rapido cambiamento dei dati visualizzati. Tale situazione è del tutto normale e non comporta alcun pericolo per la navigazione in quanto il cambio avviene solamente se l'autopilota è disabilitato (STAND-BY).

Naturalmente, se non si desidera utilizzare questa nuova funzionalità è sufficiente non abilitare la funzione "MULTISENSOR" (menù di installazione).

OPERAZIONI PRELIMINARI ED INIZIO DELLA NAVIGAZIONE.

Accensione

Accendere il quadro di bordo ed attendere che l' autopilota esegua il test di autodiagnosi e la visualizzazione dei codici di identificazione software.

A questo punto il sistema si trova in STANDBY ed è in attesa di ricevere comandi.

Avvertenza:

La prima volta che fate uso dell'autopilota verificate che il rilevamento dell'angolo di prua corrisponda effettivamente all' angolo attuale dell' imbarcazione. In caso di sensibile divergenza, rivolgetevi all'installatore.

Inoltre è normale che, in un sistema dove siano presenti indicatori analogici di angolo di timone, i valori riportati dalla Control Unit possano differire di piccole quantità da quelli visualizzati dai suddetti strumenti.

Retro-illuminazione

La pressione del tasto ☀ (lampadina) permette di cambiare il livello di retro-illuminazione della tastiera e del display. L'autopilota dispone di otto livelli di luminosità.

Regolazione dei parametri operativi

Tramite la pressione del tasto ☀ (lampadina) per almeno 2 secondi, si accede al menù di regolazione dei parametri operativi (YAW, RUDD e T.RATE). Per variarne il valore, selezionarlo premendo e rilasciando il tasto ☀ (lampadina) fino a quando viene visualizzato, poi agire con i tasti ◀ e ▶.

Si esce dal menù di regolazione continuando a premere il tasto ☀ (lampadina) oppure dopo qualche secondo di inattività della tastiera.

YAW

In altri autopiloti viene anche chiamato SEA o WEATHER ed indica la larghezza del canale entro cui l'autopilota governa l' imbarcazione.

Valori alti hanno come conseguenza un mantenimento in rotta meno preciso, ma con una minore usura degli organi di guida.

Valori bassi garantiscono un mantenimento in rotta più preciso, ma con una maggiore usura degli organi di guida.

RUDD

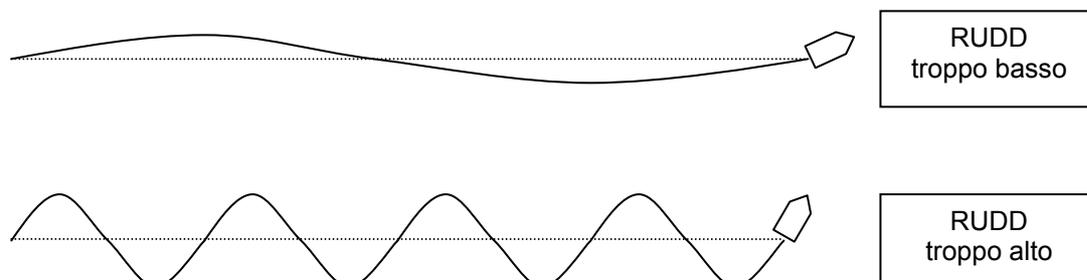
È il parametro principale e rispecchia il guadagno dell'imbarcazione (rapporto tra timone e fuori rotta). Il suo valore è più alto in imbarcazioni che necessitano di ampie escursioni di timone e vice-versa.

Un valore maggiore di quello ottimale rende instabile il mantenimento in rotta (l' imbarcazione corregge in continuazione serpeggiando intorno alla rotta

impostata). Un valore minore non permette di raggiungere la rotta impostata in tempi ragionevolmente brevi.

Salvo casi particolari, il valore RUDD deve essere aumentato alle basse velocità e diminuito alle alte velocità.

Una regolazione ottimale si ottiene osservando il comportamento dell'imbarcazione durante il mantenimento in rotta:



T.RATE

Questo parametro regola la velocità di virata ed è espresso in gradi al secondo. Maggiore è il suo valore e più rapide sono le virate. È buona norma di sicurezza diminuire questo valore all'aumentare della velocità dell'imbarcazione.

Impostazione della rotta e navigazione automatica

L'estrema versatilità dell'autopilota permette di impostare la rotta desiderata con diverse modalità:

Desiderando variare la rotta pre-impostata, è sufficiente premere il relativo tasto freccia (◀ o ▶) ricordando che:

- premuto e rilasciato immediatamente, esegue cambi di 10 gradi per volta
- premuto per più di un secondo, 1 grado per volta.

Rotta per puntamento di prora

Consiste nell'orientare la prora dell'imbarcazione direttamente verso la destinazione e far assumere all'autopilota tale orientamento come rotta da seguire:

- autopilota in **STANDBY**
- agendo manualmente sulla ruota del timone, orientate la prora dell'imbarcazione verso la destinazione
- posizionate il timone al centro dinamico e premete **AUTO**

Desiderando variare, anche durante la navigazione, la rotta prescelta, è sufficiente variarne il valore pre-impostato con l'ausilio dei tasti ◀ e ▶.

Impostazione della rotta

Qualunque sia il vostro puntamento, posizionate il timone al centro dinamico e premete **AUTO**. Con l'ausilio dei tasti ◀ e ▶, impostate qualsiasi rotta e l'autopilota eseguirà l'operazione automaticamente.

Cambio bordo

Particolarmente utile in imbarcazioni a vela, il cambio bordo è quell'operazione che permette di cambiar mure e si può eseguire in modo completamente automatico solamente durante il funzionamento AUTO.

Il cambio bordo si attiva premendo e rilasciando contemporaneamente i tasti ◀ e ▶ : se entro 5 secondi viene premuto nuovamente il tasto freccia relativo alla direzione, l'autopilota esegue il cambio rotta corrispondente alla rotta mure opposte.

Il cambio bordo viene eseguito passando SEMPRE per la direzione del vento.

Turn

La funzione TURN è attiva solamente quando l'autopilota è in modalità AUTO ed è particolarmente utile a chi fa un uso continuativo dell'autopilota: essa permette di eseguire in modo completamente automatico alcune manovre prestabilite.

In funzionamento automatico (**AUTO**) e premendo il tasto **AUTO** per almeno 2 secondi, è possibile eseguire una delle seguenti virate:

- inversione a U
- cerchio
- otto (un cerchio in un senso ed uno in senso opposto).

La selezione del tipo di virata avviene premendo e rilasciando il tasto ☀ (lampadina) fino a selezionare quella desiderata. Entro pochi secondi deve essere premuto il tasto freccia (◀ o ▶) corrispondente alla direzione iniziale.

Per interrompere queste particolari virate, è sufficiente premere i tasti **STBY** o **AUTO** oppure azionare il tiller o il telecomando.

