

dedicata ai visitatori del sito e agli appassionati di modellismo

NLmm 17 del 1 Gennaio 2022

e-mail: mitidelmare.it@tiscali.it - duilio.curradi@mitidelmare.it

Questa Newsletter integra le informazioni che si trovano sul sito www.mitidelmare.it. Viene pubblicata sul sito, è visualizzabile dalla home page ed è scaricabile in formato PDF. Se non desiderate ricevere questa newsletter potete chiedere di essere cancellati dalla mailing list a uno degli indirizzi sopra indicati - Grazie - Duilio Curradi

Il trasporto passeggeri negli ultimi due secoli

Chi segue il sito [mitidelmare.it](http://www.mitidelmare.it) e le Newsletter, conosce la particolare simpatia che nutro per quei piccoli disegni che riproducono i profili delle navi. In passato ne ho già pubblicati parecchi.

Adesso vi voglio proporre quelli delle navi passeggeri.

Sto rifacendo l'intera pagina e, quando avrò finito, ci saranno oltre 220 profili, dalle prime navi a ruote alle moderne navi da crociera.



Visita la pagina: http://www.mitidelmare.it/profilo_di_navi_passeggeri.html (in corso di completamento)

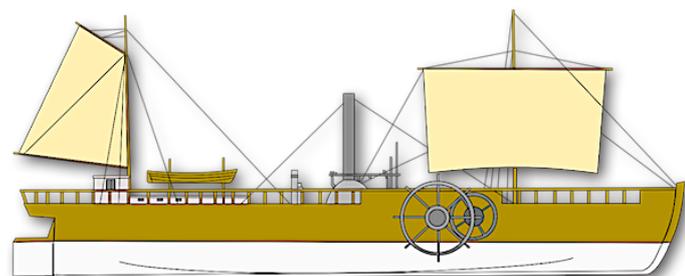
A partire dalla fine del XV Secolo, quando un certo Cristoforo attraversò l'Atlantico ma, soprattutto, riuscì a tornare indietro, i tentativi di "scoprire" terre fino ad allora sconosciute, si susseguirono e videro coinvolti famosi navigatori.

Non sempre queste avventure erano stimolate dal desiderio di conoscenza. Spesso prevaleva l'intenzione di trovare ricchezze o, quantomeno, stabilire contatti commerciali proficui con altri popoli.

Un esempio ce lo fornisce il navigatore olandese Abel Tasman che, per primo, avvistò l'isola di Tasmania, la Nuova Zelanda e arrivò fino alle isole Fiji.

I risultati scientifici di quei viaggi furono molto importanti ma Abel fu molto criticato dai suoi compatrioti olandesi perché, alla fine, non aveva portato utili economici.

In ogni caso le rotte oceaniche si andavano via via aprendo e il movimento di persone e di merci si andava intensificando. >>



Clermont - nave a vapore fatta costruire da Robert Fulton e fu impiegata per il primo trasporto di passeggeri paganti sulla linea New York - Albany. Velocità 5 nodi.

In questo numero:

da pag. 1: evoluzione delle navi passeggeri negli ultimi due secoli

da pag. 4: piccoli inconvenienti di tensione

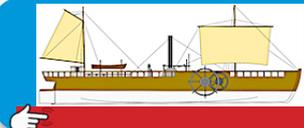
a pag. 7:

la flotta del sito [mitidelmare.it](http://www.mitidelmare.it):
Nave da crociera Costa Concordia.

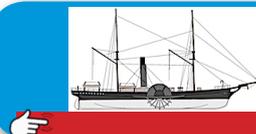
Mostre in programma

Collabora a questo sito e alle sue Newsletter con le tue idee e con le foto dei tuoi modelli.

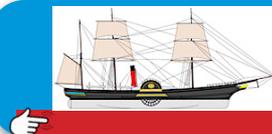
Se cliccate sulla riga rossa che si trova sotto ogni miniatura andate all'immagine ingrandita e alle notizie principali sulla nave.

