

Editorial

Neste boletim de julho de 2014 informamos que apesar do dilúvio que atingiu as operações da Regional Santa Catarina, as atividades foram retomadas embora ainda hajam algumas restrições no trecho entre Piratuba-SC e Marcelino Ramos-RS. Lembramos que toda colaboração (artigos, fotos etc...) ao ABPF

Boletim é bem vinda e deve ser encaminhada para o e-mail: paz.lourenco@gmail.com. Visite também o nosso site: www.abpf.com.br

Destaques deste mês

- Noticiário das Regionais

Noticiário das Regionais

Regional Campinas: Avança a restauração da Estação Tanquinho

O mês de julho foi marcado pelo bom andamento dos serviços na via permanente, bem como da recuperação da estação de Tanquinho. Vários trechos pequenos da via permanente passaram por troca de dormentes, nivelamento e alinhamento da linha. Efetuamos também estes serviços entre os km 21 e 22, onde há um trecho em tangente de uns 500 m, que ficou com ótima aparência após o alinhamento. As cabeceiras do pontilhão deste trecho receberam placas de cimento para conter o lastro, assim como será feito em quase todos os pontilhões de nossa linha. O trabalho continua agora no km 31 com o alinhamento e nivelamento. Aos finais de semana, quando a equipe fica reduzida, os colaboradores que não estão de folga efetuam os serviços de conservação de linha nos pátios da VFCJ.

Na Estação Tanquinho prosseguimos com os trabalhos de alvenaria, mais especificamente, a reconstrução e adaptação do sanitário feminino. A adaptação nada mais é que a colocação de três vasos sanitários ao invés de apenas um, como era originalmente. Isso foi feito rearranjando-se a disposição interna, sem alterar as dimensões do banheiro. Foi preciso também instalar uma caixa d'água nova e refazer toda a tubulação. A nova instalação elétrica interna e externa da estação foi concluída. O pessoal da marcenaria das Oficinas de Carlos Gomes continua com a restauração de divisórias e janelas, nas quais são instalados vitrais. É um serviço lento, pois tudo está sendo fielmente reproduzido, até na forma dos encaixes das madeiras. A cerca na plataforma de Anhumas, exigida pela ANTT, está em fase final de instalação, faltando apenas as correntes.



Aspecto da linha entre os km 21 e 22. Fotos: Hélio Gazetta Filho.





Acima: Instalação de placas de concreto para contenção do lastro na cabeceira do pontilhão. Foto: Hélio Gazetta Filho.

Abaixo: Dormentes velhos que foram substituídos. Foto:Vanderlei Alves.





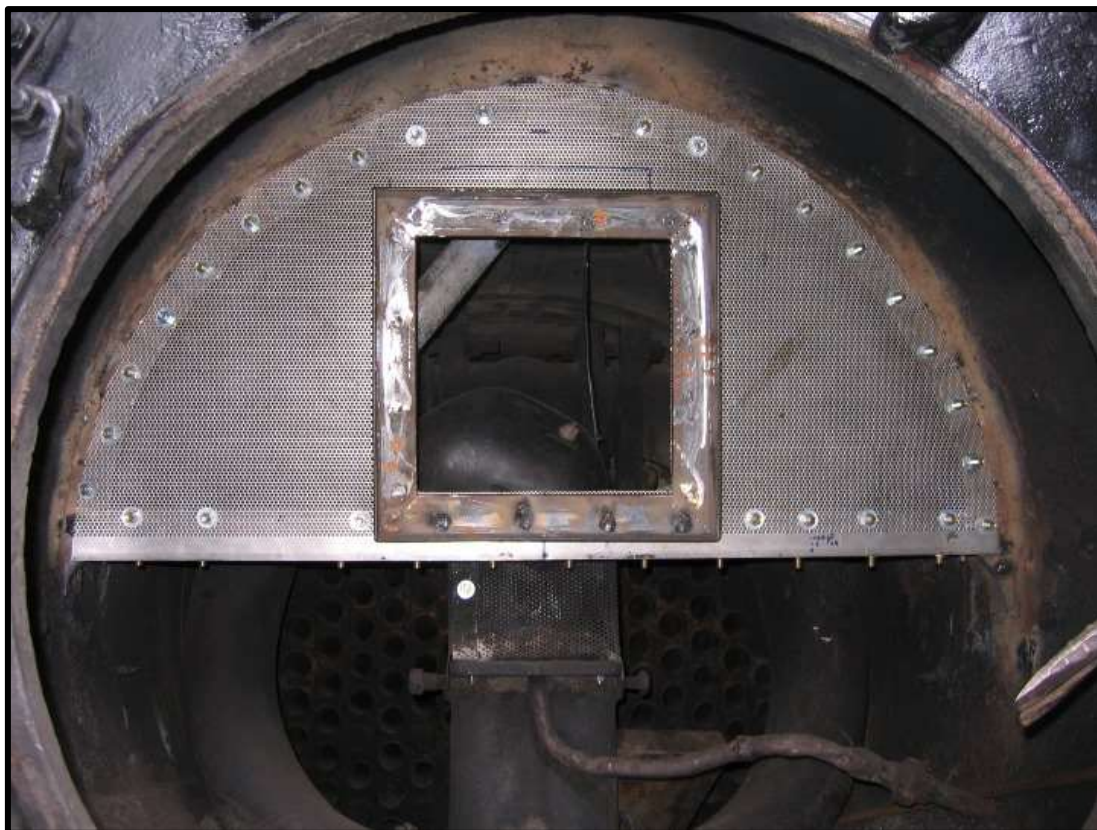
Obras de restauração na Estação Tanquinho. Fotos: Hélio Gazetta Filho.





