

extensió via 4

Full informatiu per a mantenir-vos al corrent de l'entitat i temes afins - <http://www.trendepalau.cat> - tren@trendepalau.cat

Gener 2015 - Núm. 188

ASSOCIACIÓ

En primer lloc el equip que confecciona aquest full informatiu desitja a tots els socis i amics que tingueu un molt bon any 2015. Esperem que sigueu feliços.

VIA 0

El passat dimecres 3 de desembre vam fer el lliurament de la recaptació del dia de la "Via 0" al local del Centre Cívic del nostre poble.

Van estar presents entre d'altres la Sra. Alcaldessa, la Regidora de Benestar Social i el Regidor de Cultura. Efectuat el lliurament, la Sra. Alcaldessa i el president d'Adispap van dir unes paraules d'agraïment a la nostra entitat i als seus components pel suport que any rere any donen a aquesta entitat.

CARBÓ

Hem rebut un altra partida de carbó de 1260 kg. Aquesta vegada sembla que la qualitat és millor i no presenta els rocs enormes que teníem que trencar degut al seu volum.

Per els qui agradin les estadístiques direm que en l'història del Tren de Palau hem comprat i gastat un total de 23,5 tones de carbó.



Una imatge dels 1260 kg de carbó rebuts.

VIA I OBRES

Aprofitant que les últimes pluges ens han acumulat terra a alguns punts de la trinxera, l'hem recollit i aprofitat. Junts amb algunes pedres que teníem acumulades per l'ocasió hem consolidat un altre tram de via a la sortida de l'estació de Can Boada terme. Una vegada fet el muret i amb l'aportació corresponent de balast hem enllestit un altre feina que teníem pendent de temps. Només ens falten uns 20 metres per donar per acabada la feina.

En quan torni a ploure ja continuarem.



Construint el muret de reforç del balast.

En un dels actes vandàlics ens van trencar i fer desaparèixer una palanca d'una de les agulles del baixador del Pi Gran. Ja l'hem restaurat amb una barra d'una mida més gran.



Moment de la soldadura.

BIBLIOTECA

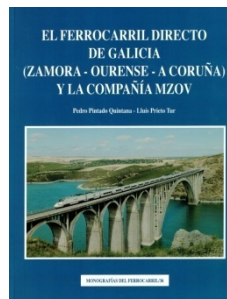
El Ferrocarril Directo de Galicia (Zamora - Ourense - A Coruña) y la compañía MZOV

Hem rebut del nostre soci Lluís Prieto aquest llibre de la sèrie "Monografías del Ferrocarril" amb el núm. 36.

Com és habitual en els llibres d'en Lluís, estan molt ben documentats.

Explica la història d'aquesta línia, a partir del seu inici, el projecte,

la descripció de la línia, explotació, etc., fins els nostres temps de l'alta velocitat. El llibre consta de 368 pàgines i conte moltes fotografies del material mòbil i de tracció a vapor i l'actual d'alta velocitat, a més d'estacions, ponts, túnels, etc. Podem gaudir de fotografies en blanc i negre i en color, a més de molts esquemes de les platges de vies de les diferents estacions que componien aquesta companyia.



MUSEU de VILANOVA

Al Museu de Vilanova es va presentar el dia 4 de desembre un dels grans clàssics del cine francès, "La bèstia humana", d'Emile Zola que ha estat traduïda al català per la mà de L'Avenç. La pel·lícula mostra la degradació social i moral dels tres personatges i té la mort i els trens com a centre de la història. Es una pel·lícula de l'any 1938 amb una durada de 99 minuts rodada en blanc i negre.



Caràtula de la pel·lícula

ALTRES ASSOCIACIONS

Encara que aquesta notícia no es d'ambient ferroviari, és interessant veure que els trens també entren en altres aficions.

En aquest cas és el grup de pessebristes de Castellar del Vallès que han dedicat un pessebre al primer tren de la península. Consta d'una reproducció de la Mataró que han fet amb una impressora 3D.

Aquesta reproducció ha estat feta per uns nois de 20 anys que es van buscar la informació, entre d'altres llocs a la Fundació Biada.

Amb il·lusió ens conviden a veure la exposició que tindran oberta fins el dia 1 de febrer.

També es interessant la seva web que podeu visitar a la següent direcció:

www.pessebrecastellar.com



Realment és una bonica reproducció de la locomotora Mataró junt a una de les boques del primer túnel.

IMATGE DEL MES



AVIACIÓ CASOLANA

L'avió.

En el Douglas DC3 hi convergeixen una sèrie de factors que fan que sigui la màquina ideal, la que supera amb escreix les expectatives inicials dels seus creadors i respon perfectament als objectius pels quals va ser dissenyat. Hi ha un abans i un després a la mobilitat del món amb l'aparició d'aquest avió comercial, el pas de ser una activitat minoritària i elitista a convertir-se en un sistema massiu de transport, capaç de transformar radicalment les relacions dels pobles de la Terra en unes poques dècades.

American Airlines va encarregar un nou aparell a MacDonal Douglas Corp. que millorés les prestacions del DC2, per tal de realitzar vols nocturns entre Nova York i Califòrnia, i fer-se amb l'hegemonia del transport costa a costa, repte de la mobilitat nord-americana. Dissenyat per Arthur Raymond i Donald Douglas aprofita i millora l'experiència de l'anterior DC2. El DC3 s'enlairà per primera vegada l'any 1935; anava originalment equipat amb lliteres per tal de fer vols de nit, però això no va prosperar i es va equipar amb 21 seients. L'aparell, que superava a tots els avions anteriors, té les següents característiques:

Velocitat: 346 km/h

Autonomia (estimada) 2.560 km

Sostre 7.100 m d'altura

Bimotor de construcció totalment metàl·lica, tren d'aterratge retràctil i per primera vegada pilot automàtic.

