




# E L L O G A R




## EDITORIAL

¡ HOLA !

En l'anterior butlletí us vaig anunciar la propera posta en funcionament d'una nova locomotora de vaportipus " garrat" pero, a vegades, les coses no surten tal i com estava previst i " S'HA ENDERRERIT EL LLIURAMENT " .

No la podrem veure funcionar fins a la celebració de les dotze hores nocturnes el proper mes de juliol.

**"¡ QUE HI FAREM. EL BO ES FA ESPERAR !"**.

Diuen que una associació es una reunió de persones al voltant d' una afició i que cal que tothom hi participi. Nosaltres troben a faltar, en el circuit i també en el nostre local social, la presencia de socis amb els qui poder comentar les nostres aficions i els nostres anhels.

Ens agradaria més participació en les activitats del club.

Voldríem que la nostra afició i la nostra associació perdures i, per sort, tenim un bon grup de joves que son fantàstics i que van des de els 17 anys fins als tres mesos el nostre estimat "barrufet" .

Ja sabem que en quan es facin mes grans n' hi hauran alguns que s' allunyaran de nosaltres, pero confiem en que molts altres continuaran i que la nostra associació estarà viva per molts anys i que seran ells mateixos els qui, un día, recordaran als socis que han estat abans que ells i que ja viatjan " en el tren dels records " .

Amb l' il·lusió de que tot surti com està previst en las

**" DOTZE HORES DE NIT "**  
us volem saludar...

JOSEP PRAT



# AFEVI NO ES SOLO TRENES

Todo club, toda asociación tiene una tarea muy importante a desempeñar aparte de la difusión propia de su temática, la de aglutinar personas y ocupar un entorno social que la haga estar en un lugar significativo en su territorio. Después de este primer punto y aparte y traduciéndolo a un lenguaje claro puedo decir que un club o asociación ha de ser como una familia: con sus ilusiones y sus diferencias. Compartiéndolo todo con el máximo respeto. Entendiendo que todos tenemos nuestras obligaciones y deberes. Difícil es, por no decir imposible, que el sol salga al gusto de todos, pero hay que intentar que salga para el mayor número posible, un factor muy importante es el ser. Un grupo abierto debe dar acogida desde el primer momento a todas aquellas personas que quieran formar parte de él, de una forma positiva, aportando sus ideas y proyectos siempre reforzados por argumentos serios que, una vez valorados se conviertan en realidades. No hay que caer en la frase fácil y sin fundamentos de que "yo no hago nada porque no se puede" o "esto es como una dictadura." Esta es la excusa perfecta para la no integración y la falta de respeto a la mayoría que día a día con su trabajo engrandece a la entidad a que pertenece. Trabajar para la entidad a la que uno pertenece se puede hacer de muchas maneras, la prueba la tenemos muy claramente en nosotros mismos. Sería muy difícil entrar en un análisis profundo. Es por lo que dejo a cada uno que haga su propia reflexión.

De lo que yo, como presidente, me felicito es de tener un grupo de compañeros que constantemente están colaborando y que hacen posible el gran crecimiento que venimos experimentando así como el respeto y reconocimiento logrado dentro y fuera de nuestro entorno.

Finalmente decir que cuando se trabaja en equipo los resultados son visibles positivamente. Para nosotros será llegar al final del programa denominado "**AFEVI LINEA 2000**". Este programa comenzó en el año 1998 con la renovación de la vía existente.

Posteriormente se compraron las locomotoras pesadas 254 y 319 respectivamente y 17 coches "jacobs".

Finalmente, la locomotora de vapor tipo "**GARRAT**" y 12 coches "jacobs" más. También se ha procedido a la ampliación de la rotonda.

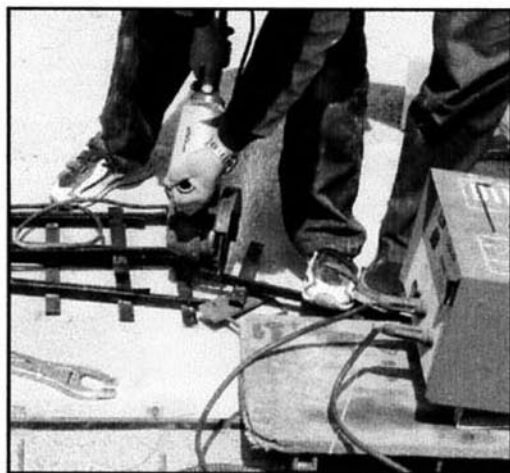
Una vez más dejadme que os diga que es una satisfacción pertenecer a esta gran familia que es **AFEVI**, en la que "no solo hablamos de trenes".

