miti del mare

NEWSLETTER

del sito www.mitidelmare.it

dedicata ai visitatori del sito e agli appassionati di modellismo

NLmm 26 del 1 dic. 2022 e 1 genn. 2023

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

RALLENTAMENTO

Il minicantiere del sito mitidelmare.it è impegnato in una nuova realizzazione.
Si tratta di una operazione piuttosto importante della quale, però, avrete ampia informazione solo a lavori conclusi.
Questo comporterà qualche ritardo nella produzione delle **Newsletter che diventano bimensili**.

In questo numero:

da pag. 1 - Pilotina per servizi di porto e per turismo (modello didattico)

Pag 5 - Progetti didattici

Pag 5 - Manovrabilità dei modelli

Pag. 9 - La flotta dei visitatori del sito - Eppleton Hall

Pag. 10 - Mostra di modellismo MODEL EXPO ITALY - Verona

Contribuisci ad arricchire il sito www.mitidelmare e queste Newsletter con le tue idee e con i tuoi modelli.

Tutti coloro che seguono il sito www.mitidelmare.it e le sue Newsletter, conoscono il progetto di creare prototipi di imbarcazioni a scopo didattico.
L'idea, nata dal Socio A.N.V.O. Massimo Galletti ha visto, come prima realizzazione, il modello di una lancia baleniera.
Si tratta di modelli di semplice realizzazione tesi a favorire l'avvicinamento alla nobile arte del modellismo navale.
Adesso è in corso lo sviluppo di un modello un po' più complicato: si tratta di una **pilotina navigante.**

Modelli didattici

Pilotina per servizi di porto e per turismo

La costruzione può essere realizzata da chiunque, con particolare riguardo per le persone della terza età o da giovani, e diversamente giovani, che vogliono provare a cimentarsi con la nobile arte del modellismo navale.

Il modello, in scala 1:35, riproduce una pilotina di 14 m, con scafo a spigolo.
E' lungo 40 cm e largo 7,5 cm - Il modello può essere motorizzato.

Con la costruzione del modello della lancia baleniera sono state fornite le informazioni di base per la costruzione di un modello in legno.
Si è visto come costruire lo scafo, partendo dal disegno del "piano di costruzione", con il taglio della chiglia e delle ordinate. Il loro montaggio e l'applicazione del fasciame. La costruzione degli accessori.
Adesso facciamo un passo in più. Realizziamo un'imbarcazione un po' più impegnativa.
Il manuale completo sarà pubblicato sul sito www.mitidelmare.it appena pronto e a prototipo finito.

Capitolo I
COSTRUZIONE DELLO SCAFO

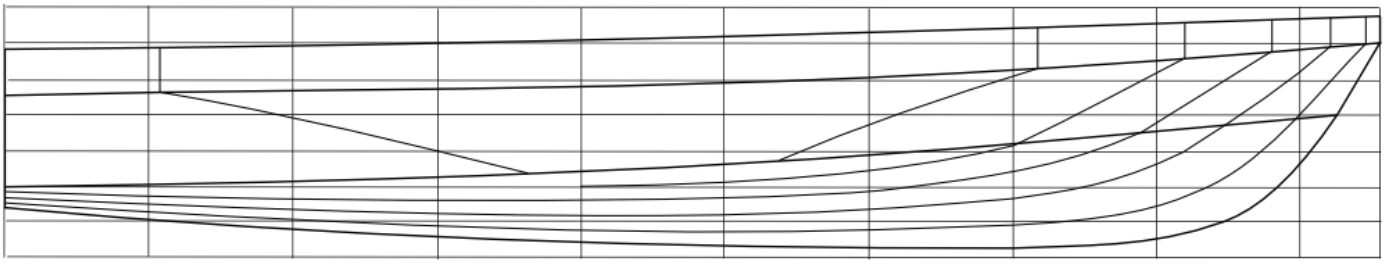
dal manuale in corso di preparazione

Qusto progetto segue quello di una “lancia baleniera” già sviluppato dal sito mitidelmare.it e destinato a favorire l’avvicinamento al modellismo navale di quanti vorrebbero cominciare con qualcosa di non troppo complicato.
La monografia di questa prima imbarcazione può essere scaricata, gratuitamente, da:
http://www.mitidelmare.it/Modelli_didattici/Lancia_baleniera/Lancia_Baleniera_-_monografia.1.pdf

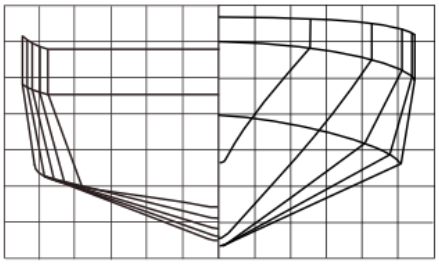
Adesso abbiamo provato a costruire una pilotina, con scafo a spigolo, eventualmente motorizzabile ed illuminabile.
Questa monografia illustra, passo passo, tutte le fasi della costruzione del prototipo facilitando, con molte immagini, la comprensione di tutte le fasi.
Attenzione però. Non si tratta di una scatola di montaggio. Dopo la costruzione dello scafo e delle strutture principali, per cui sono stati preparati i disegni (vedi allegati da stampare), è lasciata alla fantasia del Costruttore, e alla sua abilità, la realizzazione delle finiture per le quali sono fornite, comunque, opportune linee guida.