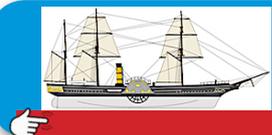
- 

Clermont
Nave passeggeri statunitense
Anno 1807 - Lunghezza 40 m
- 

Comet
Nave passeggeri britannica
Anno 1812 - Lunghezza 15 m
- 

Sirius
Nave passeggeri statunitense
Anno 1837 - 703 grt
- 

Great Western
Nave passeggeri inglese
Anno 1838 - Lunghezza 72 m
- 

Britannia
Brigantino a palo
Anno 1840 - Lunghezza 70 m
- 

Columbia
Nave passeggeri a ruote
Anno 1841 - 1.175 grt

Certo i viaggi non erano molto comodi. Si trattava di viaggiare sempre su velieri che, seppure sempre più grandi e sicuri, erano tutt'altro che confortevoli.

Solo all'inizio del XIX secolo si cominciò ad utilizzare la forza del vapore, già impiegata in molte attività terrestri, anche sulle navi.

Uno dei primi tentativi fu compiuto da Robert Fulton che fece costruire il Clermont (vedi il profilo nella pagina precedente). Sul battello, lungo 40 metri, fu montata una caldaia e una macchina a vapore monocilindrica che muoveva due ruote a pale laterali. Raggiungeva la velocità di 5 nodi e fu impiegata sulla linea New York-Albany per trasportare passeggeri a pagamento.



America
Transatlantico inglese
Anno 1848 - 1826 grt



Arctic
Nave passeggeri statunitense
Anno 1849 - Lungh. 86 m



Baltic
Nave passeggeri statunitense
Anno 1850 - 2112 grt

Anche gli inglesi cominciarono a costruire battelli del genere e, dopo le prime esperienze su acque interne, o comunque ristrette, fu deciso di tentare le più impegnative traversate oceaniche.

Le navi divennero più grandi e veloci e le prime rotte seguite furono quelle fra il Nord Europa e il Nord America. Erano infatti questi i viaggi che promettevano i maggiori profitti.

La propulsione era affidata, comunque, alle ruote a pale azionate da motrici a vapore ancora poco efficienti.

Queste navi erano sempre dotate, però, anche di attrezzatura velica ...perché non si sa mai.

Tracorsero i primi anni e, solo all'inizio della seconda metà del 1800, la propulsione a elica cominciò a prevalere sulla propulsione a pale.

L'attrezzatura velica rimase comunque presente fin verso la fine del XIX secolo.



Arago
Transatlantico statunitense
Anno 1855 - Lungh. 85,6 m



Adriatic
Transatlantico statunitense
Anno 1856 - 4145 grt



Bremen
Transatlantico tedesco
Anno 1858 - Lungh. 97 m



Great Britain
Transatlantico britannico
Anno 1843 - Lungh. 88,1 m



Cambria
Nave passeggeri inglese
Anno 1845 - 1423 grt



Washington
Transatlantico statunitense
Anno 1847 - Lungh. 70 m



Europa
Transatlantico inglese
Anno 1848 - 1843 grt



Asia
Nave passeggeri inglese
Anno 1850 - 2226 grt



City of Glasgow
Transatlantico britannico
Anno 1850 - Lungh. 69,2 m



Humboldt
Transatlantico statunitense
Anno 1850 - Lungh. 85,9 m



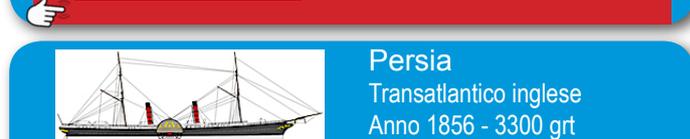
Pacific
Transatlantico statunitense
Anno 1850 - 2707 grt



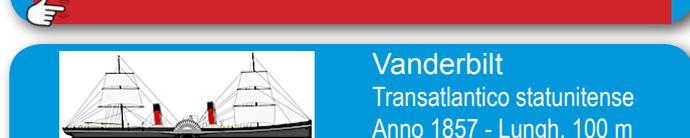
Arabia
Transatlantico britannico
Anno 1851 - Lungh. 89,6 m



John Bell
Transatlantico britannico
Anno 1854 - Lungh. 70 m



Persia
Transatlantico inglese
Anno 1856 - 3300 grt



Vanderbilt
Transatlantico statunitense
Anno 1857 - Lungh. 100 m



Great Eastern
Transatlantico inglese
Anno 1858 - Lungh. 210 m

Il passaggio dalla vela al vapore non fu, però, del tutto semplice.

I velieri si erano comunque sviluppati tecnicamente e l'attrezzatura velica poteva essere manovrata da equipaggi abbastanza ridotti.