Tutte queste virate sono condizionate dal valore del limitatore di accostata (T.RATE): maggiore è il suo valore e più veloci sono le virate.

U TURN

Inversione a U: cambio rotta di 180 gradi rispetto alla rotta attualmente seguita. Terminata la virata, l'autopilota torna in funzionamento AUTO normale.

O TURN

Cerchio: l'imbarcazione ruota su sé stessa fino a quando non viene interrotta.

8 TURN

Otto: l'imbarcazione esegue un otto (un giro completo in un senso ed un giro completo in senso opposto) fino a quando non viene interrotta.

Navigazione strumentale

Se dotati di un GPS o di un plotter cartografico correttamente installati ed interfacciati con l'autopilota, è possibile impostare una rotta su questi strumenti e seguirla in modo del tutto automatico, con l'autopilota.

Infatti, è sufficiente impostare uno o più waypoints (v. manuale GPS o plotter cartografico) e posizionare il pilota sulla funzione **NAV** premendo insieme i tasti **AUTO** e ►.

Da questo momento in poi l'autopilota verrà comandato dallo strumento satellitare ed eseguirà in modo completamente automatico, tutti gli eventuali cambi rotta impostati.

Chiaramente, in questo tipo di funzionamento, la rotta da seguire viene comandata dallo strumento satellitare e quindi non è modificabile dall'autopilota: è per questa ragione che sono disabilitati i tasti freccia (◀ e ▶).

Navigazione con sensore del vento

Quando all'autopilota è collegato un sensore del vento è possibile eseguire una navigazione con un angolo costante rispetto al vento apparente.

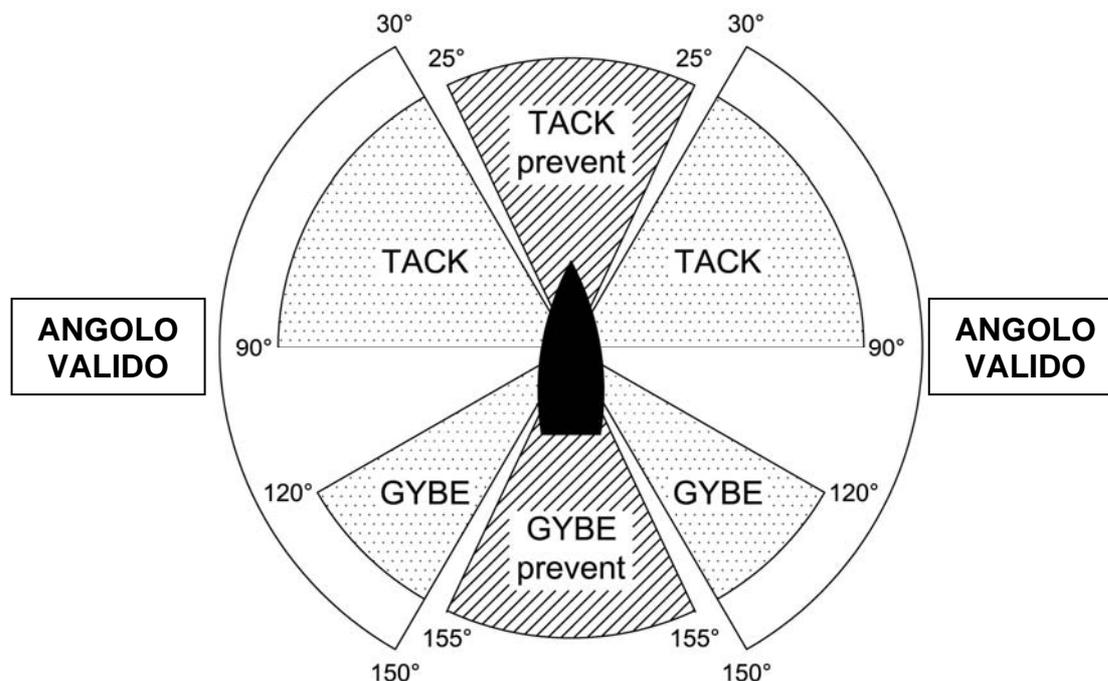
Infatti, è sufficiente posizionare il pilota sulla funzione **WIND** (premendo insieme i tasti **AUTO** e ◀): da questo momento in poi l'autopilota calcolerà l'attuale posizione del vento rispetto alla prua e ne seguirà gli spostamenti.

L'autopilota è in grado di mantenere un angolo rispetto al vento apparente compreso tra 30 e 150 gradi: oltre questi limiti, l'autopilota virerà immediatamente per evitare cambi bordo o strambate indesiderate

Premendo il tasto freccia (◀ o ▶) corrispondente, è possibile eseguire una virata automatica o una strambata. Per sicurezza, tale funzione si attiva solamente premendo la giusta direzione una seconda volta ed entro pochi secondi. Questo è il comportamento:

- se la posizione del vento apparente è compresa tra 30 e 90 gradi rispetto alla prua, l'autopilota esegue una **virata** (TACK CHANGE)
- se la posizione del vento apparente è compresa tra 120 e 150 gradi rispetto alla prua, l'autopilota esegue una **strambata** (GYBE CHANGE).

Le virate e le strambate sono ritardate di 5 secondi per dar modo all'equipaggio di prepararsi al cambio rotta e sistemare le vele.



Comando remoto RS32

L'autopilota può essere reso ulteriormente flessibile e pratico equipaggiandolo con questo tipo di telecomando palmare.

Questa unità opzionale, corredata di serie da 8 metri di cavo, permette la massima mobilità nell'area di plancia senza mai perdere il controllo sull'autopilota.

La commutazione dell'autopilota nelle varie modalità operative, avviene attraverso la pressione del tasto **DODGE**.

Il tasto **DODGE** permette di passare dalla modalità operativa attuale (ad esempio **AUTO**, **NAV**, etc.) alla posizione di **STANDBY** e viceversa.

La pressione dei due tasti (**P**=port e **S**=starboard) permette di agire immediatamente sul timone con una azione che dipende dalla modalità operativa in cui si trova l'autopilota:

- in **STANDBY** muovono direttamente il timone lasciandolo poi nella posizione in cui si trova,
- in **AUTO**, **NAV** e **WIND** muovono il timone ma al rilascio, l'autopilota riprende il controllo e converge verso la rotta iniziale.

Lo stato operativo in cui si trova l'autopilota è segnalato dal led del telecomando:

- acceso: **STANDBY**
- spento: **AUTO / NAV / WIND**
- lampeggiante: durante l'azionamento dei due tasti (**P** e **S**).

Comando remoto RC34, RS34

In termini di funzionamento e prestazioni è del tutto identico all'RS32 da cui differisce solamente per l'installazione (fissa a consolle) e per la sostituzione dei due tasti **P** e **S** con un tiller.

Essendo l' RC34 / RS34 solidale con l'imbarcazione, in caso di mare mosso il tiller risulta solitamente più pratico rispetto ai due tasti.