Il piano di costruzione

Le navi e, naturalmente, i loro modelli, nascono da un disegno che si chiama “piano di costruzione”.

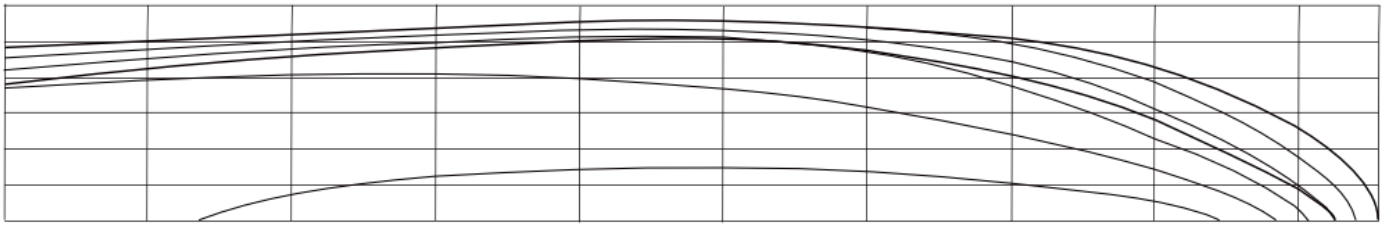


A - Sezione longitudinale



B - Sezione trasversale

C - Sezione orizzontale

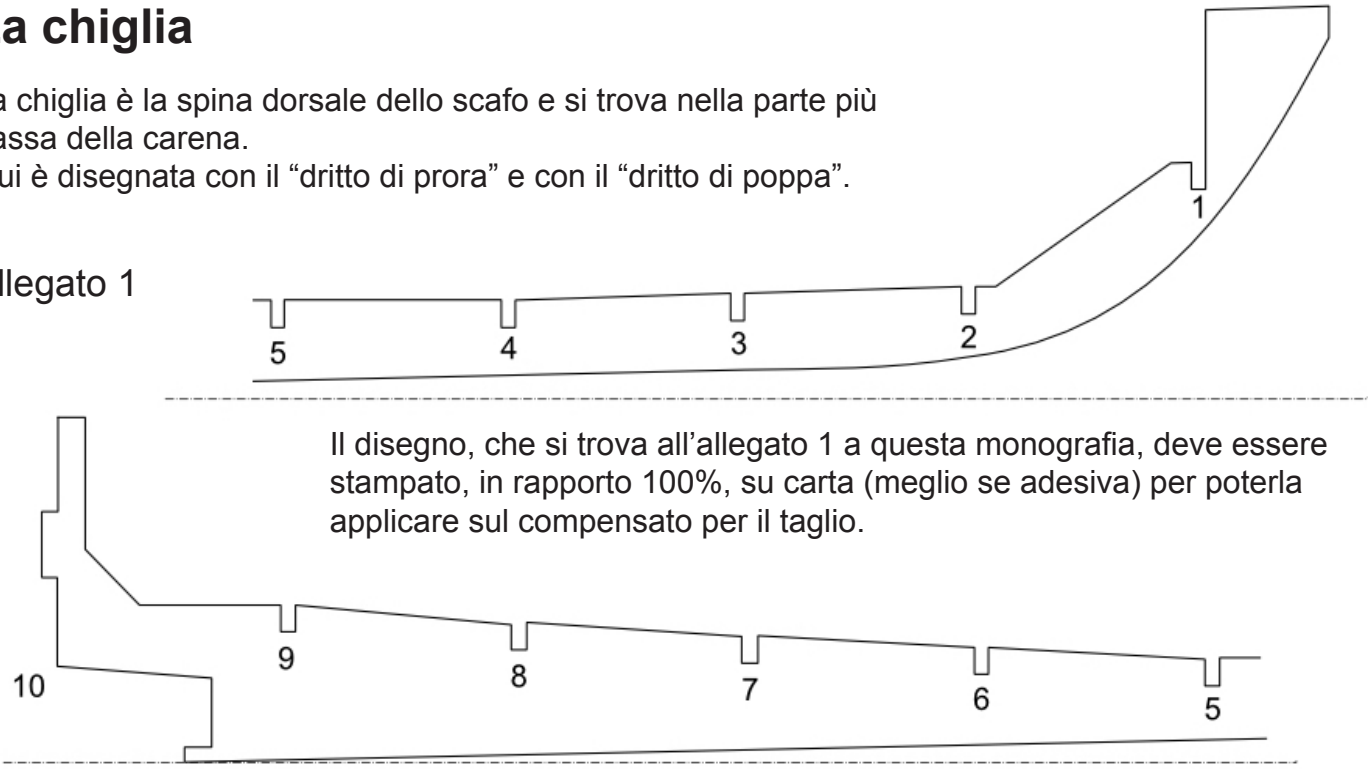


Questo disegno si ottiene facendo intersecare lo scafo da una serie di piani longitudinali, trasversali e orizzontali.
I piani longitudinali (paralleli alla chiglia) danno luogo all’immagine “A” - sezione longitudinale.
I piani trasversali (perpendicolari alla chiglia) danno luogo all’immagine “B” - sezione trasversale.
I piani orizzontali (paralleli al galleggiamento) danno luogo all’immagine “C” - sezione orizzontale.

La chiglia

La chiglia è la spina dorsale dello scafo e si trova nella parte più bassa della carena.
Qui è disegnata con il “dritto di prora” e con il “dritto di poppa”.