C'era anche un altro elemento assai importante: per gli armatori il vento era gratis mentre il carbone doveva essere acquistato.

Inoltre molti passeggeri erano poco propensi a salire su navi nella cui "pancia" c'era del fuoco.

L'incendio, sulle navi, è sempre stato un grosso pericolo. Ad esempio i primi carbonili, o depositi di carbone, installati sulle navi erano piuttosto imperfetti e, a volte, provocavano addirittura esplosioni.

Al Museo Marinaro di Camogli è possibile ammirare un bellissimo quadro che mostra un veliero che, a vele spiegate, rimorchia un piroscampo in avaria.

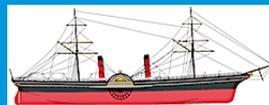
Comunque, alla fine, il traffico si affidò interamente alla propulsione meccanica anche per la possibilità di stabilire orari affidabili e viaggi, comunque più sicuri.

**Hibernian**

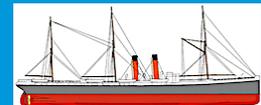
Transatlantico britannico
Anno 1861 - Lung. 85 m

**China**

Transatlantico britannico
Anno 1862 - Lung. 99 m

**Scotia**

Transatlantico britannico
Anno 1862 - 3871 grt

**Washington**

Transatlantico francese
Anno 1863 - Lung. 105 m

**City of Brussels**

Transatlantico britannico
Anno 1869 - Lung. 118,8 m

**Batavia**

Transatlantico britannico
Anno 1870 - Lung. 99 m

**Egypt**

Transatlantico britannico
Anno 1871 - Lung. 134 m

**Britannic**

Transatlantico inglese
Anno 1874 - Lung. 139 m

**City of Berlin**

Transatlantico britannico
Anno 1874 - Lung. 149 m

**Germanic**

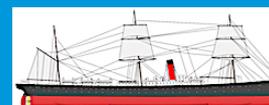
Transatlantico britannico
Anno 1875 - Lung. m

**Canada**

Transatlantico francese
Anno 1876 - Lung. 108 m

**Arizona**

Transatlantico britannico
Anno 1879 - Lung. 137 m

**Gallia**

Transatlantico britannico
Anno 1879 - Lung. 136 m

**Furnessia**

Transatlantico ritannico
Anno 1880 - Lung. 135 m

**Alaska**

Transatlantico britannico
Anno 1881 - 6932 grt

**City of Rome**

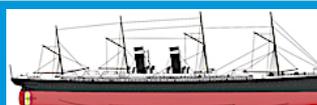
Transatlantico britannico
Anno 1881 - Lung. 171 m

**Parisian**

Transatlantico britannico
Anno 1881 - Lung. 134 m

**Werra**

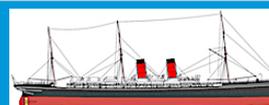
Transatlantico tedesco
Anno 1882 - Lung. 132 m