Reconstrução dos sanitários da Estação Tanquinho. Fotos: Hélio Gazetta Filho.

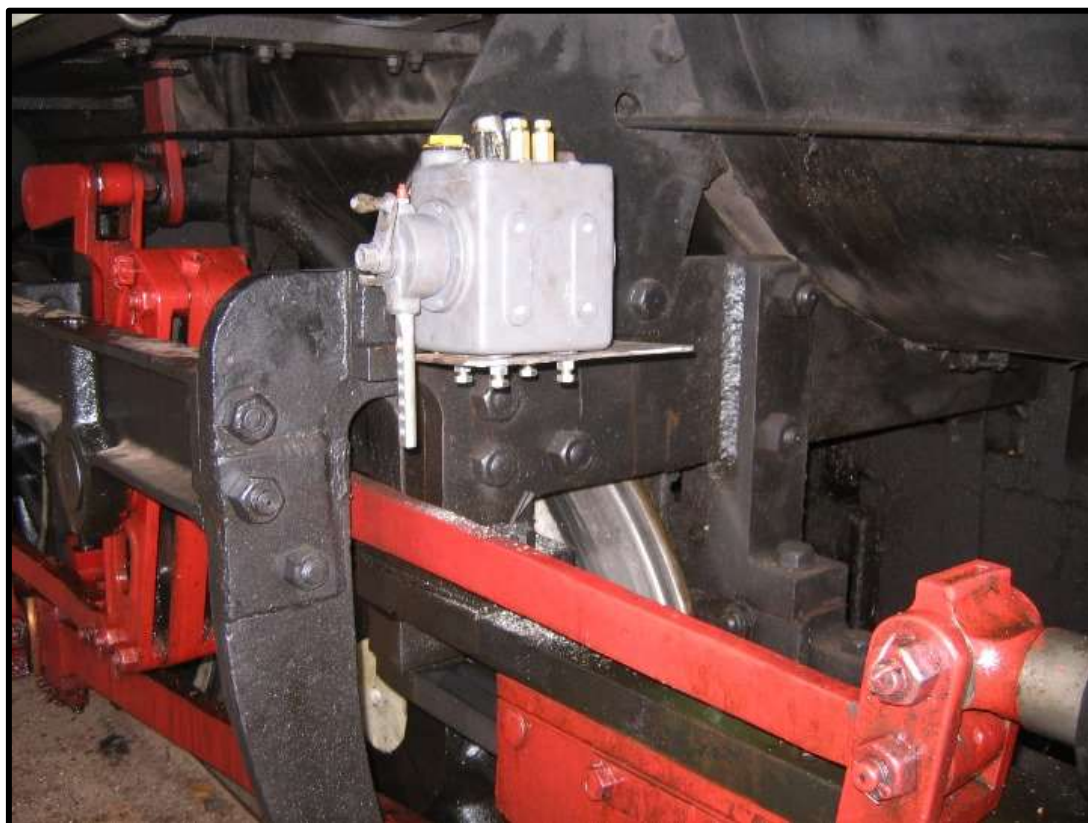




Acima: Detentor de fagulhas em aço inox instalado na locomotiva 215.

Abaixo: Nova bomba de óleo instalada na 215.

Fotos: Hélio Gazetta Filho.





O recém restaurado carro CA-45 em teste de linha. Fotos: Hélio Gazetta Filho.