Allegato 1

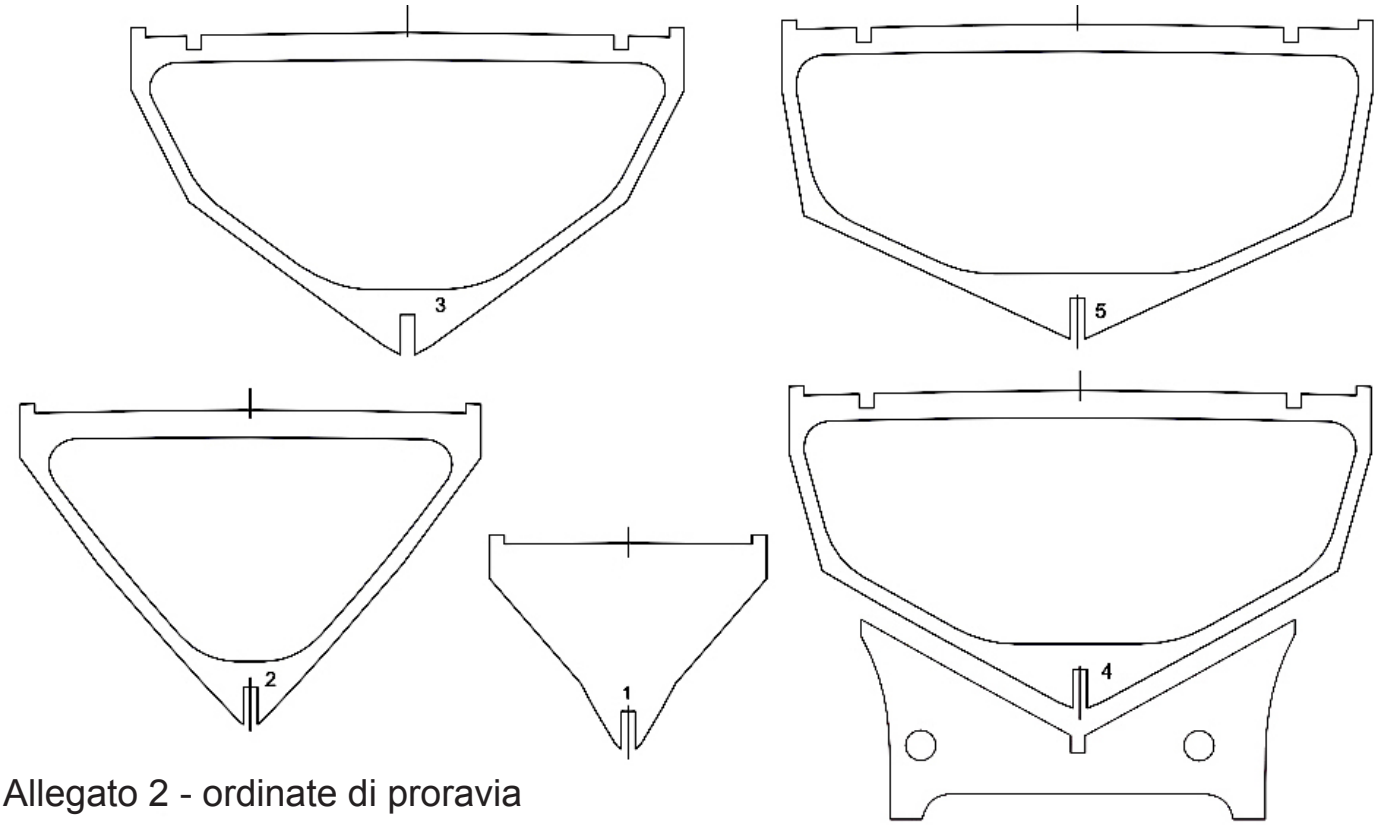


Il disegno, che si trova all’allegato 1 a questa monografia, deve essere stampato, in rapporto 100%, su carta (meglio se adesiva) per poterla applicare sul compensato per il taglio.