**Oregon**

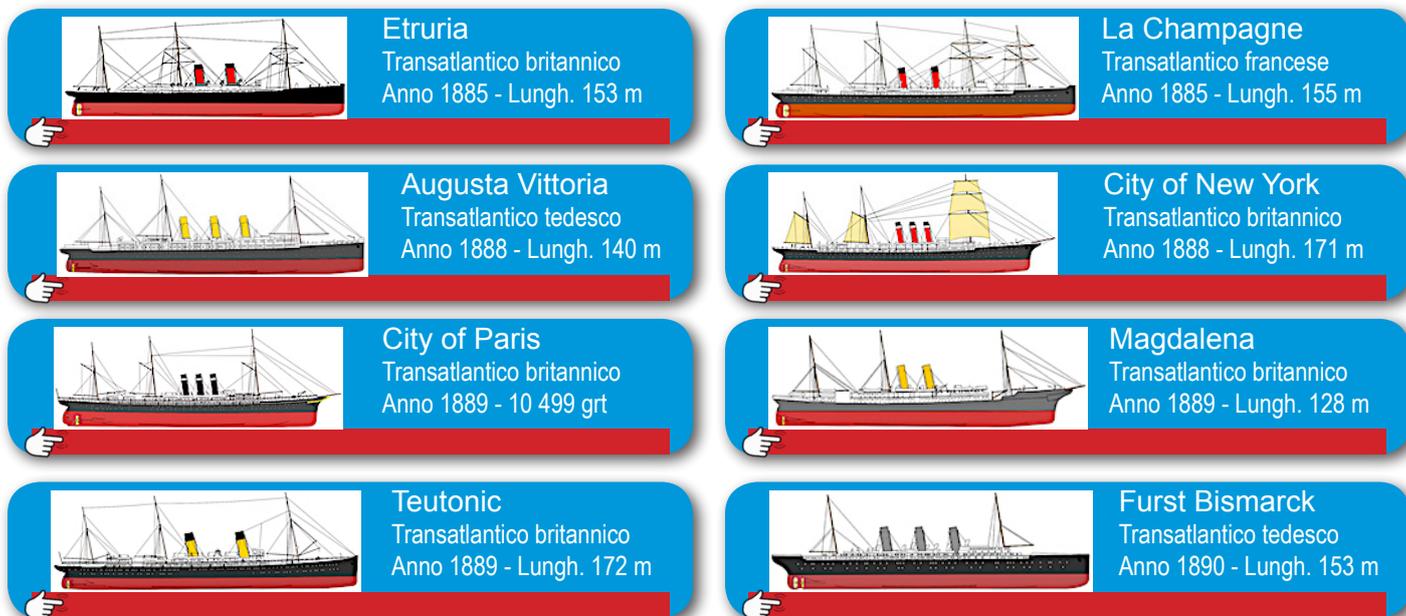
Transatlantico britannico
Anno 1883 - 7357 grt

**Westernland**

Transatlantico belga
Anno 1883 - Lung. 134 m

**Umbria**

Transatlantico britannico
Anno 1884 - 7718 grt



Altri profili che mostreranno navi fa la fine del 1800 e l'inizio del 1900 saranno sulla prossima Newsletter



Piccoli inconvenienti di tensione

Finalmente il nostro bel battello è finito, tutto funziona non bene ma benissimo, abbiamo controllato luci, motori, pompe acqua, argani, gru, etc... : alla fine ci sentiamo contenti e gratificati del nostro lavoro.

Poi arriva il sospirato momento del varo. Alla prima mostra alla quale ho portato il modello c'è anche la vasca e quindi siamo pronti per esibire davanti al pubblico il nostro piccolo capolavoro; finisce l'esibizione e arrivano icommenti.

Uno dei miei affezionati Soci mi dice "Bravo, bel modello. Ha veramente tutto, mi è molto piaciuto; però sai che ti dico,a mio parere la velocità è un po' eccessiva e snatura il modello. Vedi tu bla, bla...."

Ringrazio, incasso con il sorriso e penso a ciò che mi è stato detto: primi tarli!

A casa, rimuginando sul problema, esamino quali correttivi posso applicare:

- sostituire i motori, non se ne parla perché mi sono costati una bella cifra,
- mettere una demoltiplica meccanica sui motori, non se ne parla perché troppo rumorosa e, soprattutto, fa "mangiare" ai motori troppa preziosa corrente,
- demoltiplicare con pulegge trascinate da o'ring, non se ne parla perché, pur essendo una soluzione silenziosa e che non mi costa troppa corrente, non va bene perché non ho lo spazio,
- cambiare le eliche, no non va bene perché Raboesch, costose e belle.

D'altra parte la mia batteria è a 12V e non posso cambiarla perché le pompe sono a 12V...., perché anche tutto il resto come i motori sono a 12V.

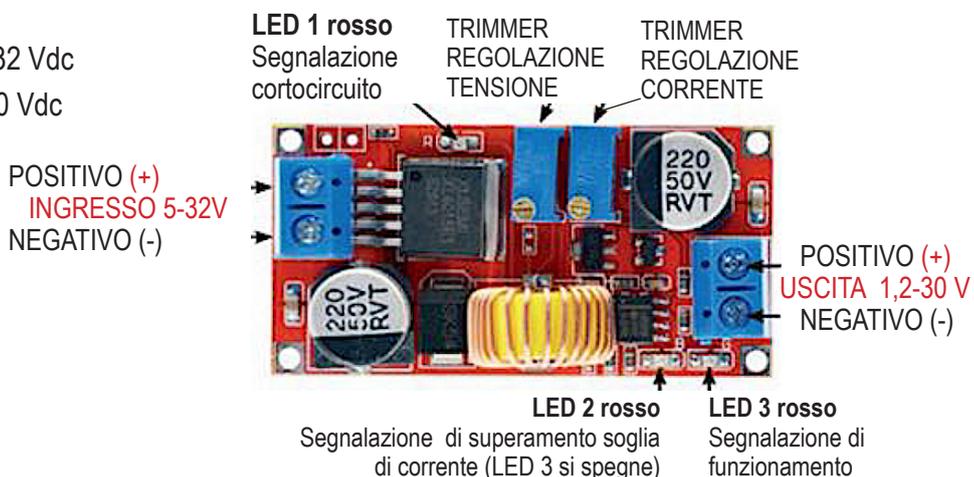
Quanto sopra, un po' romanzato, è quanto mi è accaduto con il mio battello a pale.