*Acima: Nova bomba de óleo instalada na locomotiva 604.
Abaixo: Carroceria do caminhão Chevrolet.*



Na oficina de locomotivas, a 215 recebeu nova peneira (detentor de fagulhas), em aço inoxidável, bem como a instalação de nova bomba de óleo para lubrificação dos cilindros, desse modo o antigo aparelho de lubrificação atenderá apenas o compressor de ar. Como a bomba nova é de lubrificação forçada, ela é acionada assim que a locomotiva se move, fazendo que sempre haja lubrificação somente enquanto a locomotiva esteja em movimento.

A 604 também passou por revisão nas braçagens e a instalação de bomba de óleo nova, idêntica à da 215, deixando também o antigo aparelho somente atendendo ao compressor de ar. Continuamos trabalhando na restauração da locomotiva número 9, mais precisamente recuperando o tênder. Para agosto, pretendemos terminar a instalação do retentor de fagulhas e da bomba de óleo lubrificante para os cilindros.

Conforme o anunciado no boletim anterior, no feriado de Nove de Julho foi entregue para o tráfego o carro da VFRGS, CA-45, devidamente equipado com fraldário e muitas outras melhorias internas e externas. Por hora foi recolhido às oficinas o carro restaurante CR-41 da RMV, mas a restauração não se iniciará de imediato, devido aos trabalhos em Tanquinho e na pintura das locomotivas.

A carroceria do caminhão Chevrolet que está em recuperação recebeu nova pintura. O caminhão está praticamente pronto e rodando, restando pequenos detalhes de acabamentos e adequação às novas exigências do regulamento de trânsito.

A retífica do motor Caterpillar da locomotiva Brookville número 17, está em andamento, para a qual foram compradas todas as peças. Aguarda-se a chegada do virabrequim da retífica para início dos trabalhos de montagem do motor. Como a locomotiva encontra-se desmontada, aproveitamos para fazer a instalação e adaptação de freio a ar comprimido para a locomotiva e para a composição, que são independentes.

Já foram iniciados os serviços de reforma dos motores diesel Detroit, da litorina Budd 5002. Ambos os motores já estão nas oficinas de nosso associado e colaborador Gerson Nogueira Ramos, da cidade de Várzea Paulista-SP, que junto com outra equipe de amigos colaboradores, vão reformá-los por completo.

Finalizando, agradecemos a dedicada participação dos associados Antônio Edson Laurindo dos Santos, que cuida dos sistemas de freios, Jean Claud Ducombs, Vanderlei Zago nas fotografias e serviços na marcenaria, Cristiano Belarmino nos serviços de instalação elétrica nos carros e fabricação de regulador de voltagens e seu pai Sr. Isaldo Belarmino, que nos ajuda em usinagem de peças, Sr. João Sigrist, que nos ajuda na manutenção das locomotivas diesel, na geração de luz dos carros de passageiros e na liderança nos serviços de recuperação de vários equipamentos. A empresa MONBRÁS, de Piracicaba-SP, que sempre colaborou na doação de lâ de rocha e refratários, Maurício Alves (Bim Bim), nos serviços das oficinas de carros e na locomotiva diesel, Norberto e Rodrigo Tomassoni também nos serviços na locomotiva diesel, Vanderlei Costa, Cristiano Bueno, Jurair Alves da Silva, Gerson Nogueira Ramos que está participando dos projetos de reativação da Litorina 5002, Francisco Carlos Bianchi, na fundição de peças, Sr. Albert Blum, assessor da diretoria da VFCJ e nosso elo com a MRS, a empresa Acrílicos Marcon, através de sua proprietária Sra. Sueli Marcon, e a empresa GT Locação de Munck Ltda., que sempre colabora no carregamento e transporte de material, a empresa PRISMA 21 de nosso associado e amigo Leslie Mac Fadden, que sempre nos ajudou em doação de acessórios e serviços para locomotivas, Mauricio Polly na assessoria dos serviços de informática, e o agradecimento especial para o Jorge Ciawlowisk (Argentino)

que cuida da parte elétrica e iluminação do pátio de Carlos Gomes e Anhumas, Daiane Kowaleski e Rodrigo Cunha, que tem nos ajudado nas oficinas. Agradecimento especial também para o amigo de Piracicaba, Sr. André Louwart, engenheiro agrônomo que em muito tem colaborado conosco na capina química da via permanente, o Sr. Evandro Zonzine na recuperação do auto de linha, o colaborador Ronald (Borroso) e seu irmão Rodrigo Fernando também nos serviços de adaptação e apoio nos serviços externos para as locomotivas e do arquiteto Denis W. Esteves, ajudando a elaborar os projetos de restauração, e o apoio de sempre do associado e amigo Dr. Sérgio Túlio Prado, que na época patrocinou a reforma da locomotiva 604 através da NEC do Brasil. Por fim agradecemos a todos os outros que participam e ajudam na operação da ferrovia. Mais informações pelo e-mail abpfcps@terra.com.br. (por Hélio Gazetta Filho – ABPF).