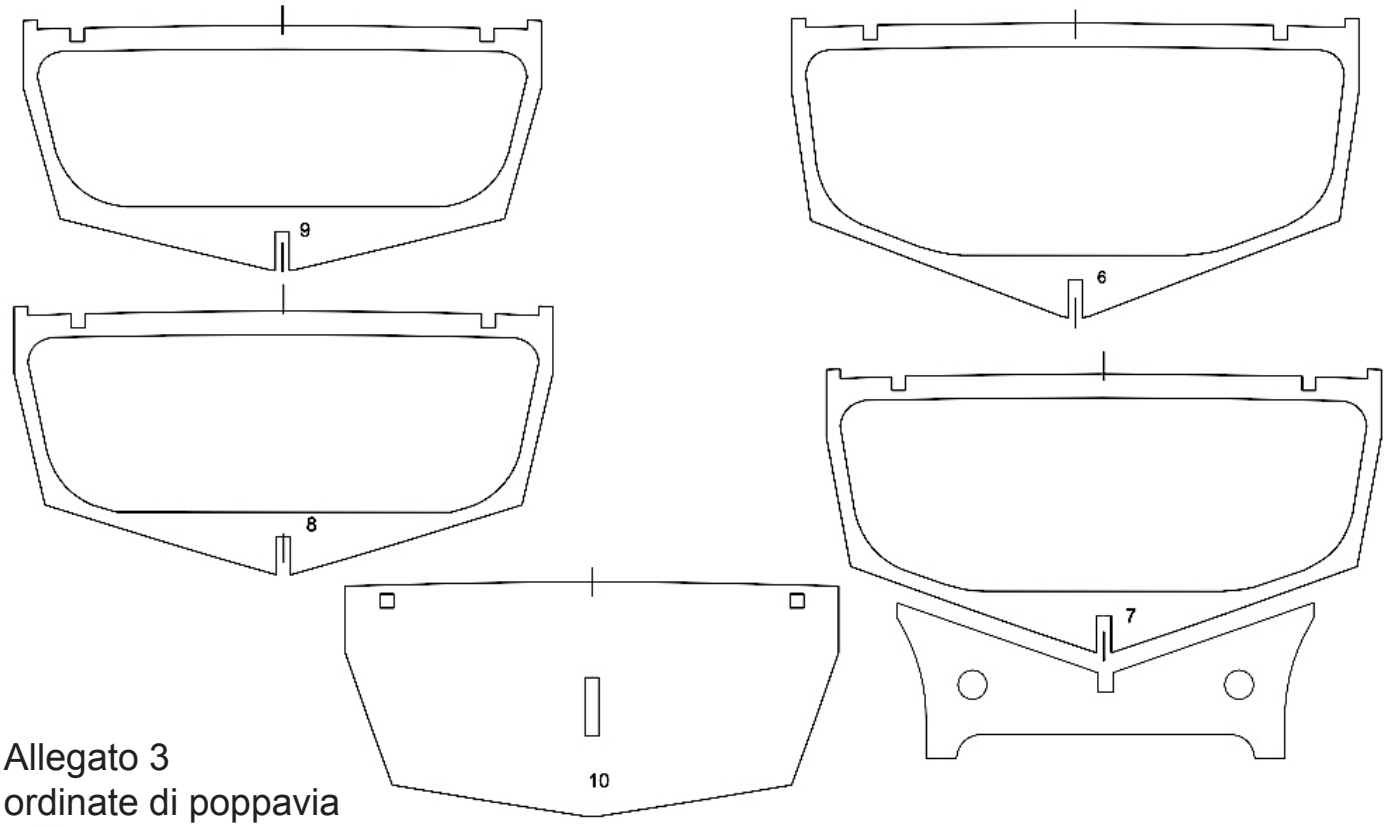
Il disegno è in due pezzi per poter entrare in un formato A4. Ovviamente le due parti vanno ritagliate e applicate sul legno allineandole perfettamente. A questo scopo bisogna fare riferimento alla linea tratteggiata che si trova alla base delle due metà.
Negli incastri, numerati da 1 a 9, si inseriranno le ordinate.
L’ordinata n. 10, ovvero lo specchio di poppa, si andrà ad incastrare al dritto di poppa.

Le ordinate

Le ordinate sono i pezzi di costruzione, a forma di “U”, che si appoggiano sulla chiglia e che costituiscono le vere costole dello scafo. Si chiamano anche quinti o centine.



Allegato 2 - ordinate di proravia

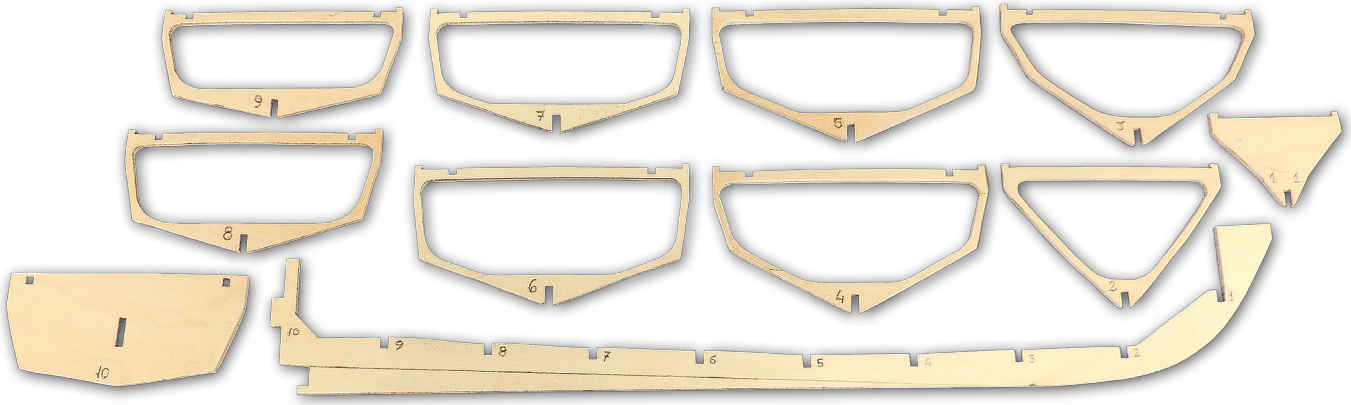


Allegato 3
ordinate di poppavia

I profili delle ordinate del nostro modello sono stati ricavati, naturalmente, dalla sezione trasversale del piano di costruzione.
Sono riprodotte negli allegati 2 e 3 e devono essere stampate, sempre in rapporto 100%, su carta, meglio se adesiva, e incollate sul compensato per il taglio.
Anche le ordinate, come la chiglia, devono essere ricavate da compensato di betulla dello spessore di 3 mm.

Sotto le ordinate 4 e 7 ci sono i profili, rispettivamente, della parte prodiera e della parte poppiera dell'invasatura. Ovvero della struttura sulla quale poggerà il nostro modello sia durante la costruzione che una volta finito. Adesso, armati di pazienza e di un buon seghetto da traforo, possibilmente elettrico, titagliamo tutti i nostri pezzi.

