



ARCOS DEL FERROCARRIL DE VILANOVA I LA GELTRÚ

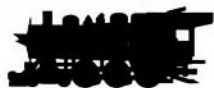


EDITORIAL

¡HOLA!

Parece que fue ayer cuando apareció el primer Boletín de esta nueva época, pero ya han pasado unos meses y hay cosas que comentar. Por ejemplo, que se han cumplido las previsiones sobre la campaña de verano, pues se ha circulado los martes, jueves, sábados y domingos durante la mitad de julio y todo el mes de agosto, siendo posible por ello haber transportado alrededor de 120.000 visitantes. Esto se ha conseguido gracias a las dos nuevas locomotoras, 254 y la 319, construidas por nuestro socio el señor JOSE JULIA, las cuales han dado un resultado fenomenal. Os puedo también avanzar que, para finales de febrero o principios de marzo, recibiremos una nueva locomotora de vapor, tipo Garrat, la cual parece que será la locomotora más grande en 5". De momento nada más, pero espero que para el próximo Boletín, pueda daros más información de otro asunto que está pendiente. Como ya dije anteriormente, espero que en la confección del próximo Boletín haya la colaboración de algún socio más. Desearía que así fuera.

Si heu rebut aquest butlletí vol dir que ja hi som al 2002 i com que el promès es deute tot seguit passem a informar-vos dels últims esdeveniments des de la darrera edició. Com recordareu, el passat 11 de novembre del 2001 s'havia de celebrar l'esperada VIA 0. Explicuem als nous socis de que es tracta. Es la jornada solidària en la qual totes les associacions federades destinen la recaptació del billetatge d'aquest dia a una Obra Social. Enguany AFEVI va contribuir a la causa amb una donació de 360,62 euros o el que es el mateix 60.000 ptas. al menjador de pobres ELIM de Vilanova i la Geltrú, tal i com ja és tradició. Malgrat que l'activitat no es va realitzar degut a la pluja, tots els companys que ens vam trobar al circuit aquell dia, després de valorar la situació i amb l'aprovació de la junta, vam decidir fer l'acte d'entrega del donatiu al Sr. Angel, responsable d'ELIM, que es va dur a terme en el nostre Club Social a les 14 hores del mateix. Esperem donç que la propera VIA 0 sigui eixuta i lluida després de 3 anys consecutius que ha estat passada per aigua.



Desde EL FOGAR volem agrair-vos la participació en la festivitat del 20è Aniversari d'AFEVI i per a aquells que per qualsevol motiu no ens vareu poguer acompanyar, val a dir que va ser una diada molt satisfactoria, amb la participació de quasi setanta comensals.

Un cop acabada la circulació, vam gaudir del dinar de germanor celebrat en un restaurant de la ciutat, amb la presència de l'Alcalde Sr. Sixte Moral, del regidor Bernat Valls.

Al finalitzar es va fer entrega d'un petit record del 20è Aniversari.



20 ANIVERSARI 1981 - 2001

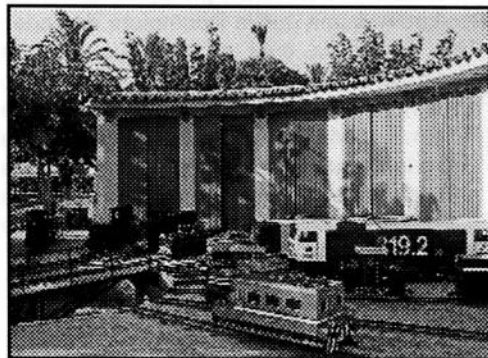
REFLEXIÓ DE 20 ANYS

Amics, sembla ja molt lluny aquell 1981. De llavors ençà han passat moltes coses i també han passat moltes persones, i altres que ens vam pujar al nostre tren particular uns anys després, i uns altres que vindran i que pujaran mes tard. Així es AFEVI un anar i tornar continu. Amics i amigues, les persones passem, però els fets i els records queden; tan de bó poguessim tornar a pujar al tren alguns companys ja desapareguts amb els quals vam gaudir de tantes bones estones. En aquest 20 anys son moltes les persones que han i hem dedicat temps, treball i esforços comuns amb l'únic objectiu de millorar en tots els sentits.

