



EDITORIAL

¡HOLA!

Una vez más vamos a intentar publicar un Boletín informativo de las actividades y proyectos de nuestra Asociación. El nombre que le hemos escogido por consulta ha sido "EL FOGAR", en castellano el hogar donde ardía el carbón en las máquinas de vapor. Puede ser que, con este nombre tan fogoso podamos llevar a cabo esta tarea que una vez más nos hemos propuesto. No pretendemos que sea nada extraordinario, sólo una pequeña hoja informativa, pero sí nos animaría que la acogierais con interés y participarais con alguna idea para poder continuar aumentando su contenido. Y nada más sólo deseo saludaros y hasta la próxima.

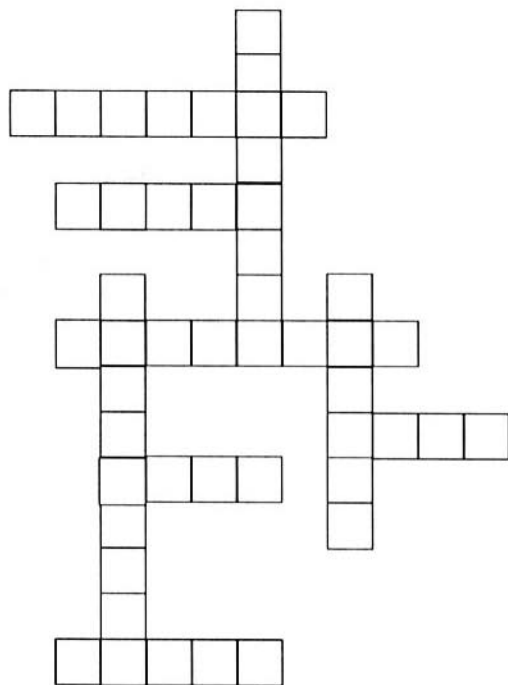


EXIT DE LA CAMPANYA D'ESTIU

Després d'uns anys d'inactivitat, aquest estiu s'ha tornat a unes circulacions fora del dia normal de circulació d'AFEVI (dissabtes) i tot per subggeriment d'un grup de companys. Hem fet com AFEVI els disabtes a la tarda, i els dimarts, dijous i diumenges a la tarda ha circulat l'anomenat "grup d'estiu". La mecànica de funcionament d'aquest grup d'estiu es va aprovar en una reunió de Junta celebrada el 26/05/2001 i ha permès garantir unes circulacions extraordinàries (això vol dir ingressos per billetatge) al tenir garantit un grup mínim de persones que es varen comprometre a un horari. Traduït en xifres, la campanya d'estiu ha representat les següents dades: 18.000 pasatgers transportats en total. Aquests ingressos tindran pel Club una doble repercussió, ja que d'una banda permetran fer un pagament extra de la màquina de vapor Garrat que hem de rebre a finals d'any i per un altre part els diners estalviats permetran ajudar a les despeses que tindrem aquesta tardor/hivern degudes a la remodelació del parc. Per això hem d'agrair l'esforç fet pels companys del grup d'estiu,
GRACIES COMPANYS.

Pero, al marge d'aquestes consideracions, i pels que estem a AFEVI perquè ens agraden els trens i gaudim jugar amb ells: hem tingut quatre dies a la setmana i no un de sol per jugar a trens i per gaudir del meravellós paisatge de les tardes/vespres d'estiu al Parc de Ribes Roges.

CRUCIGRAMA FERROVIARIO



ARENERO
BIELA
BISEL
DOMO
FURKA

SUPERSER
CURRUPIPI
PURGADOR
TENDER

JUGUEM A TRENES

Quan ens pregunten "Què feu?" Acostumem a respondre de tot...i també procurem evitar dir que juguem a trens tant com podem. Tothom ha tingut en algun moment una certa prevenció en dir: "m'en vaig a jugar a trens al Parc de Ribes Roges". Algú se n'ha adonat?. Veritablement el verb "jugar" és maleït entre nosaltres, els amics del ferrocarril. Diu el diccionari que jugar és passar el temps en quelcom que es fa amb el sol objecte d'entretenir-se, de divertir-se. Jugar és, doncs, exactament allò que fem. Aleshores, per què tants embuts?. Encara ens afecta el prejudici de creure que la nostra activitat és exclusivament infantil, malgrat que ja fa temps que les coses han canviat. Encara caiem en la temptació de respondre amb arguments solemnes i transcendents que, lluny de causar respecte i admiració, més aviat fan riure. Ningú no es planteja res d'estrany si sur a passejar en bicicleta, va a jugar un partit de futbol o bé a fer-se uns dòminos, per exemple. Jugar a trens és una activitat lúdica com qualsevol altra. Què ens mou a jugar a trens? Juguem a trens perquè ens agrada, així de senzill. Com a qualsevol altra activitat de lleure, si no agradés, no es faria. El context també ajuda. Si l'activitat es fa a l'aire lliure, com és el cas del Parc, el seu atractiu és encara més gran. Jugar a trens no deixa de ser una excusa per a desconnectar, per a escampar la boira durant una bona estona. Es tracta d'una activitat apta per a totes les edats. Nens, joves, adults i gent gran podem participar del mateix joc, perquè no hi ha separació per edats. Aquesta relació entre generacions afavoreix l'aprenentatge dels més joves i el diàleg entre persones de diferent edat; facilita, doncs, l'evolució positiva del col·lectiu d'aficionats. No és tampoc exclusiva d'homes, encara que orientacions poc adients i l'etiqueta de "poc femení" fessin pensar el contrari; en aquest sentit, AFEVI també ha estat pionera en trencar el prejudici.