Regional Santa Catarina: Retomada dos passeios após as enchentes.

Passado o susto das enchentes, nossa Regional voltou a todo vapor. Nas oficinas de Rio Negrinho-SC encerramos as atividades de troca de tubulação da locomotiva Mikado nº 760. No mês anterior instalamos os tubos, já todos mandrilados. Agora, finalizamos a fixação das serpentinas. Após o teste hidrostático da caldeira, foi feita a montagem da tela de inox que impede a saída das fagulhas. Esta recebeu diversos ajustes para ficar perfeitamente vedada e evitar a passagem de fagulhas. Com tudo pronto, realizou-se um teste de tração no trecho da Serra do Mar com a Mikado nº 760 tracionando oito carros, sendo que a caldeira desta locomotiva trabalhou sob 200 libras de pressão (14 kg/cm²). Este teste foi um sucesso.



Troca de tubos na locomotiva 760.



Aspecto da plataforma em dia de passeio com as novas correntes de segurança.



Linda imagem de céu azul no km 116 encantou o público no dia do passeio.



Vista das novas rampas de embarque na Estação Rio Natal.



Público do passeio embarcando nas novas rampas de embarque em Rio Natal.

Já nos dias 19 e 20 realizamos o tradicional passeio do Trem da Serra do Mar. Foram duas manhãs geladas aqui no Sul, com termômetros marcando zero graus centígrados pela manhã, fenômeno este que proporcionou uma linda paisagem aos passageiros com céu azul e

sol brilhante. No dia 19, recebemos a visita dos fiscais da ANTT Srs. Luiz e Vinícios. Não encontrou-se nenhum problema em relação à documentação e à operação do passeio. Recebemos elogios pelas novas rampas de acesso a embarque e desembarque em Rio Natal.



Locomotiva nº 760 com seis carros aguardando liberação para partir da Estação de Rio Vermelho.



Fiscais da ANTT Srs. Luis e Vinícios acompanhados por Ralf e Everaldo.

Na oficina, continuam os trabalhos na locomotiva nº 311, uma Ten Wheeler fabricada pela Lima, que estamos preparando para enviar à Piratuba-SC, para os passeios naquela cidade. As atividades de restauração nesta máquina ficaram interrompidas por dois meses e agora voltamos com a manutenção do último truque do tênder que faltava revisar. Trata-se do truque dianteiro que foi retirado, todo desmontado e revisado. Ele recebeu vários ajustes, incluindo limpeza e lubrificação dos feixes de mola, nos quais algumas lâminas foram substituídas. Por fim, um dos rodeiros teve que ser usinado.



Feixes de mola do tênder da locomotiva nº 311.

Na seção de solda, construiu-se alguns reservatórios de ar que serão instalados na locomotiva nº 232 que está no Núcleo Regional do Vale do Itajaí, na locomotiva nº 102 que está em Piratuba-SC e na locomotiva de manobra Bitruca nº 06 de Rio Negrinho.

Também voltamos a restaurar a nossa locomotiva articulada Mallet nº 204, na qual iniciamos a restauração da cabine. Primeiro, trabalhou-se no assoalho, com a colocação de duas camadas de chapa e no centro um assoalho de madeira, que evitará as vibrações no piso da cabine. Começou também a instalação do revestimento da fornalha com a colocação do isolamento térmico. Na cobertura da cabine foram substituídas algumas chapas e iniciou-se a forração interna. A equipe de mecânicos principiou os trabalhos da montagem do sistema de lubrificação dos pistões, com a montagem das bombas de óleo, o suporte junto a máquina e o sistema por correntes que fará a bomba funcionar.



Tênder da locomotiva nº 311 já com o truque removido para os trabalhos de manutenção.



Rodeiro do tênder da locomotiva nº 311 no torno aguardando usinagem.



Montagem dos reservatórios de ar nas oficinas de Rio Negrinho.



Reservatórios de ar já prontos nas oficinas de Rio Negrinho.



Eng. Marlon acertando a posição do reservatório de ar na locomotiva Bitruca.