Ho subito pensato di rimediare sostituendo le pulegge con altre di diametro più consono ma, difficoltà a reperirne altre, sostituirle in un insieme sicuramente non pensato per tale necessità e, quindi, operazione disastrosa, forse realizzabile ma sicuramente disastrosa.

Allora ho cercato di ricondurre il problema alla sua essenza e cioè che stavo alimentando i motori alla tensione di batteria anzi alla massima tensione erogata dalla mia batteria; e qui mi è venuta incontro l'elettronica alla quale spesso mi rivolgo per trovare soluzioni.

Ho adottato, dopo aver cercato in rete e presso fornitori conosciuti, un circuito "stepdown" che ha la caratteristica di abbassare la tensione di ingresso in una tensione di uscita adatta al carico; è ovvio che questo circuito dovrà essere anche in grado di erogare la corrente necessaria senza "cuocere"! Nel mio caso ho utilizzato uno stepdown acquistato presso la Futura Elettronica di Gallarate, circuito con caratteristiche soddisfacenti le mie necessità (€ 5,90) in quanto i miei motori consumano molto poco.

- **Tensione di ingresso:** da 5 Vdc a 32 Vdc
- **Tensione di uscita:** da 1,2 Vdc a 30 Vdc (regolabile)
- **Corrente di uscita:** 5 A
- **Efficienza di conversione:** 90%
- **Ripple di uscita:** 50 mV (max)
- **Dimensioni (mm):** 51x26,3x14
- **Temperatura di funzionamento:** da -40°C a + 85°C

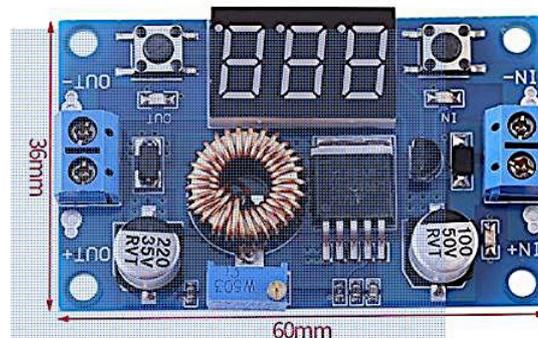


Un dispositivo del genere si può mettere a monte dell'ESC se la tensione di lavoro dell'ESC lo permette (un ESC a 12V non è detto che vada bene anche a 8V) oppure tra ESC e motore; come si vede è anche molto semplice da regolare con un cacciavite ed un trimmer.

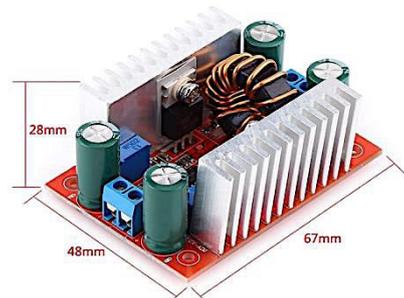
In rete se ne trovano non tanti ma tantissimi con caratteristiche valide ed alcuni addirittura con un piccolo indicatore delle tensione e/o corrente in uscita.