Fatto appello alle nostre doti di precisione cerchiamo di seguire, al meglio, i profili del disegno. L'immagine qui sotto mostra i pezzi che andranno a comporre lo scheletro della nostra imbarcazione. Un po' di carta abrasiva per togliere le sbavature e il primo passo lo abbiamo fatto.



Progetti didattici

Nelle Newsletter uscite negli scorsi mesi avete trovato ampia descrizione del "progetto didattico" di una lancia baleniera. Lo scopo di questi progetti è di mettere a disposizione di chi vuole provare ad impegnarsi nella nobile arte del modellismo navale dei lavori relativamente semplici ma in grado, comunque, di garantire ottimi risultati. Il primo ha riguardato questa "lancia baleniera". Provate a realizzarla. Non è difficile, richiede poco materiale ed una attrezzatura limitata ma aiuta ad acquisire elementi assai utili per questo hobby.
Potete scaricare la monografia completa a questo indirizzo:

http://www.mitidelmare.it/Modelli_didattici/Lancia_baleniera/Lancia_Baleniera_-_monografia.1.pdf

Per realizzare i tuoi modelli utilizza anche le informazioni che trovi sul sito:

http://www.mitidelmare.it/

Ci sono notizie, suggerimenti, esempi e quant'altro ti potrà risultare utile. Puoi anche rivolgerti all'autore del sito:

duilio.curradi@mitidelmare.it

mitidelmare.it è un sito personale, senza pubblicità e senza scopo di lucro, che vuole solo aiutare chi cerca informazioni sull'arte del modellismo navale e non solo.

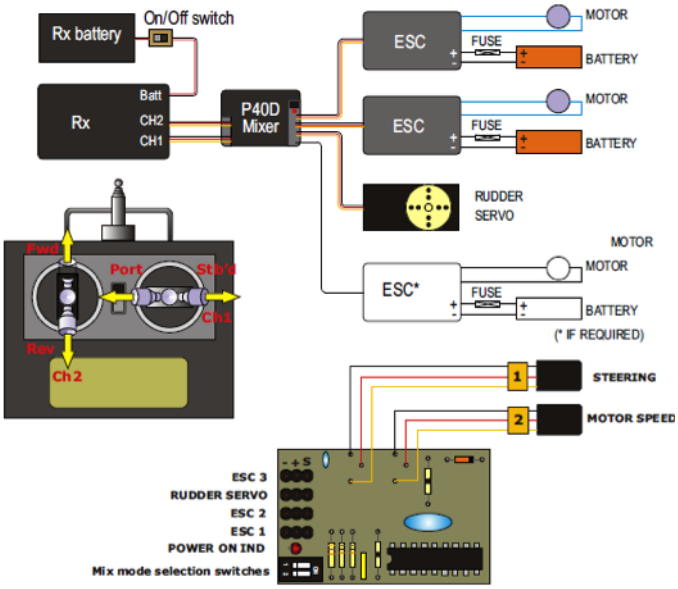
Manovrabilità dei modelli: motori, timoni e...

Testo e immagini forniti dall'autore dell'articolo

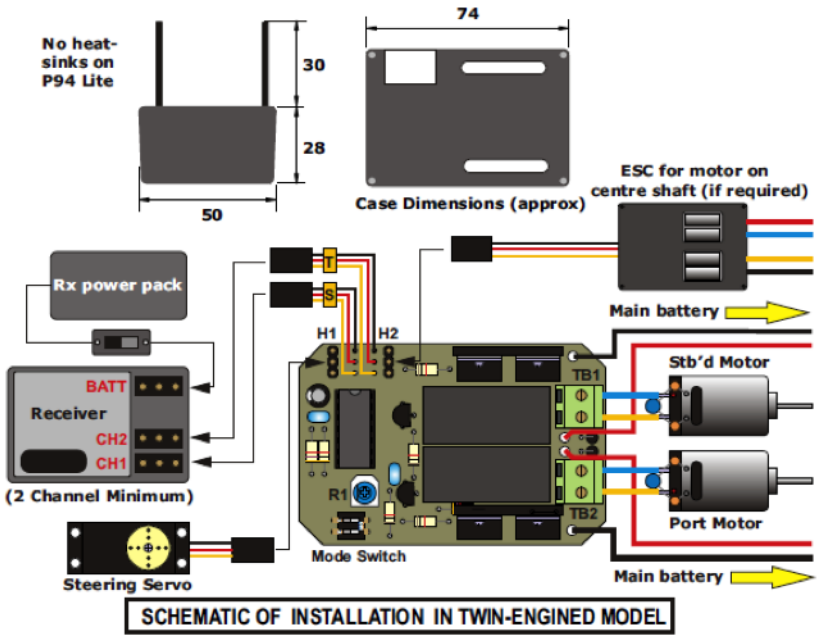
Molti modelli dinamici navali, staticamente perfetti e rispondenti all'originale, una volta visti in vasca costringono a rivedere le proprie positive prime impressioni. I perché possono essere molteplici e di varia natura; luci, suoni, il modo di manovrare, la velocità, le onde che solleva, etc. In questa sede vorrei occuparmi sopratutto della manovrabilità e dinamica del modello; questi due aspetti sono essenzialmente legati ai motori ed al/ai timoni. In queste note parlerò esclusivamente di battelli a due o più motori.
Motori: si deve scegliere con cura il loro dimensionamento ovvero numero minimo e massimo dei giri, il campo di tensione da utilizzare, il tipo di giunto con cui unirli agli assi e per ultimo il tipo di eliche, tre, quattro e più pale; un motore troppo veloce può rendere più smorzata l'azione del timone e meno naturale il movimento del battello.
Timone/timoni: può succedere che pur avendo rispettato misure e dimensioni il modello non risponde al meglio e nelle manovre non si comporta in maniera credibile; allora che fare? La prima cosa che viene in mente è di aumentare la dimensione del/dei timoni ma così si falsa il modello. D'altra parte cambiare i motori comporta dover ritoccare componente costosi e fastidiosi aggiustamenti alle strutture interne dello scafo.
Prendiamo in esame una tipologia di modelli molto vista in vasca ovvero i rimorchiatori; nella realtà sono mezzi da lavoro utilizzati all'interno dei porti quindi devono avere potenza e sopratutto manovrabilità; con i doverosi aggiustamenti quanto posso suggerire è applicabile a qualsiasi modello navigante.

