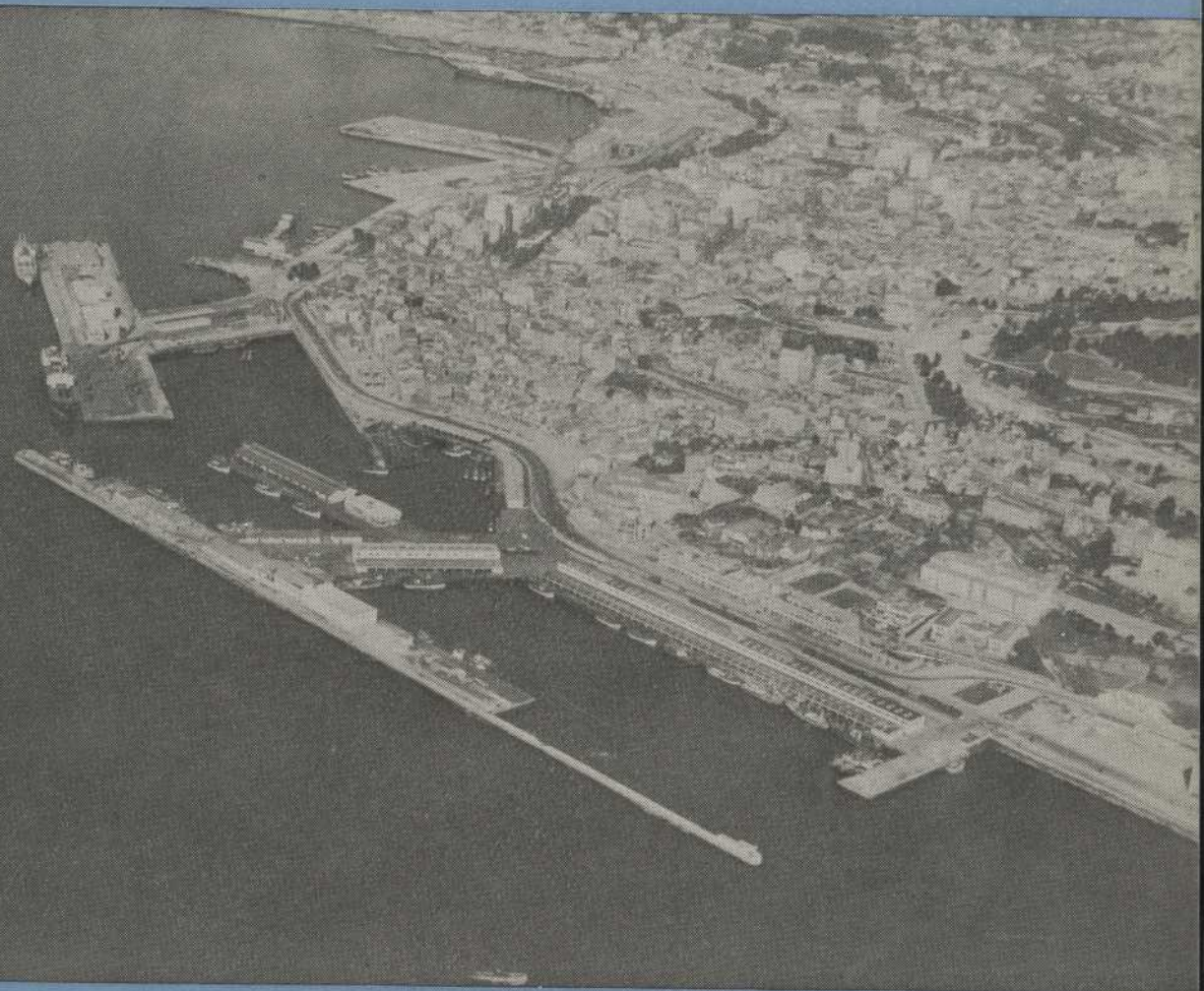


N.º 11
MARZO

JP
Wespa Club
VIGO





Con el rico sabor
de las más viejas soleras españolas



"ATLANTICO"

Luis XV
BRANDY AÑEJO

Entre los que gustan lo mejor, beber Luis XV es, además de un incomparable placer, un hábito elegante que da prestigio de buen "conocedor".