Specifiche tecniche:

- Tensione di ingresso: 4,0 V ~ 38 V (la tensione di ingresso deve essere almeno 1,5 V superiore alla tensione di uscita)
- Tensione di uscita: 1,25 V ~ 36 V (regolabile continuamente)
- Corrente di uscita: max. 5A (suggerito 4.5A o meno)
- Max. Potenza in uscita: 75W



- Tensione di ingresso: DC8.5V a 50V
- Tensione di uscita: DC10V a 60V (regolabile in continuo, default 19V)
- Max. Corrente di ingresso: 15A (si prega di migliorare la dissipazione del calore se più di 8A)
- Max. Corrente di uscita: 12A

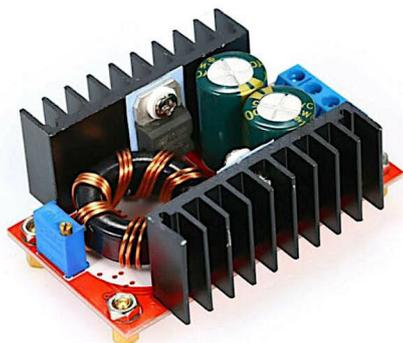


- Tensione d'ingresso: 4-40V
- Tensione di uscita: 1,25-36V
- Corrente di uscita: 5A costante, con raffreddamento supplementare 8A
- Efficienza: 94%
- Dimensioni: 61x41x27mm



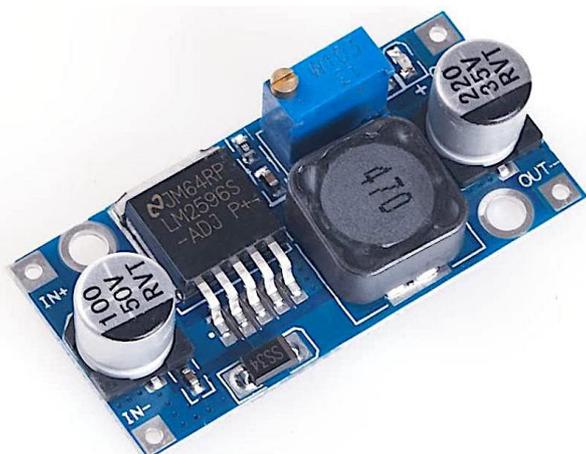
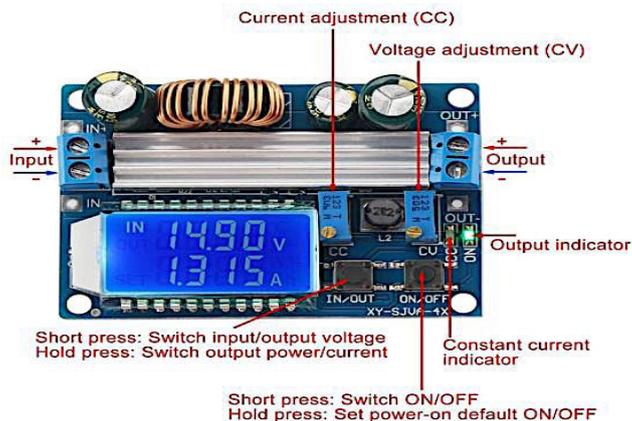
Potrei andare avanti così per pagine e pagine ma penso che i miei lettori sappiano farlo da soli; credo di dover dire che ciò che è possibile per dover abbassare la tensione è anche possibile quando, con batteria per esempio a 7,2V si debba alimentare un qualsiasi dispositivo a tensione maggiore, es. 12V.

In questo secondo caso potremo ricorrere a circuiti “stepup” ovvero elevatori di tensione da anteporre tra batteria ed ESC oppure tra ESC per i motori oppure direttamente tra batteria ed utilizzatore; anche in questo caso segnaliamo alcuni stepup trovati in rete.



Tensione d'ingresso: DC 10V-32V
 Tensione d'uscita: DC12V-35V (continuously adjustable)
 Corrente d'uscita max: 6A (Max.)
 Corrente d'ingresso max: 10A (Max.)
 Potenza d'uscita: con dissipatore: 100W (Max.)

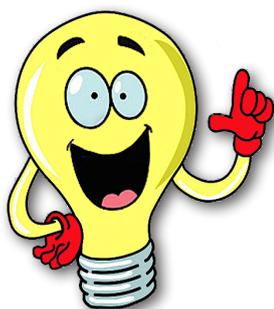
Tensione di ingresso: 5,5-30
 Tensione in uscita: 0,5-30 V DC
 Corrente di uscita: 0,2-3 A regolabile, migliorare dissipazione del calore può essere fino a 4 A



Intervallo di ingresso: 3V ~ 32V
 Gamma di uscita: 5V ~ 35V
 Corrente di ingresso: 4A (max),
 Anche in questo caso solo imbarazzo della scelta.

per informazioni e delucidazioni puoi rivolgerti a Mario.
msarti41@gmail.com

Le tue idee per migliorare questo sito e le sue Newsletter



Se sei appassionato di modellismo, e in particolare di modellismo navale, sei certamente abituato a superare infiniti problemi, grandi e piccoli.