Eng. James e torneiro Maikon ajustando um dos aparelhos de lubrificação da locomotiva nº 204.



Aspecto da cabine da locomotiva articulada nº 204 no início da montagem.



Cabine da locomotiva nº 204 com as primeiras peças sendo instaladas.



Início da montagem das ripas do forro da cabine da locomotiva articulada nº 204.



Locomotiva articulada nº 204 em restauração nas oficinas de Rio Negrinho.



Carro C-01 na finalização da troca do madeiramento externo.



Caixa d'água nova em inox sendo instalada no carro C-01.



Carro C-01 após restauração da parte externa

No setor de marcenaria terminou a troca de madeiramento do carro C-01, com a colocação de todas as novas janelas, e efetuamos a devida pintura do carro. Na parte interna adaptamos uma nova caixa d'água, pois a que havia anteriormente era muito pequena. Para isto tivemos que modificar toda parte interna dos banheiros com instalação de novo suporte para esta caixa.

Agradecemos aos marceneiros Ricardo e seu irmão Rafael Grossl que se dedicaram à troca do madeiramento do carro passageiro C-01 bem como à adaptação da nova caixa da água; aos associados Iuri de Lima Vilela da Silva e Renan Caique Maas nos trabalhos de troca de tubos da locomotiva nº 760; assim como aos irmãos Eng. James e Marlon Ilg que supervisionaram os trabalhos; a Everaldo Pilz pelas fotos e pelo trabalho como chefe de trem nos passeios; ao soldador Darci; ao torneiro Maikon Strait; e aos demais associados que nos ajudam nos trabalhos diários nas oficinas da Regional. Também deixamos um agradecimento aos associados da Regional do Paraná que nos visitaram e prestigiaram nosso passeio do dia 19/07. Mais informações sobre o Trem da Serra do Mar com Suiane e Janete pelos fones (47) 3644-7000 e (47) 9986-0600 ou pelo site www.abpfsc.com.br.

Em Piratuba houveram mudanças em relação ao trajeto do passeio. Anteriormente ele seguia até Marcelino Ramos-RS, a 25 km de Piratuba. Agora, devido aos danos causados pelas cheias, o passeio segue apenas até o Pátio de Maratá, a 10 km da Estação de Piratuba, fato este que não atrai tanto nosso público, mas até o momento é a única opção viável. O mês

transcorreu sem muitas novidades, sendo que após a baixa das águas do Rio do Peixe, a composição pôde ser estacionada no pátio, junto à cobertura. E então aguardamos a chegada do Eng. Ricardo Assunção da ALL (concessionária responsável pelo trecho) para a realização de um levantamento dos danos causados pela cheia. Na inspeção, o Eng. Ricardo deixou acertado a contratação de máquinas retroescavadeiras para iniciarmos os reparos da via. Problema é que a ALL tem apenas uma empreiteira cadastrada na região e a mesma está com agenda de serviços lotada, pois ela atende também às prefeituras locais e houveram muitos danos na região devido às fortes chuvas, incluindo-se queda de barreiras, rompimento de açudes, quedas de estradas. Enquanto isso, no km 859 + 400m na divisa do município de Piratuba com Alto Bela Vista-SC retirou-se todo material que obstruía a via férrea, permitindo agora a passagem de auto de linha.



Dormentes doados pela ALL descarregados em Piratuba SC.





Cobertura para depósito de material de via permanente no pátio de Piratuba.



Queda de barreira no km 756 + 700m.



Trabalhos de recuperação da linha entre Piratuba-SC e Marcelino Ramos-RS.





Trabalhos de recuperação da linha entre Piratuba-SC e Marcelino Ramos-RS.



No pátio em Piratuba recebemos mil dormentes, cedidos pela ALL, dos quais 10% já foram assentados. Construímos uma cobertura para depositar o material de via permanente e iniciamos a organização deste material. Segue nosso agradecimento especial ao Eng. Ricardo Assunção que está articulando junto a concessionária ALL os reparos na via permanente e que também nos auxiliou com a doação de dormentes. Maiores informações sobre o Trem das Termas com Roberta e Maridiane pelos fones (49) 3553-1121 e (49) 9121-7700. (por Everaldo Pilz-ABPF-SC)

Núcleo Regional do Vale do Itajaí: Começa a construção da oficina.

Neste mês de julho, o sol pleno, desaparecido durante várias semanas, voltou a brindar-nos justamente no final de semana de 20 de julho, dia dos passeios do “Trem Histórico Cultural da EFSC”. Mediante o fato, cerca de 600 pessoas compareceram para fazer os passeios, um bom público, mas ainda aquém do desejável. Durante todo este ano houve um retraimento bastante considerável do público que costumeiramente fazia os passeios.