Dato per scontata la verifica del dimensionamento degli organi preposti al movimento, vediamo come poterli utilizzare per coadiuvare le manovre; ripeto che ovviamente quanto dirò è valido per modelli con due o più motori. Si possono esaminare varie opzioni, tutte legate ovviamente al movimento del timone: metodo "tank" ovvero il fermo di uno dei motori o l'inversione del moto di uno dei due motori (motori in fase), inversione che può essere parziale o totale (100% o 50/60%).
In commercio ci sono efficienti dispositivi (e mediamente costosi) dedicati alla gestione dei motori; ne cito tre:

P40 Marine Motor Mixer



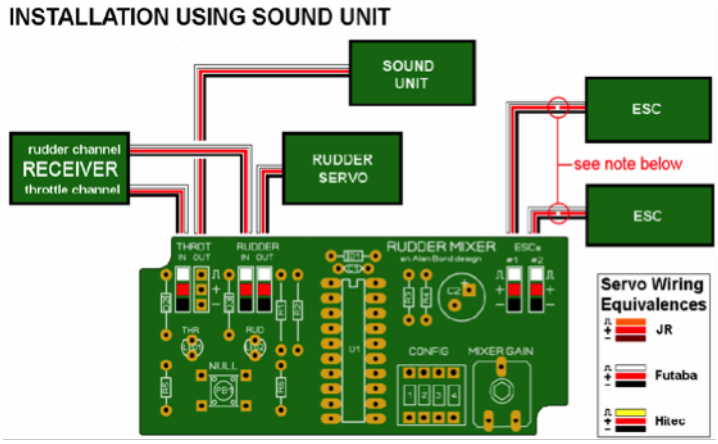
P94 Dual Esc/Mixer Multicontroller



Come si può vedere dai due schemi entrambi i dispositivi possono gestire due o tre motori però con differenti metodologie; il primo, P40 (£ 28,00), a seconda del numero di motori, necessita di due o tre ESC ed altrettante batterie.
Il secondo P94 (£ 79,00 che ho utilizzato sulla mia Smit Nederland), include nel medesimo dispositivo sia la gestione che i due ESC per il diretto pilotaggio dei due motori; di questo sistema da considerare la massima esemplificazione.
Tutti e due i dispositivi tramite dei dip switch permettono la gestione motori in quattro diversi modi che sono:

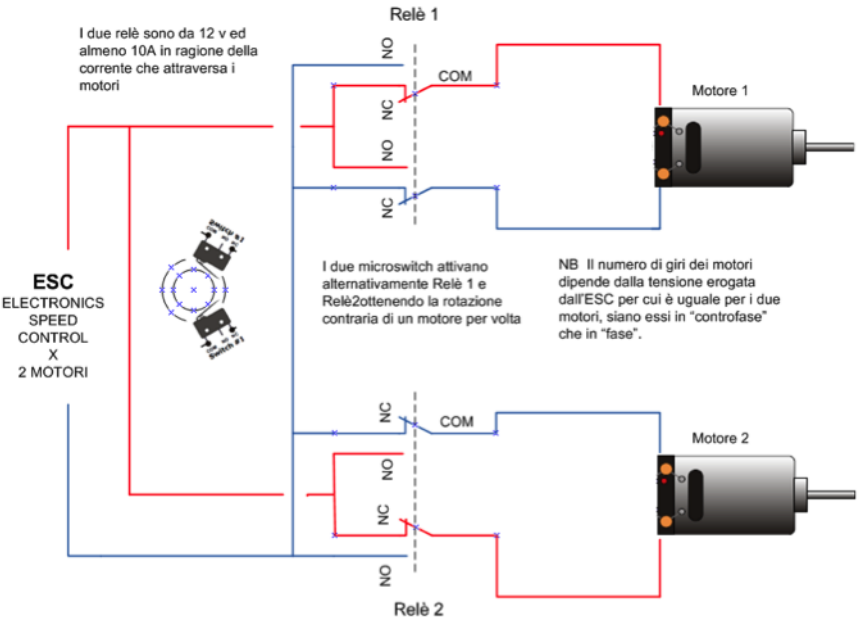
- modo “tank”, ovvero per migliorare la virata uno dei due motori viene bloccato,
- modo 100%, ovvero uno dei due motori cambia direzione di moto mantenendo lo stesso numero di giri dell’altro motore,
- modo 50%, ovvero uno dei due motori cambia direzione di moto ma alla metà dei giri dell’altro motore,
- bow thruster, ovvero il pilotaggio di due o più thruster da far lavorare nella stessa direzione o in direzioni opposte .