Allarmi segnalati

L'autopilota è in grado di segnalare e gestire, nei limiti del possibile, qualsiasi anomalia presente nel sistema.

La segnalazione al Comandante di anomalie o avarie avviene tramite la Control Unit. Infatti, nel suo display, è presente una area dedicata solamente a questo tipo di allarmi.

Nelle possibili cause degli allarmi di natura elettrica vanno ricercati anche problemi elettrici di collegamento quali corto-circuiti, interruzioni, ossidazioni ed errati cablaggi.

Pur essendo molto intuitivi, nella parte finale di questo manuale vi è una tabella esplicativa con i possibili rimedi.

PILOTA AUTOMATICO

AP103 gold

NAVICONTROL

MANUALE DI INSTALLAZIONE

MODALITÀ DI INSTALLAZIONE

L' autopilota è un insieme sofisticato e potente, ma la sua affidabilità è legata alla corretta installazione e configurazione di ognuno dei componenti ed accessori che ne fanno parte.

È buona norma, per motivi di sicurezza, sezionare l' alimentazione del Processor Box (e quindi di tutto l' autopilota) con un apposito interruttore predisposto nel quadro elettrico di bordo e dedicato solamente a questa funzione.

IMPORTANTE: l' autopilota AP103 gold abbinato al processor box PB80 funziona solamente in sistemi a 12 Volt.

Control Unit

È il centro di controllo dell'autopilota ed è attraverso di essa che il Comandante istruisce il sistema a che svolga le operazioni richieste.

La Control Unit è preferibile che venga installata in un' area della plancia di comando da cui sia facilmente ed istintivamente manovrabile; curate cioè che il suo posizionamento garantisca la costante visibilità delle informazioni visualizzate sul display e la facile raggiungibilità dei comandi.

Se l'installazione avverrà sfruttando l' apposita staffa di sostegno, l' angolo di visuale potrà essere facilmente variato dall'utilizzatore stesso anche in tempi successivi.

Nel caso in cui l'unità venga invece montata ad incasso nella consolle, dovrà essere posta un'attenzione particolare a che tale angolo assicuri una perfetta lettura del display. Infatti, anche se quest'ultimo è del tipo retro-illuminato, un suo errato orientamento renderà difficile la lettura delle informazioni visualizzate.

La Control Unit è impermeabile agli spruzzi, ma **NON È SUBACQUEA !**. Pertanto, nel caso che venga installata all'esterno (su di un flying bridge, ad esempio), è raccomandabile che venga collocata in una posizione protetta e che venga coperta con l' apposita mascherina.

La Control Unit deve essere collegata al processor box, connettore **TB7 CONTROL UNIT1**.

Control Unit (seconda stazione OPZIONALE)

Una eventuale seconda stazione di governo deve essere installata adottando gli stessi accorgimenti descritti per la Control Unit.

Anche se per praticità viene chiamata seconda stazione, essa non è altro che una ulteriore "stazione primaria" ed è perfettamente identica, sia nell' aspetto che nel funzionamento, all' altra.

La seconda Control Unit deve essere collegata al processor box, connettore **TB8 CONTROL UNIT2**.

Processor Box AP gold

È il cuore e il cervello dell'autopilota : infatti in esso è contenuto il calcolatore principale del sistema.

La zona prescelta per la sua installazione dovrà essere al riparo dall'umidità e da sorgenti dirette di calore; sono quindi da evitare i locali riservati ai motori, le aree di sentina o altri ambienti che per loro natura sono costantemente bagnati. Sono assolutamente da evitare ambienti soggetti a vibrazioni.

Se l'imbarcazione è dotata di gruppo elettroidraulico con motore reversibile, è tassativo posizionarlo in un ambiente ventilato. Infatti, con questo tipo di azionamento ed a seconda della potenza richiesta dal motore, è normale che il Processor Box scaldi notevolmente (50 / 60 gradi).

Suggeriamo inoltre di collocarlo in una posizione facilmente raggiungibile per permettere l'installazione di eventuali accessori.

Al fine di evitare qualsiasi tipo di interferenze con apparati radio di bordo, consigliamo di installarlo distante da antenne VHF (qualche metro può bastare).

Bussola fluxgate FGX90/3, FGX90N

Come è facilmente intuibile, rappresenta uno degli elementi chiave dell'autopilota. Infatti, è in base ai rilevamenti della bussola elettronica che l'autopilota mantiene la rotta programmata effettuando le dovute correzioni: un'errata installazione di questo elemento pregiudica tutte le prestazioni e l'affidabilità dell'autopilota.

Si può usare il fluxgate FGX90 su scafi amagnetici (in legno, vetroresina, alluminio), mentre è consigliabile utilizzare il fluxgate FGX60 in tutti gli scafi in ferro dotati di una bussola magnetica piana con cardano esterno in perfetto stato di funzionamento e correttamente compensata.

Trattandosi di una bussola magnetica, la prima accortezza dovrà essere la scelta del luogo. Infatti, a differenza di tutte le altre apparecchiature elettroniche, questo componente è sensibile alla vicinanza di masse ferrose, cavi elettrici ed apparati elettrici in genere.

La distanza minima da rispettare relativamente a tutte queste possibili fonti di interferenza è proporzionale con l'intensità del disturbo e dovrà essere trovata sperimentalmente (per esempio, con l'ausilio di una bussola magnetica).

La bussola fluxgate FGX90 deve essere collegata al processor box, connettore **TB4 COMPASS**.

Trasduttore di angolo di timone FB30, FB31

Anche questo è un componente di base dell'autopilota.

Esso, infatti, accoppiato meccanicamente al settore del timone, informa il sistema sulla sua posizione reale.

È fondamentale che venga posizionato su una base rigida e fissa, rispettando le proporzioni come da disegno allegato.

Eventuali laschi tra cilindro azionatore del timone, settore del timone e trasduttore devono essere eliminati: una loro permanenza falserebbe la misura dell'angolo con una conseguente imprecisione nel mantenimento della rotta da parte del sistema.

Il tempo di escursione della timoneria (banda-banda) deve essere di circa 12 secondi. Tempi notevolmente diversi rendono il sistema instabile.

Questo trasduttore deve essere collegato al Processor Box, connettore **TB5 FEEDBACK**.

Gruppo elettroidraulico

Per un uso corretto dell'autopilota e al fine di ottenere i migliori risultati si consiglia di usare centraline elettroidrauliche adeguate al tipo di scafo e di timoneria installato.

Il primo parametro da considerare quando si sceglie una centralina è sicuramente la portata: deve essere calcolata per ottenere un azionamento del timone di circa 6 gradi/secondo corrispondente ad un tempo banda-banda di circa 12 secondi ($\pm 10/15\%$).