FRANCESC TOBAL CONESA  
PRESIDENTE DE

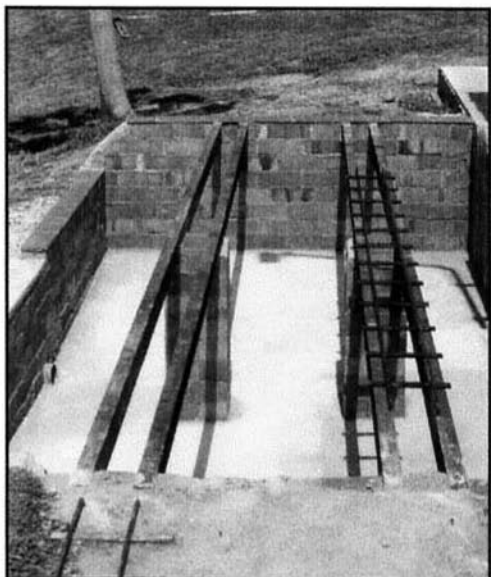




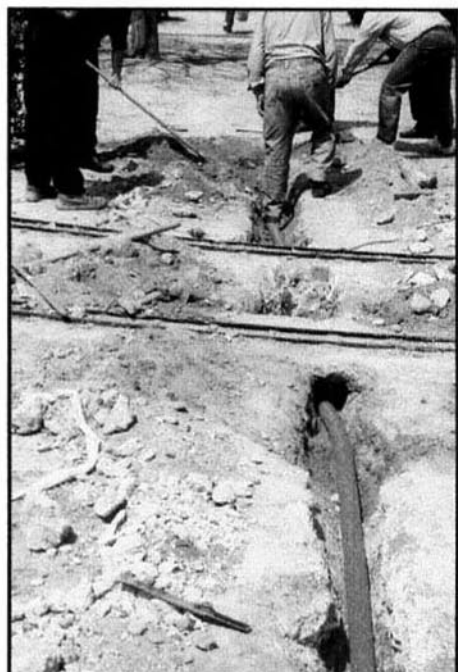
¡¡Avanzan a buen ritmo las obras de mejora del circuito de **RIBES ROGES** !!



Un momento de la instalación de las nuevas vías.



El nuevo foso amplía la capacidad de trabajo en la reparación y mantenimiento de los trenes.



Unos compañeros haciendo el "topo" para poder pasar los tubos.

## CONSTRUCCIO D' UNA MAQUETA PART 3

Ja tenim el circuit disenyat i començem a instal·lar la via del tren. Un consell de cara a amortir sorolls es instal·lar una escuma que imita el balast (porta una cara adhesiva) o bé suro si és que el volem pintar i decorar. Qualsevol d'aquestes dues solucions fan que el rodament del tren no faci gaire soroll, el qual es molest i irreal.

Totes les vies comercials que es venen porten uns foradets a la seva base per poguer-les clavar, o bé venen unes grapes que es claven a la maqueta i la via queda subjecta a dita grapa. Si la maqueta no la hem que bellugar molt, amb poques fixacions en tenim prou, però si la belluguem o bé perd l'horizontalitat, si caldria clavar totes les vies i sobre tot els trams en corva. Un consell sobre tot a escala N: no fixeu els canvis d' agulla, feu que quedin ben fixades les vies que hi arriben ja que ens podem trobar que no funcioni prou bé el canvi.

També cal decidir a l'adquirir les vies, si comprem les corves ja fetes (es la solució més normal i habitual) o bé si comprem via flexible. Aquesta darrera ens permet uns radi de corva de diseny propi amb inicis i finals suaus i no com les corves comercials que passes de la recta a la corva sense cap transició.

Son vies més reals però no aptes al modelista que no tingui gaire experiència, ja que s'ha de fer amb molta cura el traçat de la corva (venen a les botigues de modelisme ferroviari unes plantilles que ajuden molt) i un cop feta la corva

a aquesta tindrem que tallar-li el carril interior ja que la seva longitud es inferior al carril exterior.

Un altre aspecte a tenir ben clar abans de fixar de forma definitiva la via és el diseny d'alimentació elèctrica del circuit, quines seccions aïllades tindrem (de cara a substituir les grapes metàl·liques de les vies per altres d'aïllants) i quins punts d'alimentació tindrem. Quan fem dobles circuits de via en corva i tinguem un diseny de maqueta lliure, hem de preveure la separació entre vies ja que els vagons de bogie a les corves podrien envair part de la via paral·lela i no permetre la circulació de trens. Una norma elemental però que sovint no s'aplica es fer circular trens de vagons sense màquines abans de fer el clavetejat final de la via per fer les correccions que calgui de formar fàcil.

Quan ja tinguem tota la via instal·lada de forma definitiva, i l'instal·lació elèctrica feta, el circuit estarà a punt de rebre les màquines, vagons i a circular. La decoració i l'ambientació que volguem fer son complementats decoratius que donen un "segell" de qualitat i acabat de la maqueta, però sense ells també podem jugar a trens.