Rudder Mixer

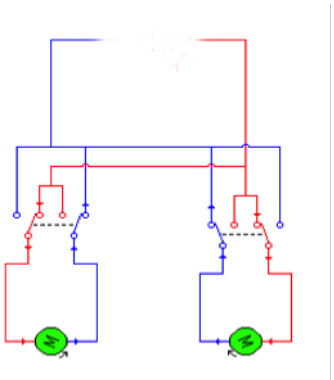


Il Rudder Mixer (£ 30,00) è simile al P40 perché ha bisogno per pilotare i motori di due ESC ma necessita di una sola batteria; da notare che tutti e tre i dispositivi possono pilotare anche unità suono motore, mio consiglio MK2 (£ 52,95 montata sulla mia Smit Nederland) e MK3 (£ 32,00) due unità veramente realistiche e programmabili anche delle quali dirò qualcosa in un dedicato articolo.
Questo a mia conoscenza, quello che si può reperire facilmente sul mercato; se a qualcuno interessa posso fornire dove e come acquistare. Ci sono poi sistemi “autoctoni” di gestione motori che di seguito tratteggerò.

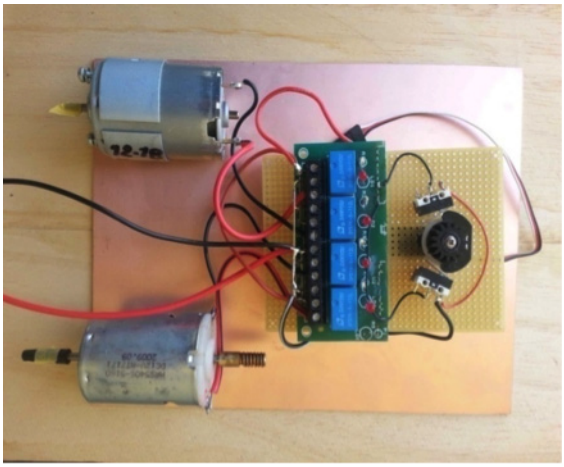
Metodo IN FASE 100%



I fili blu e rosso sono i terminali di un ESC; i due microswitch sono azionati da una camme montata sull’albero di un servo collegato in parallelo a quello del timone e fanno commutare autonomamente ed in sincrono con il movimento del timone i due relè.

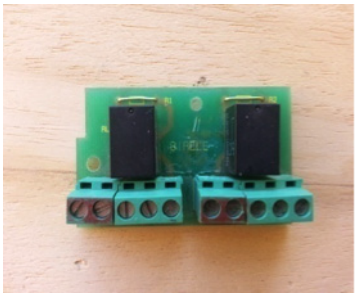


per informazioni e delucidazioni puoi rivolgerti a Mario.
msarti41@gmail.com



I relè dovranno essere a doppio scambio ed in grado di commutare le correnti che scorrono nei motori; i due motori, normalmente in "controfase", se commutati gireranno entrambi a destra piuttosto che a sinistra e con eguale numero di giri. Lo svantaggio di questo circuito è quello di dover commutare le forti correnti che scorrono nei motori; il vantaggio, come già detto, è di poter, sia pure ad eguale numero di giri, mettere in "fase" i due motori. Allego foto del prototipo realizzato con parti di recupero.

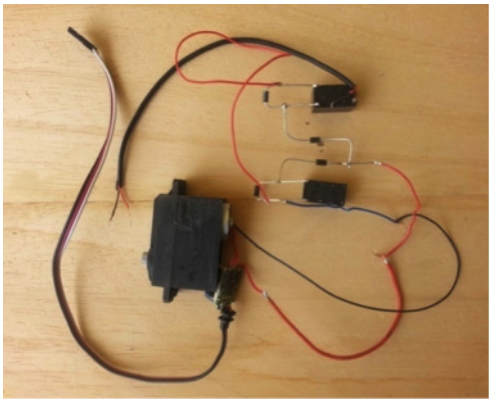
Metodo TANK 0%

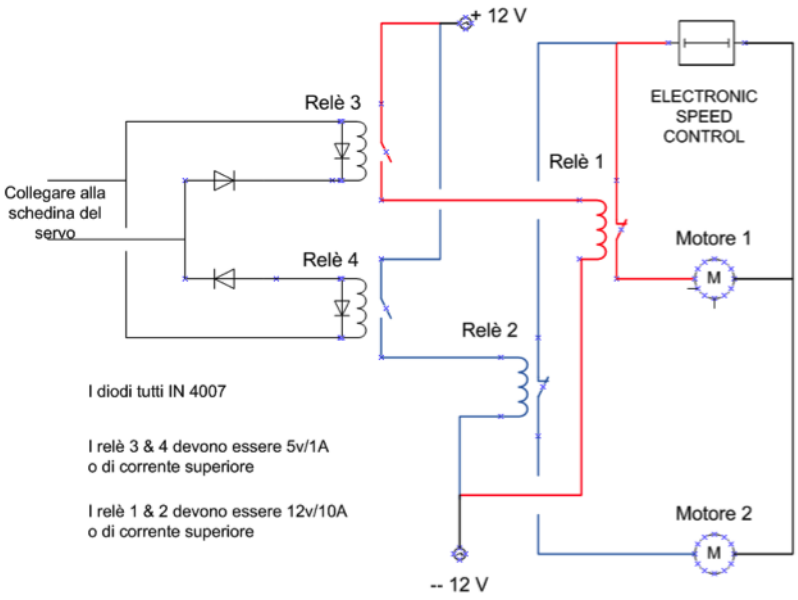


Questo metodo ricalca il modo di sterzare dei carri armati ovvero viene interrotta l'alimentazione di uno dei due sistemi di trasmissione e quindi il mezzo ruota facendo perno sul cingolo fermo; possiamo applicare lo stesso principio ai due motori del nostro battello senza alcun problema. Vediamo come.