Mentre procedi con la tua realizzazione ti devi inventare, certamente, tante soluzioni che possono tornare utili anche a tanti altri appassionati.

Pubblicale su questo sito e sulle sue Newsletter. La tua soddisfazione sarà almeno doppia.

spediscile a:
mitidelmare.it@tiscali.it o duilio.curradi@mitidelmare.it

E' entrato nella flotta dei mitidelmare.it il modello, in scala 1:200, della

nave da crociera **Costa Concordia** *di Gianfranco Roggiero*



La nave da crociera Costa Concordia, costruita dai cantieri navali Fincantieri di Genova, è stata varata nel settembre del 2005 ed è entrata in servizio nel luglio 2006.

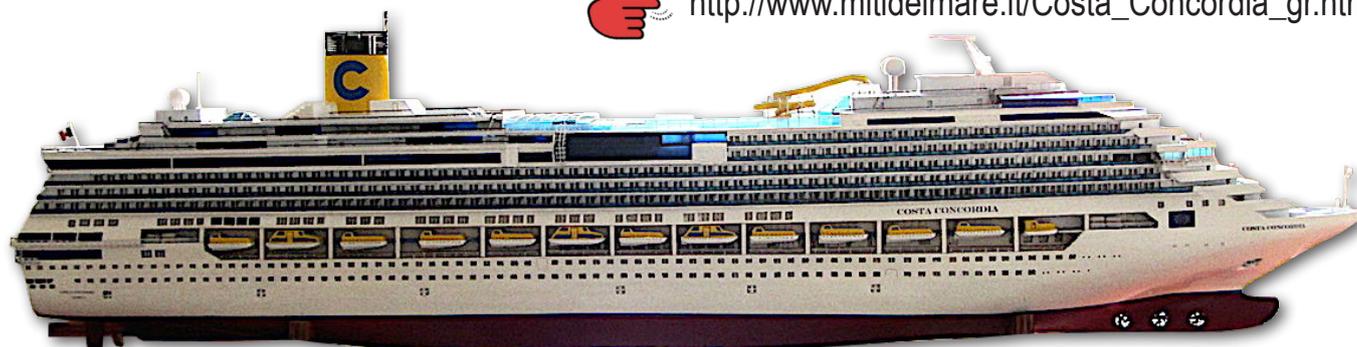
Naufagata all'isola del Giglio il 13 gennaio 2012, provocando 32 vittime, è stata successivamente raddrizzata e riportata in condizione di galleggiamento.

L'operazione ha richiesto interventi di altissima tecnologia. La nave è stata rimorchiata a Genova per la demolizione.

Guarda la scheda del modello:



http://www.mitidelmare.it/Costa_Concordia_gr.html



Contribuisci ad arricchire il sito [mitidelmare.it](http://www.mitidelmare.it) con i tuoi modelli

Altri miti costruiti da amici navimodellisti

Se costruisci modelli di navi puoi vedere le tue opere pubblicate sul sito. Basta che segui le semplici istruzioni che trovi a questo link:

http://www.mitidelmare.it/Pubblica_i_tuoi_modelli_sul_sito_mitidelmare.it.html oppure le puoi raggiungere dalla home page.



Mostre e fiere in programma

Fiera di Norimberga

Prossima edizione: 2-6 Febbraio 2022 www.spielwarenmesse.de

Euromodelbouw Genk

Belgio - Prossima edizione: 5-6 marzo 2022 www.euromodelbouw.be

Model expo Italy - Verona

Prossima edizione: 12-13 marzo 2022 <http://www.modeexpoitaly.it>

Fiera di Mannheim - Faszination Modellbahn

Internationale Messe für Modelleisenbahnen, Specials & Zubehör

Prossima edizione: 11-13 Marzo 2022 www.faszination-modellbahn.com

Hobby model expo - spring edition - Novegro

Prossime edizioni: 2-3 Aprile 2022 www.parcosposizioninovegro.it