La formula da utilizzare è la seguente:

$$\text{PORTATA(lt/min)} = \text{VOLUME-CILINDRO(lt)} \times 5$$

$$\text{PORTATA(cc/min)} = \text{VOLUME-CILINDRO(cc)} \times 5$$

Se utilizzate centraline Navicontrol del tipo CRxxx o Rxxx, non vi è la necessità di eseguire questo calcolo: dovrete scegliere la centralina con il valore più prossimo al volume del cilindro (esempio: cilindro = 100cc. → centralina = R100 / CR100).

Le centraline con elettrovalvole si possono utilizzare con tutti i tipi di scafi e sono tassative per imbarcazioni pesanti o da lavoro.

Le centraline reversibili si possono utilizzare solamente con piccole imbarcazioni da diporto lunghe non oltre 15mt.

L'elettronica ed il software presenti nell'autopilota sono in grado di gestire il pilotaggio dei due principali tipi di azionamento del timone:

Centraline tipo CR (con comando a solenoidi)

Software: nessun settaggio (è la configurazione di default).

Collegamenti:

- SOLENOIDI: morsettiera **TB11** del Processor Box.
- MOTORE: faston **CR. MOTOR** del Processor Box.
- Eventuale CLUTCH: morsettiera **TB11** del Processor Box

Centraline tipo R (con comando a motore reversibile)

Software: cambiare il valore della funzione **HYDR UNIT** (menù di installazione) con il valore **REV1**.
Usare i valori **REV2** o **REV3** rispettivamente con centraline veloci o molto veloci.

Collegamenti:

- MOTORE REVERS.: faston **R. MOTOR** del Processor Box.
- Eventuale CLUTCH: morsettiera **TB11** del Processor Box

CONTROLLO PRELIMINARE.

Finiti di installare meccanicamente ed elettricamente tutti i componenti del sistema autopilota, si può eseguire un primo controllo anche in banchina o in cantiere. Per ottenere il massimo delle prestazioni, deve essere eseguita almeno una prova in mare.

Il primo controllo da eseguire riguarda la corretta installazione dei sensori e deve essere eseguito nel seguente ordine:

Rudder feedback FB30, FB31

Con l' autopilota in STANDBY, la barra grafica della Control Unit rispecchia quanto letto dal sensore. Ruotando manualmente la ruota del timone, controllare che corrispondano gradi, direzione e posizione di zero.

Nel caso in cui l'indicazione del segno del timone fosse opposta a quella reale, spegnere l' autopilota ed invertire fra loro il collegamento dei fili che fanno capo alla morsettiera TB5 FEEDBACK, pin 3 e pin 4.

Rudder Indicator AR32, AR33, AR34

Con il pilota in STANDBY controllare che l' indicatore analogico segni esattamente quanto riportato su barra grafica della Control Unit: nel caso in cui l' indicazione dello strumento fosse invertita, invertire i due fili che lo collegano al Processor Box (pin 1 e pin 2 dei connettori TB9 / TB10) .

Bussola FGX90/3, FGX90N

Con l'autopilota in STANDBY, nel display grande viene riportata la lettura della bussola elettronica. Controllare che non sia interferita e che non si discosti di molto dal valore indicato dalla bussola di governo.

Nel caso in cui differiscano di molti gradi, provare a cambiare posizione (se è interferita) oppure ruotarla assialmente su sé stessa fino ad annullare la differenza.

Gruppo elettroidraulico

Se è possibile in cantiere od al massimo in banchina, posizionare manualmente il timone al centro. In AUTO, eseguire un cambio rotta di 10 / 20 gradi e controllare che il timone si sposti dalla parte giusta ed in una posizione intermedia (non a fondo banda).

Nel caso in cui il timone si sposti nella direzione opposta, invertire le elettrovalvole sinistra e destra (nel caso di una centralina con solenoidi) oppure invertire i fili di alimentazione del motore (centralina di tipo reversibile).

GPS e/o Chart Plotter

Impostare la trasmissione dei dati verso l'autopilota selezionando lo standard NMEA0183 (nella maggior parte dei casi è automatica e non richiede alcun intervento manuale) e verificare che l'autopilota riceva correttamente il rilevamento.

Stazione o bandierina del vento

Controllare che l'uscita del sensore sia collegata alla morsettiera TB1 del processor box, ingresso NAV2.

Impostare la trasmissione dei dati verso l'autopilota selezionando lo standard NMEA0183 (nella maggior parte dei casi è automatica e non richiede alcun intervento manuale) e verificare che l'autopilota riceva correttamente il rilevamento selezionando il funzionamento **WIND** (premere insieme i tasti **AUTO** e ◀).

Compensazione automatica della bussola FGX90/3, FGX90N

La bussola fluxgate FGX90 esce di fabbrica già compensata e se installata in modo appropriato su imbarcazioni in legno, vetroresina o alluminio, non necessita di ulteriori compensazioni.

Nell'eventualità che non sia possibile una installazione ideale, può rendersi utile la compensazione a bordo.

Con questo autopilota, può essere eseguita in modo completamente automatico senza l'ausilio di un esperto compensatore.

Infatti, è sufficiente portarsi con l'imbarcazione in una qualsiasi zona di mare molto calmo e sufficientemente libera ed eseguire le seguenti operazioni:

1. Accendere l'autopilota in STANDBY e far ruotare lentamente su se stessa l'imbarcazione. Per ottenere una buona compensazione, la velocità angolare massima non deve superare i 6 gradi/secondo (corrispondenti a un giro completo in almeno 1 minuto).
2. Premere per almeno 5 secondi il tasto **STBY** ed attendere la visualizzazione di "FLUXG AUTO" sul display. A questo punto rilasciare il tasto **STBY**.
3. Attendere che l'imbarcazione effettui un giro completo controllando sempre che la velocità angolare rimanga costante e sotto il limite massimo. Se

durante questo giro l'imbarcazione dovesse ondeggiare vistosamente (un colpo di mare, il passaggio di un'imbarcazione), ripetere nuovamente tutta la procedura.

4. Continuare a girare su se stessi fino a quando l'autopilota comunicherà il valore massimo del disturbo trovato ed il risultato della compensazione: GOOD se andata a buon fine, BAD se non è riuscita.
5. A questo punto la procedura è finita e, per ritornare al funzionamento normale, premere **STBY**.

Nel caso in cui non fosse stato possibile eseguire l'autocompensazione (risultato = BAD), significa che il posto scelto per l'installazione della bussola è troppo interferito e quindi va cambiato.

Attenzione: la procedura di autocompensazione può essere interrotta premendo **STBY** oppure togliendo alimentazione all'autopilota.

Pre-impostazione dei parametri operativi

Questa particolare procedura permette un facile pre-settaggio dei parametri principali dell'autopilota (YAW, RUDD e T.RATE) inserendo alcune delle caratteristiche principali dell'imbarcazione.

Naturalmente, questa pre-impostazione (che possiamo considerare buona per il 90% delle imbarcazioni), dovrà essere "affinata" durante la prima prova in mare.

Si accede a questa procedura entrando nel menu di installazione (vedi capitolo seguente) e premendo la freccia destra ► alla prima visualizzazione.