1° circuito - Lo stesso circuito precedentemente illustrato con un minimo di cambiamenti può divenire un buon sistema "tank". Basterà sostituire i relè doppio scambio con relè mono e con essi interrompere i collegamenti tra ESC ed i due motori.

2° circuito - Dal cassetto degli avanzi prendiamo un vecchio servo, togliamo le quattro viti del fondo e scolleghiamo il motorino; ai due fili della schedina colleghiamo il circuito elettrico assemblato come da figura. Colleghiamo il servo in parallelo a quello del timone con un cavetto Y" ed il più è fatto.





I quattro diodi potranno essere 1N4001....1N40007, i relè R3 R4 dovranno avere una resistenza di circa 500 ohm. Anche di questa idea ho realizzato il prototipo ed è funzionante; ve lo mostro ma senza i due relè di potenza R1 R2 da dimensionare in base alla corrente assorbita dai motori. E' un vero "orrore" da non copiare però funziona.
Nel primo circuito la posizione dei microswitch determina il momento di attacco del sistema invertente; in questo secondo circuito è il valore della tensione in uscita dalla schedina del servo a far commutare i relè.

L'azionamento del timone, copiato dal secondo servo, comporterà ai capi dei cavetti in uscita dalla schedina del servo "slave" la variazione della tensione tra +5v e -5v ; a seconda del valore e del segno della tensione uno dei due relè da 1amp si ecciterà portando i 12v ad uno dei relè di alta potenza ottenendo lo sgancio della alimentazione di uno dei due motori. Otterremo così un sistema "tank" dei più semplici da realizzare.
In tutte queste mie digressioni non ho parlato di un eventuale terzo motore perché questo non viene coinvolto dai movimenti del timone.

Per battelli con eliche di manovra il discorso si fa più complicato ma non irrisolvibile. L'elica di manovra, che può essere detta prodiera (bow thruster) o poppiera (stern thruster) a seconda della collocazione, è un dispositivo di propulsione trasversale incorporato e montato a prora od a poppa di una nave o di una imbarcazione per renderla più manovrabile. Potrà essere l'argomento di una prossima chiaccherata.

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 infinite 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 del rimorchiatore

Eppleton Hall

Costruttore: Massimo Splendore
Periodo: 1914 Scala 1:100

L'Eppleton Hall è un rimorchiatore a ruote a pale costruito in Inghilterra nel 1914.
E' uno degli unici due rimorchiatori britannici dell'epoca sopravvissuti.
E' conservato presso il San Francisco Maritime National Historical Park.
L'Eppleton Hall è stato costruito da Hepple & Co. di South Shields per la Lambton e Hetton Collieries Ltd e prende il nome dalla casa vicino a Pemshaw di proprietà della Hetton Coal Company.

L'Eppleton Hall era dotato di due motrici con potenza complessiva di 500 Cv (370 kW). La sua velocità era di 10 nodi e le sue macchine potevano funzionare indipendentemente facilitando la manovrabilità della nave che poteva ruotare praticamente su se stessa.

Il rimorchiatore ha operato dal 1914 per Lambton & Hetton Collieries Ltd, poi fusa con la Joicey Collieries, nel 1924, per formare la Lambton, Hetton & Joicey Collieries Ltd.

Nel novembre del 1945, un po' prima che le miniere di carbone fossero nazionalizzate e acquisite nel National Coal Board, il rimorchiatore fu venduto alla francese Fenwick Tyne & Wear Ltd che, dopo la ristrutturazione, lo impiegò sul fiume Wear nel Sunderland fino al 1964.

Nel 1952 il rimorchiatore è stato leggermente modificato, per ottenere un certificato per trasporto passeggeri, in modo che potesse trasportare funzionari di navi di nuova costruzione dopo che avevano completato le loro prove in mare.

Nel novembre 1964 la Francia, dopo aver demolito gli ultimi rimorchiatori a pale, vendette l'Eppleton Hall alla Seaham Harbour Dock Company.

Nel 1967 fu venduto come rottame alla "ship breakers Clayton & Davie Ltd" e fu lasciato, a secco, su un banco di fango a Dunston.
Come parte del processo di rottamazione il suo ponte di poppa in legno, e gli interni, furono distrutti da un incendio. Il rimorchiatore rimase in loco per due anni con i telai del ponte deformati, il legno in parte bruciato e in parte marcito, i motori arrugginiti ma, nel suo insieme, intatto.

Vai alla scheda del modello: http://www.mitidelmare.it/Eppleton_Hall_-_Rimorchiatore-ms.html

Contribuisci ad arricchire il sito 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 future

al momento abbiamo notizia solo di

Model Expo Italy

in programma a Verona il 4 e il 5 marzo 2023