Regalamos felicidad
porque envasamos calidad

Blanco



Vespa Club

VIGO

AÑO II

N.º 11

MARZO 1959

PIZARRO, N.º 11 - VIGO

Depósito Legal PO 83-1958

Sumario:

	Páginas
EDITORIAL	
Celso Emillo Ferreiro ...	3
•	
BENEFICIOS A LOS SOCIOS	
Manuel Alonso	4
•	
TEMAS DE DIVULGACION TECNICA	
Salvador Jané	5
•	
CAMPAÑA PRO SEMINARIO	6
•	
LO QUE FUE LA JUNTA GENERAL	
Antonio Monje	7
•	
PAGINA DE LA MUJER	
Yolanda	9
•	
MISCELANEA VESPISTA	10
•	
ESPIRITU DE EQUIPO	
Enrique Feijóo	12
•	
LA CALIDAD INDUSTRIAL ESPAÑOLA	
Félix San José	13

PORTADA:

Vista aérea del barrio marinero del Berbés, el primer puerto pesquero del mundo.

(Foto por cortesía del Sr. Ingeniero Director de Obras del Puerto)

EDITORIAL

CUERPO Y ALMA DE LA CIUDAD

HAY ciudades con faz y antifaz, con un ritmo íntimo y otro extremo. Ciudades de dos caras, hipócritas y engañosas, que, generalmente, están hechas al margen de la naturaleza. Vigo sólo tiene faz porque representa la fusión urbana de lo marinero y de lo campesino en una síntesis perfecta. Vigo es una necesidad de la naturaleza.

"Felices las ciudades —dice Maragall, refiriéndose a Barcelona— que tienen una montaña al lado, pues podrán contemplarse a sí mismas desde la altura". Vigo, surgida del mar, fué desde la orilla trepando por las colinas que la circundan. Gateó monte del Castro arriba, para contemplarse y ver el mar. Todas sus casas tienen una ventana desde la que se ve el mar. Una ventana, o más bien un marco que encuadra un paisaje marinero. Esta identificación con el mar forjó el alma de la ciudad. Hablar del alma de una ciudad es tarea ardua. El Padre Feijóo afirmaba que daría cualquier otro conocimiento con tal de llegar a comprender el misterio de un alma. Se refería, claro está, al alma humana, no al de las ciudades, cuyo misterio, por ser uno y plural, el Padre maestro había de considerar todavía más difícil de aprehender y captar en las redes del conocimiento.

Una ciudad sin encanto físico tiene también el alma desencantada. Vigo es una ciudad cuya hermosura se nos viene a los ojos el primer día y con ella su alma joven, optimista, ágil, sin recovecos. No existe aquí ese complejo de estirpe que tan antipático se hace en otras ciudades, viveros del "señorito", esa especie de truhán y vago de abolengo, llamado a desaparecer afortunadamente.

Aunque haya quien opine lo contrario, Vigo es una ciudad eminentemente gallega. Bástale para serlo, como ya hemos dicho, el haber sabido fusionar lo marinero con lo campesino. Pero además no debe olvidarse que toda Galicia contribuyó a su desarrollo. El crecimiento de Vigo —casi fabuloso— no se debe, digámoslo así, a proliferación, sino a yuxtaposición o acumulación emigratoria. Gentes de todas las comarcas han venido a engrosar el censo vigués en un constante y curioso desplazamiento. El gallego emigra a las Américas, pero tam-

(Pasa a la pág. 11)



MOREIRA Y CIA.