A questo punto verrà chiesto di inserire tre parametri:

HULL TYPE (tipo di scafo):

- DIS (a motore, dislocante)
- PLA (a motore, planante)
- JET (a motore, idrogetti)
- SAI (a vela)

LNGHT MT (lunghezza fuori tutto, in metri)

SPEED KN (velocità massima, nodi)

e di memorizzare questa pre-impostazione (**SAVE**) premendo il tasto freccia destra ►. Nota: per impostare i valori, tasti freccia ◀ e ▶. Per selezionare i parametri, tasto ☼ (lampadina).

Naturalmente, si può interrompere questa procedura in qualsiasi momento premendo il tasto **STBY**.

PROCEDURA DI INSTALLAZIONE SOFTWARE

ATTENZIONE: la procedura di installazione software del sistema è molto delicata e presuppone una conoscenza approfondita del suo funzionamento. Pertanto si consiglia di evitare di variare i valori che vengono forniti di default se non se ne conoscono gli effetti.

Và inoltre ricordato che tutti i parametri sono pre-impostati e si adattano alla maggior parte delle imbarcazioni.

Per entrare nella procedura di installazione e variare le impostazioni di default, bisogna procedere nel modo seguente:

1. premere **STBY**.
2. premere il tasto ☀ (lampadina) per almeno cinque secondi e comunque fino alla comparsa della scritta 'INSTL'
3. rilasciare i tasti e premere solamente il tasto ☀ (lampadina) fino a selezionare la funzione voluta.
4. variarne il contenuto con l'ausilio dei due tasti ◀ e ▶.
5. finiti i settaggi, premere nuovamente **STBY**.

Elenco funzioni:

Letture Varie Sensore Magnetico

Lettura dell' intensità del segnale bussola: è utile nel caso venga installato il sensore FGX60/3 (pick-up) al posto della bussola fluxgate FGX90. È una lettura e non può essere variata.

RUDDR LIMIT (Rudder Limitator)

Limitatore elettronico sul timone: imposta l'angolo massimo che l' autopilota possa raggiungere.

F/B SLACK (Feedback Slack)

Lasco sul timone: imposta la tolleranza sul posizionamento del timone. Può essere utile aumentarlo in azionamenti molto veloci o con un elevato trascinamento.

F/B 0 POS (Feedback Zero Position)

Posizione di zero del feedback: serve per correggere un eventuale disallineamento dello zero tra posizione reale del timone ed angolo letto dal feedback. Pur essendo possibile eseguirlo con questa funzione, si consiglia di azzerarlo meccanicamente agendo sul feedback.

F/B TYPE (Feedback Type)

Tipo di feedback collegato: FB3 (FB30 o FB31) – PTn (potenziometro) – PTr (potenziometro invertito) – OFF (nessun feedback collegato).

Il valore OFF può essere selezionato solamente se il sensore gyronav è presente ed è stato abilitato.

HYDR UNIT (Hydraulic Unit)

Tipo di gruppo elettroidraulico installato: SOL (a solenoidi) – RV (con motore reversibile). RV può assumere i valori 1, 2 e 3 rispettivamente con centraline correttamente dimensionate, centraline veloci, centraline molto veloci.

ENERG SAVE (Energy Saver)

Abilita o disabilita il risparmio di energia sul comando del gruppo elettroidraulico: evita di tenere acceso il motore quando non è necessario. È particolarmente utile in imbarcazioni a vela di piccole dimensioni. ON lo abilita, OFF lo disabilita.

RUDDR ALR (Rudder Alarm)

Funzione allarme timone: OFF disabilita la segnalazione dell'allarme, ON la abilita, STBY forza il passaggio in standby dell' autopilota ogni volta che viene mossa manualmente la ruota del timone (override).

COMP TYPE (Compass Type)

Tipo di bussola magnetica collegata: FG9 (FGX60/3, FGX90/3 o FGX90N) – SC2 (Smart Compass SC2N o SC2G).

COMP ALIGN (Compass Alignment)

Allineamento della bussola: permette di incrementare o decrementare la lettura della bussola magnetica di una quantità fissa senza doverla ruotare fisicamente.

COMP DAMP (Compass Damping)

Filtro di damping sulla bussola magnetica: più il valore è elevato e più la bussola è filtrata.

INTEG TC (Integrator Time Constant)

Costante di tempo del controllo integratore principale: evitare di cambiarlo (solo per esperti).

DERIV TC (Derivator Time Constant)

Costante di tempo del controllo derivatore principale: evitare di cambiarlo (solo per esperti).

NAV GAIN (Navigator Gain)

Guadagno del controllo NAV: evitare di cambiarlo (solo per esperti).

NAV2 FUNCT (Nav2 Function)

Selezione della funzione da attribuire al secondo ingresso NAV: in questo autopilota è fisso a WND (wind).

COURS TIMER (Off-Course Timer)

Allarme di fuori rotta (OFF-COURSE): il tempo (in secondi) che deve trascorrere prima che un fuori rotta (di almeno 20 gradi) venga segnalato come allarme. Se OFF, l' allarme è disabilitato.

INFO DISPL (Info Display)

Seleziona il tipo di dati da visualizzare sul display informazioni: non disponibile con questo tipo di autopilota (OFF).

RC FUNCT (Remote Control Function)

Seleziona il tipo di funzionamento dei comandi remoti (RS32, RC34, RS34 e ART35). Valori possibili:

[STD]: quando l' autopilota è in AUTO, i tasti direzione sui comandi remoti effettuano una virata momentanea. Al rilascio, l' autopilota ritorna sulla rotta originale.

[5°] – [10°] o [20°]: quando l' autopilota è in AUTO, i tasti direzione sui comandi remoti effettuano un cambio di rotta permanente rispettivamente di 5, 10 o 20 gradi per ogni pressione.

MIN RUDDR (Minimum Rudder)

Seleziona la quantità minima di timone da aggiungere ad ogni richiesta.

Funzione utile in quegli scafi che hanno la tendenza a non rispondere a piccole variazioni del timone intorno alla posizione centrale (per esempio, propulsioni ad idrogetto).

MULTI SENS (Multisensor)

Abilita (ON) o disabilita (OFF) il funzionamento dell'autopilota in modalità multisensor (bussola fluxgate + gyronav + GPS).

Il valore ON può essere selezionato solamente se il sensore gyronav è presente ed è stato abilitato.

CARATTERISTICHE TECNICHE ED OPERATIVE

Caratteristiche operative.

Alimentazione	12 / 24 Vdc (-15% / + 30%) (PB80 = solo 12Vdc)
Assorbimento parte elettronica	4W (min) ÷ 8W (max)
Corrente massima elettrovalvole	4 A
Corrente massima motore non reversibile	25A @ 12V, 20A @ 24V
Potenza massima motore reversibile	80 ÷ 350W (dipende dal modello)
Temperatura di funzionamento	-5 / +55° C
Display Control Unit	LCD transflettivo, ampia visuale

Ingressi / uscite.