Cal continuar avançant; tots i totes tenim molt a dir i a fer si volem mantenir viu l'esperit de convivència i companyonia, fomentant i reforçant la passió que ens uneix: el tren i el món que l'envolta.

L'evolució d'AFEVI és una realitat visible i palpable que no seria possible sense l'esforç i l'ajut desinteressat de molts companys, tan de la junta com de socis, i com no de tots aquells petits i grans passatgers que cada diumenge s'acosten al circuit a passejar en els nostres trens tan espectaculars.

ENDEVANT AFEVISTES



CONSTRUCCIO D'UNA MAQUETA (2ª PART)

Un cop decidida l'escala de la maqueta i el sistema d'alimentació, es a dir, si el material serà HO o N i si alterna o continua, haurem de començar a dibuixar el circuit.

Per fer dit circuit hi ha dos sistemes: partir d'una mena de tapís que du dibuixada la situació de les vies (traçat) i d'altres elements decoratius o partir de zero i fer-ho tot. El primer sistema el fan les marques de material ferroviari que acostumen a incloure en el dibuix algun element molt particular del seu catàleg. De vegades pot haver problemes en els radis de corbatura, ja que no totes les marques fan servir els mateixos radis i angles. També poden haver-hi problemes amb els canvis d'agulles, ja que no totes les marques tenen tot el material (canvis en corbatura i radis de corbatura etc.) En alguns casos, remots, si comprem un decorama de p.e.

Lima, haurem de comprar algun element concret de via de Lima, no la resta. Solucionat aquest problema, la *avantatge* ventajeta es que dit decorama ve parcialment decorat i pintat, simplificant molt els traçats i la decoració. També hi han decoramas de cases que no fan material ferroviari i solament es dediquen al complement (Brawa, Faller, etc.) Son decoramas estandarts d'una qualitat elevada. Si no volem partir d'un dibuix determinat, podem partir de zero i comprar un decoramabase, que tan sols porta el color verd de fer la feina sencera. *este s'ha*

En aquest cas necessitem saber quin dibuix de circuit volem i verificar que el dit circuit entra dintre de l'espai de que dispoem (aquestos problemes no els tenim en el primer cas exposat).

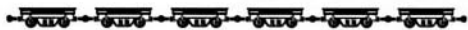
Per resoldre el problema de cabuda també n'hi ha dos sistemes. Un, desaconsellable, es el de montar les vies i a veure que passa; l'altre es recorre al sistema de quadres múltiples.

Per fer servir aquest sistema hem de dibuixar en un paper a tamany real el cercle que podem fer amb les vies del fabricant que volem emprar i, un cop tinguem aquest dibuix, el dividim en quatre quadrants.

Cadascun dels quadrants es el tamany mínim que necessitem per fer una corba de 90 graus i, jugant amb els quadrants i els dibuixos de rectas, definirem el circuit que volem dins l'espai disponible.

Un cop aconseguit el diseny del circuit hem de decidir la complexitat del circuit elèctric, es a dir, possibles seccionaments (cal instal·lar aïlladors) i començar a instal·lar les vies. Cal igualment instal·lar entre les vies i el tapís algun tipus d'amortidor del soroll, be de suro be d'escuma, que existeixen de fabricació comercial, alguns dels quals imiten en millor o pitjor grau el balast.

Al instal·lar les vies amb l'amortidor de soroll, aquestes s'han de clavar en diferents punts i també cal fer els forats al taulell a fi que puguin passar els fils electricos.



En torn al Parc (2)

UN TOMB PEL CIRCUIT

El seu recorregut recull tots els elements bàsics d'una explotació ferroviaria: rectes i corbes, ponts i túnels, mar i muntanya, estacions i tallers...