Hi ha moltes maneres de jugar a trens. Individualment o col·lectivament, sobre un tauler o al aire lliure, les possibilitats de joc varien amb l'escala triada, els mitjans a l'abast i, per damunt de tot, de les persones disponibles. L'activitat final queda molt condicionada pel nombre de participants, la seva edat i el seu nivell de coneixement del joc: per exemple, organitzar una sessió infantil és molt diferent del que es pot esperar de dos experts vaporistes. Tot plegat pot ser tan senzill o complicat com es vulgui.

Al Parc de Ribes Roges podem jugar-hi a trens, a imatge i semblança d'una petita companyia ferroviària. Del detall del seu funcionament, en parlarem als propers articles.

PRIMERS INICIS AL MAQUETISME FERROVIARI

Quan una persona es vol dedicar a aquest món tan apassionant, ben aviat té que prendre una decisió que li condicionarà completament el futur de la maqueta: sistema d'alimentació i tamany via-material.

Deixant estar que hi ha moltes escales en el comerç, a nivell domèstic sols hi ha dues amb gran implantació: HO i N, la primera amb factor de reducció 1/87 i la segona 1/160. Això vol dir que una màquina elèctrica del tipus 269 a escala HO té una longitud d'uns 24 cms i a escala N uns 11 cms. I com el factor de reducció afecta a tots els paràmetres (llargada, amplada i alçada) el resultat final es un volum 8:1.

Per a cabar d'envolicar-ho una mica més, a escala HO hi ha dos sistemes d'alimentació

elèctrica diferents i incompatibles entre ells. Aquest problema avui dia no es planteja a nivell d'escala N .

A nivell de diferències de preu no hi ha variacions significatives.

El consell és tenir ben clar el circuit que volem, l'espai disponible per a ubicar el circuit i el nombre de vagons de les circulacions, ja que si fem una circulació de 5 vagons i una màquina a tamany HO la longitud del convoi s'acosta als 2 metres i, per fer una mica de realisme, la longitud de la via recta tindria que ésser d'uns 3 metres mínims i ¿ qui té avui dia tant d'espai? Si via tamany del circuit encara no podem prendre la decisió, cal tenir present la densitat de material que es pot tenir a la maqueta i el fet de que a l'escala N entra molt de material, però que és difícil de manipular amb facilitat de cara a modificacions / reparacions i que a nivell HO estem justament a l'inrevés.

A nivell del detall d'acabat del material i de la seva fidelitat no hi ha diferències entre HO y N. Un altre factor a tenir en compte a l'elecció de HO/N es si volem anar a un tren amb decodificadors digitals, ja que a nivell N en moltes màquines no hi ha espai i s'ha d'afeixir un vago, solidari amb la màquina, que contingui l'electrònica. Igualment, la digitalització del tren té moltíssims detractors, ja que encara que es reconeix la simplificació del cablejat elèctric, fa caure ben aviat a que es l'ordinador el que juga amb el tren. Si la decisió es el format N, no hi hauran més problemes i arribarem al moment de dibuixar el circuit i començar la compra de material. Però si la decisió es el format HO, tindrem encara que resoldre la disjuntiva del sistema d'alimentació. Si volem la continua, estarem amb el mateix sistema que es fa servir al format N i es el sistema més estès també amb HO.

Els únics problemes del sistema de contínua vénen amb la major complexitat elèctrica si es fan bucles de via (raquetes d'inversió) o bé triangles.

Si la decisió es el sistema d'alterna, el seu màxim exponent es la marca Marklin i l'oferta de material, sobre tot en acabats RENFE, molt minça.

AMB L'ORELLA A LA VIA

No es cert que s'estiguin preparan nous vagons Jacobs amb compartiments per a fumadors i no fumadors, al menys aquesta informació la donen fonts ben informades

Cada cap hi han més especialitzacions entre els companys del Parc, hi han de tallers, de circulació, etc. I darrerament ha aparegut la categoria de "Voyeurs".

Vilanova és una Vila molt civilitzada, ja que tan sols ens han trencat en tot el temps un semafor.



S'estan fent seriosos estudis per omplir d'aigua la depresió que hi ha sota el pont i així canviar de nom el Baixador de la font per **Estació de la platja**.

La línia de tren d'AFEVI és l'única que no porta revissor per enxampar als que viatgen sense bitllet.

No es cert que les obres que s'estan fent al pont siguin per poguer fer "Puenting".

Editat AFEVI- Amics del Ferrocarril de Vilanova i la Geltrú- Depósito Legal B-41.631-01
C/ Anselm Clavé 52. 08800- Vilanova i la Geltrú. WWW.afevi.org
Consell Editorial: Jordi Milá, Susi Montes, Eduardo Vila.
Han Col·laborat amb el número: Josep Prat, Jordi Orta, Jordi Milá., Eduardo Vila.