- 2 ingressi NMEA0183 optoisolati.
- 1 ingresso digitale optoisolato (compatibile NMEA0183).
- 1 ingresso per feedback di tipo LVDT.
- 1 ingresso per feedback di tipo resistivo.
- 1 ingresso per bussola analogica (SIN,COS).
- 2 ingressi/uscite per Control Unit.
- 2 uscite per indicatori di angolo di barra.
- 3 uscite per elettrovalvole (sinistra, destra, clutch).
- 1 uscita per centralina idraulica con motore a rotazione costante.
- 1 uscita per centralina idraulica con motore reversibile.

Sentenze NMEA0183

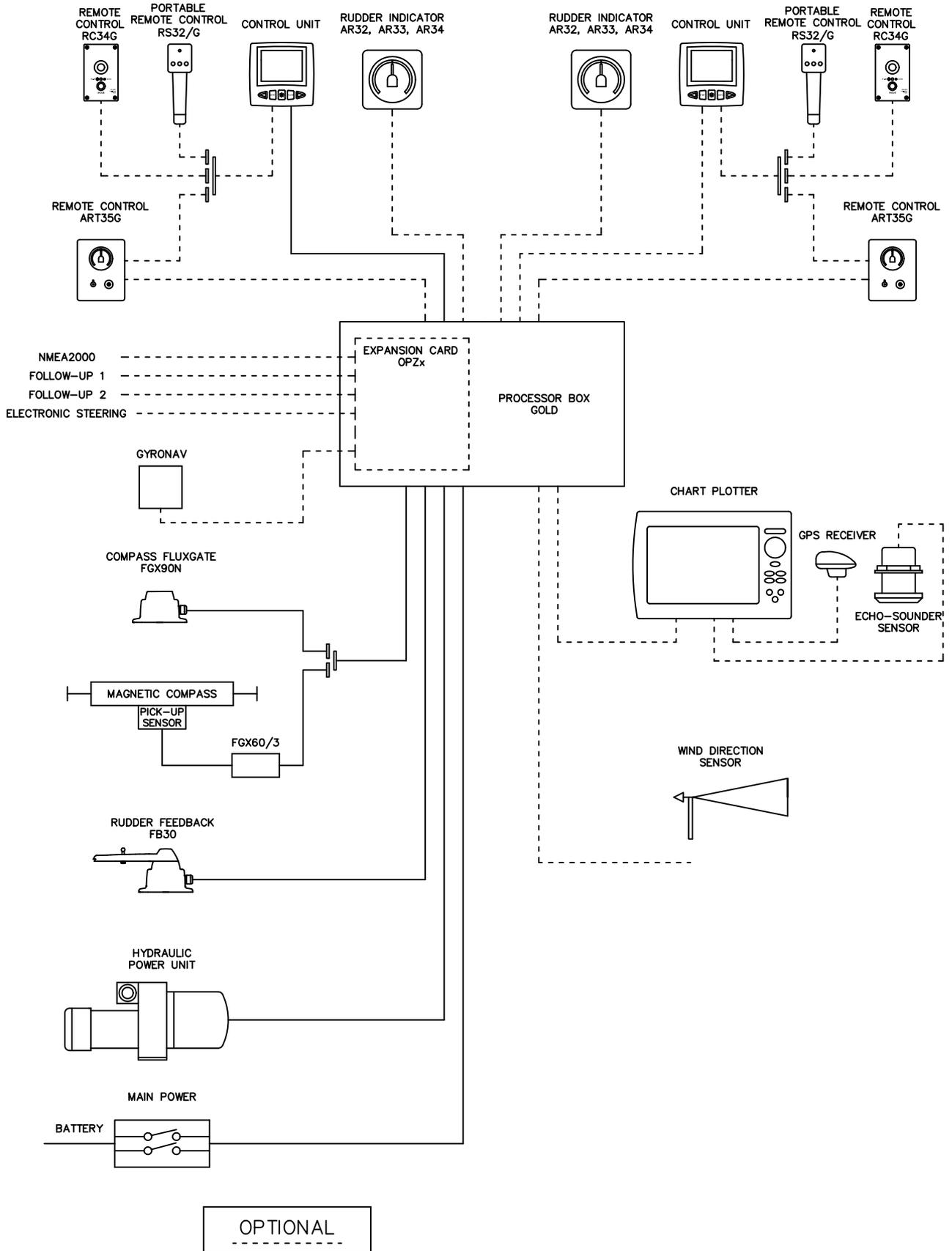
INPUT (connettore TB1, Processor Box)