Ho podem comprovar fàcilment pujant al tren.

En efecte, sortim de l'estació de Ribes Roges; el traçat va recte, paral·lel a la platja. Un revoltóbert ens acosta al punt conegut com a Ponent o Les Torres, que es a l'extrem sud-oest del circuit. Aquí comença el tram de via doble que ocupa més de la meitat de la recta del passeig.

La via doble s'acaba en arribar a la font (Bifurcació La Font), però nosaltres seguim per la recta del passeig, ens trobem un pas a nivell i, de seguida, el punt conegut com a Bifurcació del Passeig. D'aquest punt comença el ramal d'enllaç o bay-pass que ens duria directes a l'estació de Ribes Roges; i aleshores hauríem donat una

volta més curta. Seguint per la línia principal, a la nostra dreta hi ha la via d'apartador que es va deixar, aprofitant el traçat antic de la via; el qual ja pertany a l'estació de La Font. Avui en dia, La Font es tota una estació, però tothom la coneix com el Baixador; el seu rètol, qui primer ens ho diu.

A la sortida, la Bifurcació La Font: acabem de fer un bucle. De nou el tram de via doble, seguim la recta, girem a l'esquerra i arribem a Ponent, on s'ens separem de la via que ve de Ribes Roges: Ara entrem a la zona de les muntanyes; a partir d'aquí, el paisatge és sinuós. Tot girant a l'esquerra, arribem a l'únic túnel del traçat.

És un túnel curt, que alguns probablement coneixin com a túnel dels pixums, perquè el fan servir per a les seves necessitats. Ara tenim la muntanya a la dreta i el barranc a l'esquerra, passem per sota d'un pont de vianants, girem a l'esquerra, salvem el barranc per un pont metàl·lic i tornem a ser-hi a l'estació de la Font.

Girem a l'esquerra, travessem la bardissa (seto) trobant-nos amb la via del by-pass (Bifurcació de Llevant.)

A continuació, el semàfor d'entrada de Ribes Roges.

Recorregut: 640 metres en 7 minuts.

Velocitat comercial: 5,48 Km/h.

La propera vegada parlarem de les estacions.

AMB L' ORELLA A LA VIA

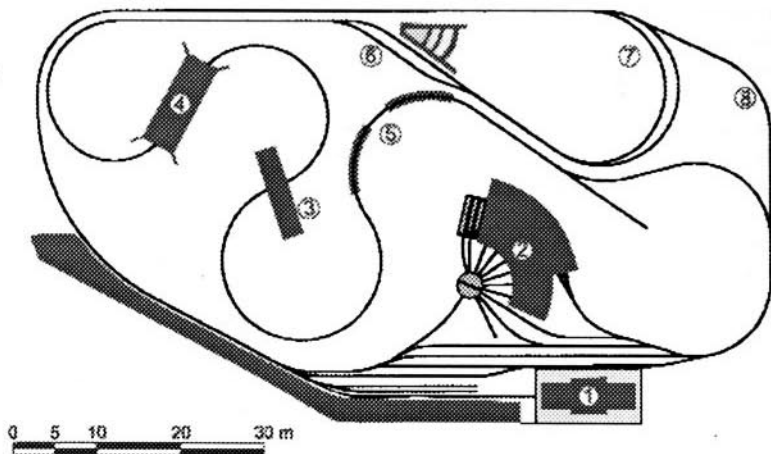
No tenim catenària, pero tenim dresina.

Els propers vagons Jacobs tindran departaments amb lavabos i servei de bar, al menys això diuen fonts ben informades.

Al que diu que va descarrillar i no va passar res l'hi recordem que quatre persones varem perdre una tarda sencera reparant la màquina, ^{SS} i això que no l'hi va passar res!

CIRCUITO

RIBES ROGES



Edita 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
Consejo Editorial: Jordi Milà, Susi Montes, Eduardo Vila.
Han Colaborado en este número: Josep Prat, Jordi Orta, Jordi Milà., Eduardo Vila.



Susi Montes