

ACS A fra Menta Marine (Alletiders produkt)

Bestilling og modtagelse

Rådgivning før bestilling af Peter var glimrende med tydelig indsigt i de mange tekniske forhold – men han er jo også konstruktøren. Det gjorde beslutningen nemmere, da det jo er et andet koncept, hvor strømforbrug, microsensorer og støjniveau kombineret med gyroinformation er kernen i produktet. Ingen forbindelse til Navigator eller andre NMEA instrumenter. Og kan det nu virke. Men lad mig indledningsvis sige, at det er godt tænkt også fordi styreinformationerne ikke behøver at være med mange decimaler for at fungere. Det er jo sådan vi gør, når vi justerer manuelt på trimkontakterne.

Bestillingen på Internet var ganske nem med fin dokumentation på købet. Varen kom i løbet af 5 dage og var godt emballeret.

Kassen med ACS var fint inddelt og let at overskue og de enkelte delelementer passede fint til hvad manualen senere beskrev.

Installation

Anvisningerne i manualen var enkle og let at gå til. Det var ikke helt klart for mig hvad UP og FWD virkelig var, når man så på montagevejledningen. Men det var jo klart, når du holdt boksen i hænderne, at den skulle være lodret. (forbedringspunkt med evt. fysisk billede.)

I min Nimbus 310 sidder QL Trim kontrolboksen med motor og hydraulikolie-beholder agter i skibet.. Så det var naturligt at monterer ACS tæt på, så jeg ikke skulle forlænge ledninger, Men umiddelbart kunne bruge ledningerne fra QL og fastgøre dem i multistikket. Det betød også, at jeg havde + og – med sikring tilgængelig og kunne derfor blot fastgøre power til multistikket. Ledningerne fra QL var farvet, men manualen kendte ikke QL. Jeg vidste dog fra Peter, at det var det samme som Instatrim , så det var nemt at anvende farvekoderne derfra.. Senere viste det sig at ledningerne skulle ombyttes, men det beskriver manualen fint.

Installation af betjeningspanel vart nemt og passer faktisk der, hvor de sædvanlige manuelle knapper er monteret. Jeg valgte dog at placere det et andet sted, men det var fordi jeg samtidig udskiftede min selvstyrer. Og så blev det et hul, der blev ledigt.

Kalibrering

Kalibreringen med trimplanerne som det første køret fint. Først en kalibrering dockside og senere seatrail. Ved dockside kører QL motoren lidt frem og tilbage inden den efter ca. 1 minut stopper og så er kontrolboxen klar. Ved seatrail finder du blot fart og horisontal og vertikal position ved den fart der er 2/3 af din marchfart og så trykker du for kalibrering. Det er så enkelt.

Jeg er ikke sikker på at visningen af trimplanernes position i kontrolpanelet svarer til hele bevægelsesmuligheden for trim planet, i hvert fald for nederste position. Det har Peter senere bekræftet, at det gør panelet ikke i AUTO. Men det er ikke interessant, da båden i AUTO, når du først har kalibreret, kører optimal båd fart.

Når man kører trim i top eller bund stopper pumpen når der føles ”overbelastning” på pumpen. Det er en flot styring.

Prøvesejlads

Pøvesejlads foregik udfor Helsingør Nordhavn i **absolut helt fladt vandoverflade og ingen vind eller strøm.**

Jeg har haft min 1, prøvesejlads med midlertidig montering, dog med boksen på den plads tæt ved QL og lige under udstødningsrør agter og over skrueakselen.

Skift mellem manuelt og auto afhængig af fart (støjniveau) fungerer perfekt ved forskellige hastigheder. Sætter du en hastighed som marchfart husker den og ændre du det, så husker den det – perfekt ”fartmåling” til trimformål.

Ved drejning slår den fra, som den skal og ved lavere fart (støjniveau) det sammen. Og meget præcist. Det er rigtig godt!!!!!!!

Jeg satte AUTO ved forskellige hastigheder og den fungerede fint. En længere test var ved marchfart 12 knob og op til 24 knob stressede jeg boksen med hel skrå (45 grader) båd til stævn op og stævn ned og derefter gå på AUTO. Det gør den virkelig godt og kommer på kort tid tilbage til den oprindelige AUTO stilling. Også når man bevæger sig rundt i båden. GAIN 3 var bedst tror jeg på min 31 fods Nimbus 310, men jeg har kun sejlet på fladt vand.

Slukning

Ved slukning af motor trækkes trimplan op og det høres tydeligt at motoren bruger mere kraft svarende til at trimplanerne er oppe.

2. måneders erafrings

Instrumentet er nu færdigmonteret med kontrolpanel ved styrepladsen og kontrolboksen agter tæt på udstødningsrøret (se foto).





Jeg har nu sejlet 250 nm med min Menta ACS styresystem

Jeg sejler ud af havnen og når jeg når 2200 omdrejninger svarende til 10 nm, så slår systemet til og justerer vertikalt og horisontalt. Det er helt fantastisk. Jeg har prøvet at snyde systemet med ultra ekstrem udgangs situation, men nej, den finder den optimale situation, som jeg har kalibreret.

Den indstilling jeg har valg ved kalibreringen fastholdes og uanset om dieseltanken er halvtom (-200 liter) eller ombordværende flytter sig, så forbliver positionen den samme. Tænk hvor har jeg manuelt trimmet meget, når nogen satte sig op i bagbord side, gik agter, når vinden var kraftig fra styrbord, eller rullende søer fra agter.

De gamle kontakter er væk og jeg vil aldrig tilbage til den manuelle styring.

Hilsen en glad dansk motorsejler.

Jørgen vVnding
Helsingør