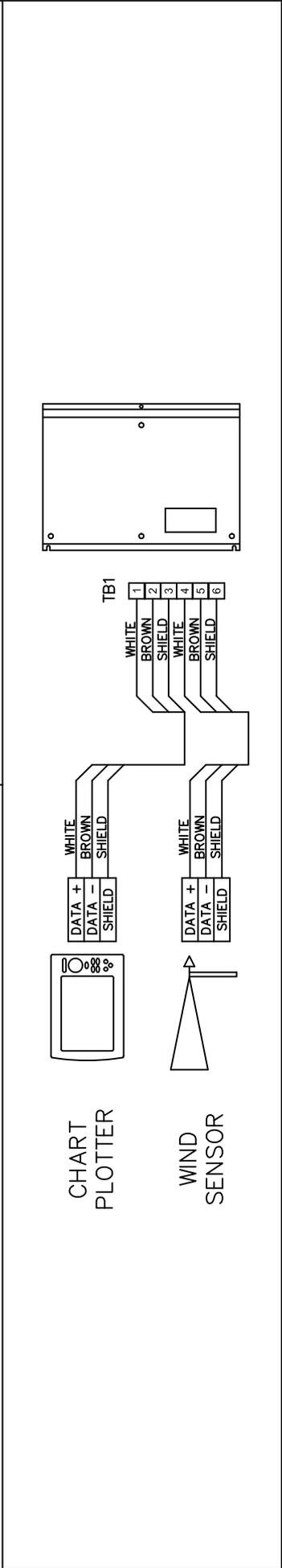
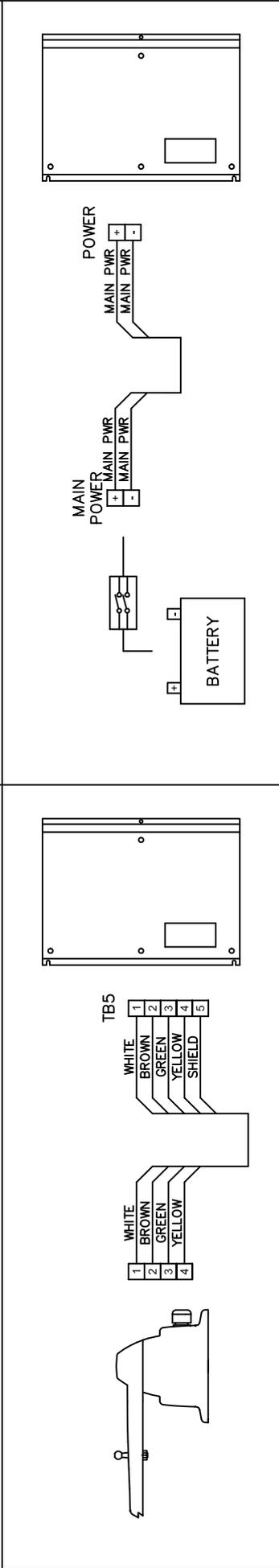
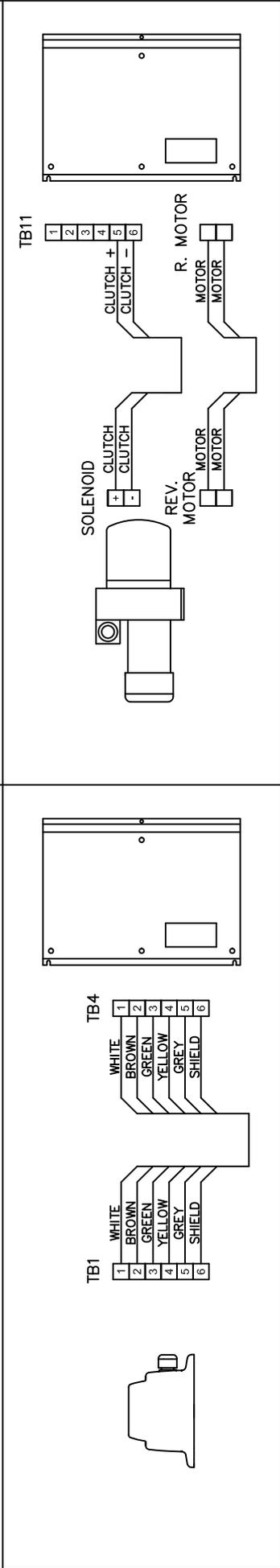
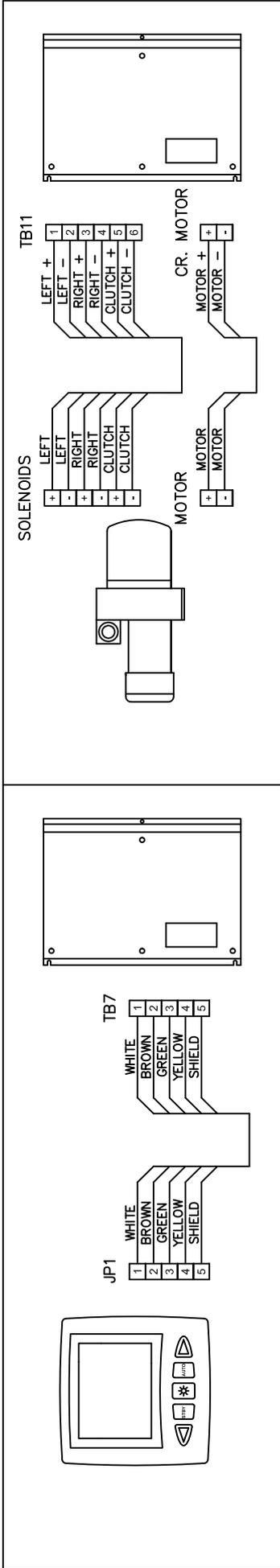
Funzione	Sentenze necessarie
MULTISENSOR	RMC o VTG
STANDBY	Nessuna
AUTO	Nessuna
NAV	APA o APB o BOD+RMB o BOD+XTE o BOD+XTR
WIND	MWV o VWR

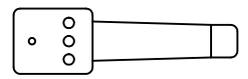
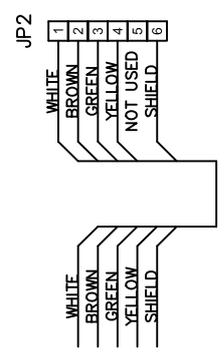
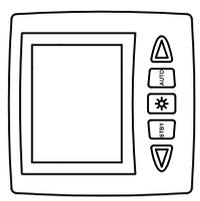
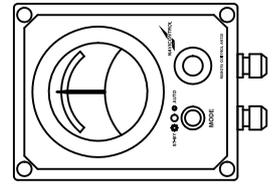
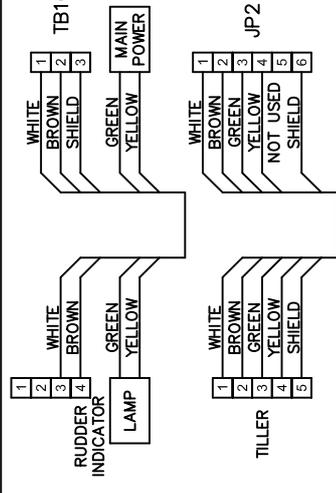
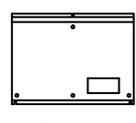
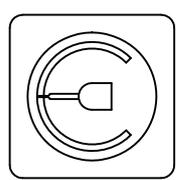
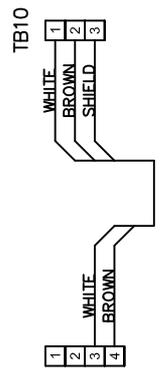
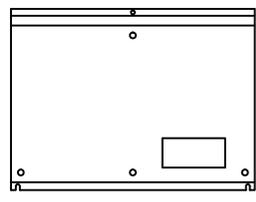
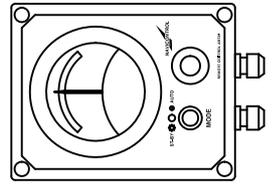
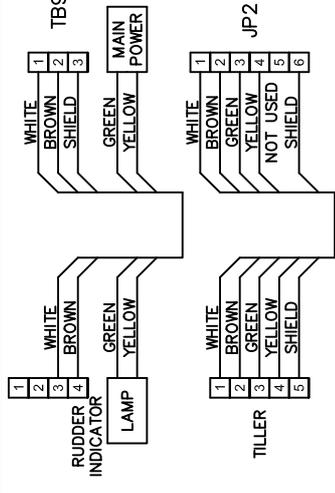
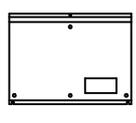
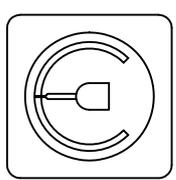
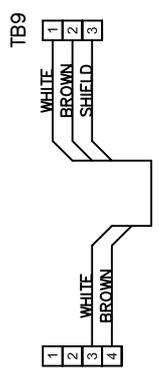
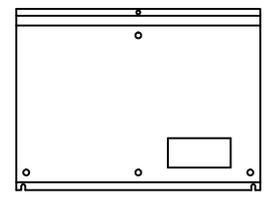
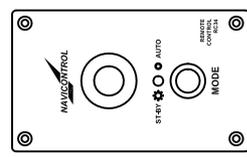
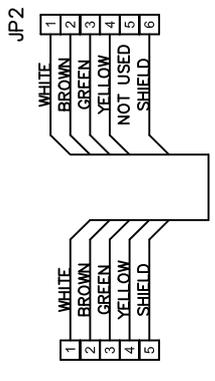
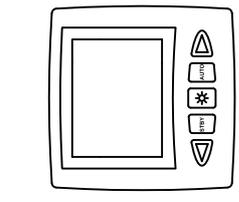
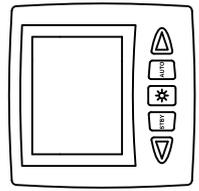
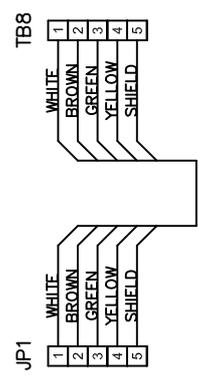
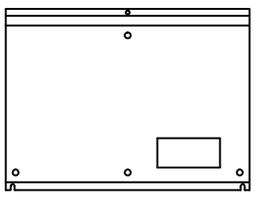
ALLARMI