O clima instável, que afeta o comparecimento do público, afetou também os trabalhos de manutenção da linha da EFSC. O solo encharcado impede trabalhos de maior porte, e pior, causa estragos de toda sorte, a exemplo da barreira do km 0,295 na boca do túnel, onde o gabião recentemente construído, dilatou de forma não conveniente. Embora continue exercendo sua função segurando a encosta, seu futuro é incerto. Todos estes problemas com o clima, fizeram com que a Coordenação do NuRVI suspendesse vários trabalhos que estavam em andamento, no intuito de economizar gastos, como por exemplo, a instalação do compressor a ar na locomotiva 232, a reforma do vagão panorâmico e a construção do desvio morto na garagem do trem, aliás este último foi suspenso por absoluta falta de tempo das equipes que se dedicaram mais à manutenção da via permanente.

A poucos dias, a Coordenação do NuRVI precisou tomar uma medida drástica, inimaginável até meses atrás: a conversão do vagão panorâmico em vagão prancha, para que este possa ser utilizado na remoção das inúmeras pequenas barreiras e valetas obstruídas ao longo do trecho e principalmente ajudar na remoção de entulhos da constantemente instável encosta do km 0,295 mencionada anteriormente. A bem da verdade, nosso pequeno vagonete artesanal, o “YABA 2” já não dá mais conta do serviço. E o vagão prancha virá a calhar no sentido de, além de transportar os entulhos, poder transportar retroescavadeira e outros equipamentos até os locais problemáticos, a maioria de difícil acesso para veículos rodoviários. Pois estes quando conseguem chegar até o local por meios próprios, acabam por estragar a via férrea. No entanto, isso não significa o fim do projeto do vagão panorâmico, que fica apenas adiado para dias melhores.

De todos os investimentos, o único em andamento no momento é a construção do prédio da oficina, até porque tanto a mão de obra como o material está vindo de forma patrocinada ou semi-patrocinada. Não se pode chamar o pequeno prédio de 7m x 7m propriamente de oficina, mas, certamente trará mais conforto para a realização de algum trabalho do que o atual barraco de 3 m², ou seja, a construção do novo prédio é de extrema necessidade. Neste sentido a coordenação do NuRVI agradece a Cerâmica Bosse de Presidente Getúlio-SC pela cessão dos tijolos, a Pré Fabricar de Ibirama_SC pelo patrocínio do cimento para o piso e em especial aos

pedreiros voluntários Srs. Valmor Degracia, Ricardo Degracia, Jonas Degracia e Anezimo de Amorim.

No dia 26 de julho, nosso Coordenador de Promoções, Johnny Sandro Henschel participou de importante atividade social junto à comunidade de Subida, onde 110 mudas de tangerinas, fruta símbolo do município de Apiúna-SC, foram distribuídas aos proprietários lindeiros e próximos a via férrea do trem histórico-cultural. O objetivo, idealizado pela Sra. Virgínia Aparecida Vieira, moradora do bairro, é o de conscientizar os moradores para que embelezem e arborizem suas propriedades, que deem tratamento adequando ao lixo, para que os visitantes que fazem uso do trem tenham uma boa imagem do bairro e de seus habitantes, bem como do trem. A problemática do tratamento do lixo e propriedades mal cuidadas no entorno da ferrovia tem sido um dos grandes desafios para o NuRVI, cujos associados, a cada domingo de passeio precisam fazer exaustiva coleta de lixo ao longo da via permanente.



Aproveitando uma brecha no mau tempo, efetuamos a concretagem do piso da futura oficina do NuRVI. O cimento foi patrocinado pela Pré Fabricar Concretos de Ibirama-SC.

Foto: Luiz Carlos Henkels em 05/07/2014.