Aquestes avançades prestacions van tenir com a conseqüència que al cap de tres anys del primer vol, el 90% del tràfic aeri dels Estats Units es feia amb avions DC3. El vol de costa a costa trigava unes 15 hores, amb tres parades per repostar, el tren més ràpid, l'emblemàtic "Super Chief", amb tracció diesel des de 1935, s'hi estava 39 hores entre Chicago i Los Angeles; evidentment al cap de pocs anys els trens intercontinentals nord-americans foren història i passaren a ser peces de museu.

Fins ara hem parlat d'un avió de disseny perfecte que encetà l'era de l'aviació comercial massiva, però hi ha un altre factor decisiu en l'història d'aquest aparell: l'esclat de la segona guerra mundial que reconverteix el DC3 amb el C47, anomenat "Dakota", la versió militar de l'aparell, una màquina de guerra massiva, que malgrat no ser un avió de combat va prendre part a moltes batalles, sigui avituallant o bé transportant paracaigudistes. Es considera que va ser un giny fonamental en la victòria aliada d'aquesta guerra. Se'n va construir més de 10.000 als Estats Units i prop de 6.000, sota llicència, a la Unió Soviètica; de la versió civil abans de la guerra ja se n'havien construït uns cinc-cents, això totalitza més de 16.000 unitats i és tot un rècord, el del vehicle de transport col·lectiu del qual s'han construït més unitats al món.

L'enorme excedent d'aparells que va quedar un cop acabada la guerra, va permetre equipar d'avions moderns i a molt bon preu a gran part de les línies aèries de tots els continents; a Iberia, les línies aèries de l'estat espanyol, n'hi van arribar haver uns 34, els tres primers a l'any 1944 i d'una forma bastant rocambolesca; un contingent de l'USAF es va despistar pel mal temps i tres avions C47 van aterrar per error a la zona espanyola del protectorat marroquí, en aplicar la llei de guerra els avions quedaren immobilitzats, aleshores el govern espanyol va negociar amb els Estats Units la compra dels aparells; aquests amb una bona visió comercial ho van acceptar de seguida i a bon preu per tal de foragitar la omnipresència alemanya a la companyia, i els pilots d'Iberia quedaren encantats dels nous aparells que superaven en molt els atrotinats trimotors Junkers JU 52 alemanys.

El DC3 ha volat per tot arreu, ha aterrat a tots els aeroports del món i també a molts llocs que poc tenen a veure amb aeroports, com ara el camp d'aviació de Banyoles-Pla de Martís. El 26 de setembre de 1946, quan Espanya estava sotmesa a un rigorós bloqueig internacional, dos caces Messerschmitt 109 de l'exèrcit de l'aire espanyol varen interceptar i obligar a aterrar a aquella antiga base aèria de la República a l'avió DC3 de la KLM (holandès) que feia el vol Amsterdam-Ginebra-Madrid-Lisboa, un cop aterrat el pilot va demanar explicacions, i els militars espanyols, davant la presència de diplomàtics nord-americans a l'aparell, es van adonar de que havien ficat la pota fins el coll i van intentar sortir-ne com van poder, amb evasives i fent-se l'orni; malgrat reconèixer que si que havien disparat les metralladores, però no com senyal d'intimidació. El pilot holandès va reconèixer a peu el pedregar que feia de pista d'aterratge, va confiar en el seu DC3 i és va enlairar amb normalitat malgrat l'esglai de tot el passatge, afortunadament durant l'esperpèntic incident ningú va prendre mal.

Després de quasi vuitanta anys del primer vol encara queden en servei alguns centenars de DC3 arreu del món, alguns en museus i altres a les remotes selves sud-americanes, transportant persones i coses a llocs on no hi pot aterrar cap altre aparell. Sens dubte el DC3 és el giny que millor representa el segle XX.

L'imatge.

Aeroport de Los Rodeos-Tenerife, a cavall dels anys 40/50, el protagonista és el DC3 d'Iberia, matrícula EC-ABQ comprat a la USAF en acabar la II guerra mundial, on havia portat la matrícula NC 44884, al timó porta el núm. 36 de la flota d'Iberia, que el va tenir en servei fins l'any 1965 quan el va vendre a l'exèrcit de l'aire, en aquesta institució el van fer volar fins els anys 80 amb la matrícula T3-58.

Fa el vol núm. 3 d'Iberia que ha sortit de Madrid a les 8:45 i ha fet escala tècnica a Casablanca (¡Quin luxe!, l'aeroport fetitxe del cinema), finalment ha arribat a Los Rodeos a les 16:00; segur que era un dimecres, perquè aquest vol només anava els dimecres, i així anaven les coses en aquells temps (Madrid-Barcelona: dos vols diaris).

Tot respira un ambient casolà, com si fos un petit hotel "avec charme", hi ha varis personatges, els tripulants que van de vint-i-u boto i rigorós blanc, i en primer terme la protagonista que segurament acaba de començar la seva lluna de mel, però que se la veu cansada després de dotze hores de vol amb aquest artefacte, completa el decorat els carretons de les maletes, més propis d'un carrilet que d'un aeroport.

En aquest instant sembla que hi ha silenci, i només ensumem la flaire potent de la gasolina d'aviació i de l'oli calent, però aviat engegaran els dos motors Pratt & Whitney que amb els seus 28 cilindres petaran d'allò més fort, i quan li treguin les calces accelerarà i el brogit serà esgarrifós, enfilàrà la pista i s'enlairarà per a menjar-se el món el nostre DC3.

(Negatiu d'acetat 6x9 propietat del FIVV, fons d'imatge Valero Vilaginés)