SEGNALAZIONE	SIGNIFICATO	POSSIBILE CAUSA	RIMEDIO
NO COMP	Segnale bussola assente.	Forte disturbo magnetico nelle immediate vicinanze del sensore oppure guasto del sensore.	Rimuovere il disturbo. Chiamare il tecnico.
TILLR FAILR	Guasto sull'unità remota (tiller o palmare).	Pulsanti rotti sull'unità remota. Possibile entrata di acqua ed ossidazione dei contatti	Se possibile, scollegare l'unità remota. Chiamare il tecnico.
OFF COURS	Fuori rotta.	L'imbarcazione non riesce ad entrare in rotta in tempi ragionevoli. Possibile disturbo sulla bussola.	Rimuovere il disturbo.
NO FBACK	Mancanza di segnale del sensore feedback.	Feedback non funzionante.	Chiamare il tecnico.
NO RUDDR	Il timone non segue gli spostamenti comandati.	Possibile guasto su gruppo elettroidraulico. Presenza di aria nel circuito idraulico. Lasco eccessivo tra settore del timone e feedback.	Chiamare il tecnico. Eseguire lo spurgo del circuito idraulico. Serrare il collegamento meccanico tra settore del timone e feedback.
NO GPS INPUT	Assenza di segnale GPS.	Possibile guasto sul GPS. Il GPS non ha ancora calcolato la posizione. È stata disabilitata la trasmissione dati verso l'autopilota.	Consultare il manuale del GPS.
NO PLT INPUT	Assenza di segnale PLOTTER.	Il plotter non ha ancora trasmesso all'autopilota la rotta da seguire. È stata disabilitata la trasmissione dati verso l'autopilota.	Consultare il manuale del PLOTTER.
NO WND INPUT	Assenza di segnale da stazione del vento	Possibile guasto della stazione del vento. È stata disabilitata la trasmissione dati verso l'autopilota.	Consultare il manuale della stazione del vento
OVERLOAD	Sovraccarico elettronica di potenza dell'autopilota.	Possibile corto su alimentazione del gruppo elettroidraulico o delle elettrovalvole. Gruppo troppo grosso per elettronica del Processor Box.	Chiamare il tecnico.
OVERHEAT	Surriscaldamento elettronica del Processor Box.	Gruppo elettroidraulico troppo grosso. Il posto dove è stato installato il Processor Box non è sufficientemente ventilato.	Areare il locale dove è installato il Processor Box. Chiamare il tecnico.
LOW BATT	Batteria scarica.	La batteria è scarica e non eroga sufficiente corrente per far funzionare l'autopilota.	Accendere il caricabatterie.

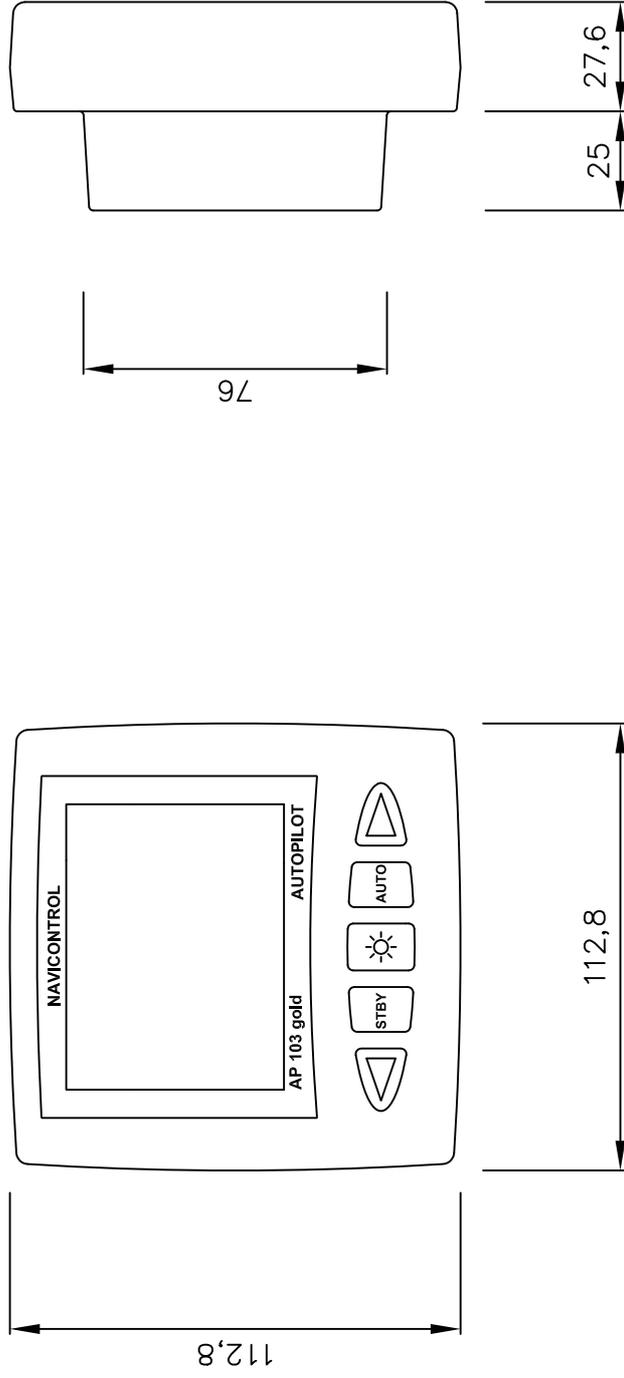
AUTOPILOT SYSTEM







AP103 GOLD CONTROL UNIT DIMENSIONS



RUDDER FEEDBACK FB30 mechanical installing / installazione meccanica

Measures A and B are MANDATORY for the correct performance of the autopilot.

Il rispetto delle misure A e B è OBBLIGATORIO per il corretto funzionamento dell' autopilota.