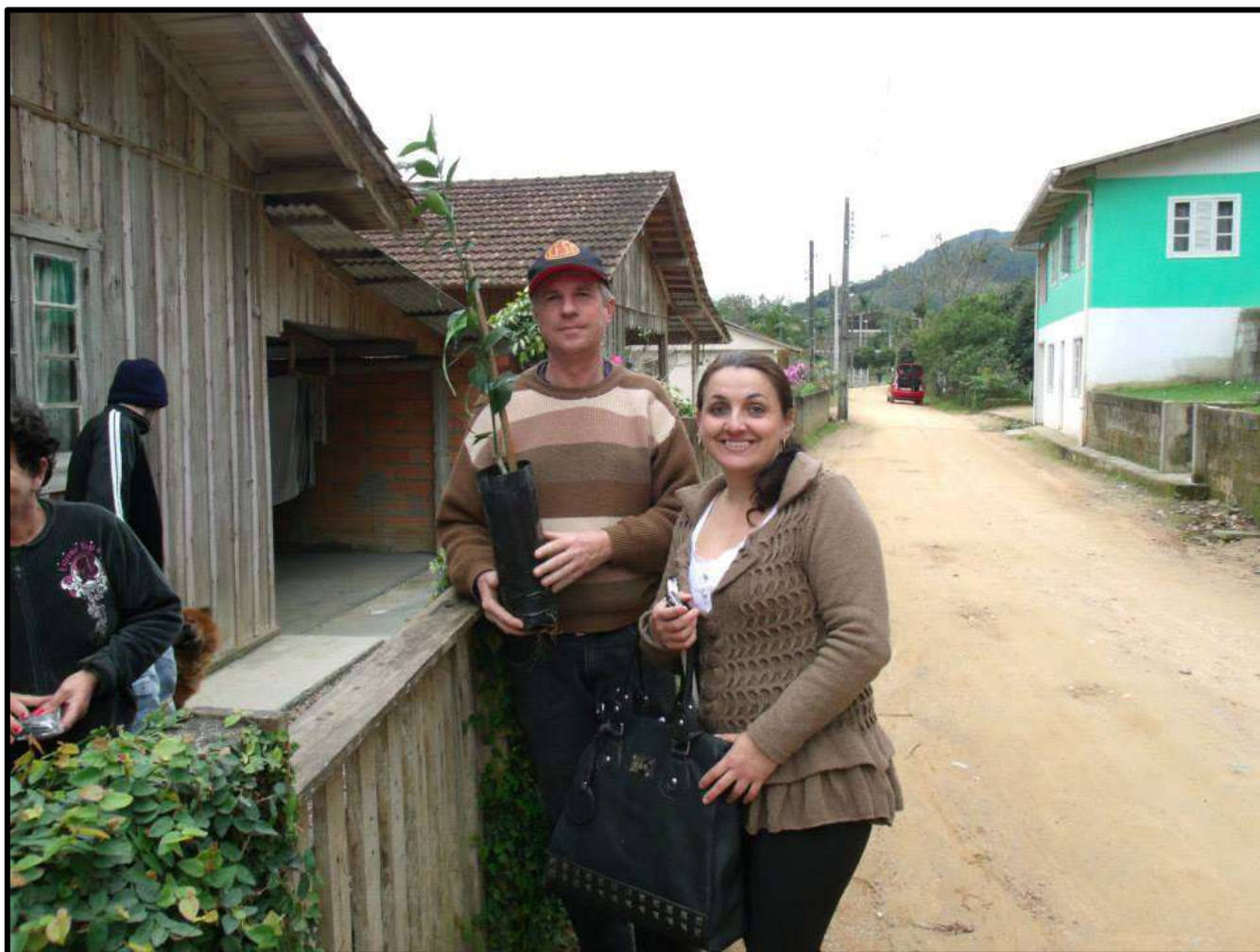


Ponte metálica da EFSC sobre o Ribeirão Encano em Indaial-SC. Patrimônio público do município, aguarda restauro desde 1991. Foto: Luiz Carlos Henkels em 26/06/2014.

Em outro ponto de nossas atividades, em Indaial-SC, o NuRVI voltou a se manifestar, desta vez para a Câmara de Vereadores do Município, como fiscalizadora da gestão municipal que é, solicitando auxílio para a restauração da ponte metálica da EFSC sobre o ribeirão Encano. A referida ponte foi doada ao município em 1991, após ação em juízo, pela proprietária, Barranco Ferro e Aço de Curitiba-PR. A intenção de sucateamento da ponte foi sustada por liderança de associados do NuRVI e populares que nos apoiaram e pelo apoio, na época, do prefeito municipal Victor Petters e Ministério Público. Lamentavelmente a prefeitura, passados 23 anos de obtenção deste monumento agora com 106 anos de idade ainda não se dignou a restaurá-la, a despeito dos sucessivos ofícios formais e contatos informais que fizemos. Espera-se que na atual gestão do prefeito Sérgio Almir dos Santos, por sinal, associado da ABPF desde 1990, possamos reaver este bem histórico restaurado, e que, conforme nossa sugestão, possa servir de plataforma de observação paisagística para o Rio Itajaí e para a foz do ribeirão Encano, sobre a qual está localizada. A ponte metálica de Encano é de origem Alemã, produto do consórcio Vereinigte Maschinenfabrik Augsburg und Maschinenbau Gesellschaft Nürnberg AG – Zweiganstalt – tendo sido edificada pela

Construtora Bachstein & Kopell em 1908. Juntamente com a estação central de Indaial constituem os dois bens preservados da ferrovia no território indaialense.

A Coordenação do NuRVI agradece aos seus associados e colaboradores, que mais uma vez neste mês auxiliaram sobremaneira nos trabalhos desenvolvidos.



Coordenador de promoções do NuRVI, Johnny Sandro Henschel e a moradora do bairro de Subida, Virgínia Aparecida Vieira, idealizadora da entrega de mudas de tangerina à comunidade de Subida, vistos aqui durante o ato de entrega de mudas, tentando aproximar o trem histórico cultural da comunidade. Auto retrato de Johnny Sandro Henschel em 26/07/2014.

Em Rio do Sul-SC, na estação de Matador, encontra-se depositado o material rodante do NuRVI, em restauração e por restaurar, bem como o museu estático e fotográfico relativo aos fatos históricos que marcaram a EFSC no Alto Vale do Itajaí. A estação se situa no Beco Artur Hering – Nº 50, bairro Bela Aliança de Rio do Sul.

Em Apiúna, a localidade de Subida abriga o trecho revitalizado de 2,8 km da EFSC. Desta quilometragem, 1,7 km são de domínio público, incluindo-se o túnel de 68 m, a ponte dos arcos em estilo românico e a passagem superior no mesmo estilo, bem como um belíssimo trecho em meio a mata Atlântica secundária. O restante do trajeto — 1,1 km — se desenvolve por dentro do pátio da Usina Hidrelétrica Salto Pilão, local onde também se localiza a gare e

abrigo da composição histórico cultural, além de uma antiga caixa d'água metálica pertencente à extinta ferrovia. Este trajeto, bem como a composição, só poderão ser visitados com acompanhamento de associados, devidamente e antecipadamente autorizados pela gerência da Usina. O acesso à localidade de Subida se dá pela rodovia BR-470, km 112 + 500m para quem procede de Blumenau e km 113 - 500m para quem procede de Rio do Sul.

Outras Atrações Ferroviárias do Vale do Itajaí-SC:

- Museu Municipal Ferroviário Silvestre Ernesto da Silva – antiga estação ferroviária - centro de Indaial. Momentaneamente fechado para reforma do telhado .
- Museu Ferroviário e Exposição Fotográfica - Sala Hermann Baumann – Fundação Cultural de Ibirama – antigo Hospital Hansahoehe – contatos pelo telefone (47) 3357-4442.
- Ponte Ferroviária sobre o Rio Itajaí – BR-470 - trevo de acesso a Ibirama
- Locomotiva Macuca – jardim da Prefeitura Municipal de Blumenau, com vista à ponte ferroviária metálica.
- Estação Ferroviária de Rio do Sul – Avenida Oscar Barcelos S/Nº – centro

Maiores informações com Luiz Carlos Henkels – NuRVI /ABPF (47) 3333-1762. *(por Luiz Carlos Henkels – ABPF-NuRVI)*

Regional Paraná:

No mês de julho a Regional continuou o trabalho de limpeza da sede, depois de concluídas as obras da Prefeitura na área externa. No dia 19, uma comitiva nossa se reuniu com o pessoal da ABPF-SC, em Rio Negrinho-SC, para conhecer o trabalho desenvolvido por lá. Aproveitamos para fazer o belo passeio pela serra do mar, na imponente locomotiva 760, daquela regional.



Luiz Carlos Araújo no interior de carro da ABPF-SC durante passeio em Rio Negrinho-SC.



Encontro em Rio Negrinho no dia 19/7/2014. Da esquerda para a direita: José Carlos Brochini, Élcio Lissa, Paulo Stradiotto, James Ilg, Evandro Bennert e João Luís V. Teixeira.



Troca das bateria da locomotiva francesa pela equipe da Baterias Cral.



Troca das bateria da locomotiva francesa pela equipe da Baterias Cral, juntamente com o Sr. Willy.

As baterias da locomotiva Francesa foram substituídas através de nossa parceria com a Cral Baterias, a qual enviou uma equipe juntamente com o Sr. Willy para esta tarefa. (por João Luís Vieira Teixeira - ABPF-PR).