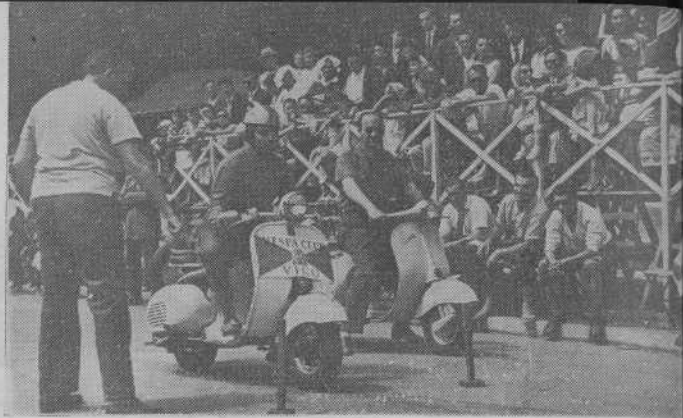
SUMINISTROS PARA LA CONSTRUCCION

VIGO - CORUÑA - VILLAGARCIA - ORENSE

Beneficios a los socios

Por MANUEL ALONSO

Nuestro querido amigo Sr. González Sobral durante la pasada competición jymkanista celebrada en Pontevedra, acompañado de nuestro también asociado Sr. Teijeiro.



Bajo este título queremos iniciar hoy esta interviú, para que llegue a poder de aquellos que reiteradamente, y antes de militar en nuestra Organización, ponen por delante la pregunta: "¿Qué ventajas adquirimos por pertenecer al Club?" Frase que queremos, de una vez para siempre, anular en el pensamiento del vespista.

Iniciamos hoy esta charla con don Joaquín González Sobral, socio fundador y uno de los de más historial vespístico en nuestra provincia, pues se trata de un socio de los que más veces representó nuestro pabellón, tanto en España como en el extranjero, a pesar de ser un residente en Pontevedra, lo que le hace acreedor de más mérito ante nuestros ojos.

—Dinos, amigo Joaquín, ¿qué ventajas te reportó a tí el ser vespista y al propio tiempo pertenecer a un Club Vespa como el nuestro?

—Cuando yo me hice socio del Vespa Club de Vigo, como el más cercano a mi residencia, no pensé en principio en los beneficios que ello me reportaría, sino que sólo quise que con mi contribución la familia vespista fuese mayor, considerándome muy satisfecho con ello, pues hay que tener en cuenta que NUESTRA FAMILIA es excepcional y única, y yo creo que es la primera vez en la historia el ver unidos en fraterna camaradería a gentes de todos los continentes y razas, favor del cual debemos dar las gracias.

No olvidemos que ya hemos dejado atrás el millón de Vespa que ruedan por todo el mundo.

A los que no se percataron de ello a primera vista, no los censuro, pero sí les diría, por ejemplo, que no es posible abrir un negocio sin contar con los medios económicos necesarios, ni recoger una cosecha sin sembrar antes, precisándose de mucha voluntad de trabajo, constancia, unión, y esto es precisamente lo que se necesita en nuestro Club.

Debe tenerse muy en cuenta que la labor que la Directiva tiene que desarrollar para que llegue el día de la recolección es muy dura. Se necesita mucha voluntad, perder mucho tiempo y privarse muy a menudo de las distracciones que todos necesitamos al terminar nuestro trabajo habitual.

Pido, por tanto, más que nada a todos, ayuda moral para que pronto nos sintamos orgullosos de estar dentro de un Club que trabaja y que todos hemos hecho grande.

—Todas estas satisfacciones y alegrías, fueron parte de los Rallys a que tú asististe representando a nuestro Club, ¿puedes decirnos cuántos y cuáles fueron en los que tú participaste?

—Tercer Rally Nacional España-Roma, los días 21 agosto a 3 de septiembre. Año 1955. IV Rally Nacional "Primavera en Madrid", los días 1 al 4 de junio. Año 1956. Rally Eurovespa. Barcelona. Los días 19, 20 y 21 de julio. Año 1957. (Prolongado por nuestra cuenta a Lourdes y Norte de España). Rally Euro-vespa. Bruselas. Los días 4 al 7 de julio. Año 1958 (Prolongado a Alemania y Luxemburgo).

Creo sería interesante hacer llegar a nuestros lectores, si es que lo recuerdas, ¿Qué se te importó la inscripción de cada uno de estos Rallys y a qué te dió derecho la misma?

—Tercer Rally Nacional Vespa "Peregrinación España-Roma, 1955, 4.453 kms., entre el 21 de agosto al 3 de septiembre, con salida de Barcelona, y pasando por Marsella, Niza, Génova, Florencia, Roma y Nápoles. La cuota de inscripción para los socios del Vespa Club fué la de 4.000 pesetas, que dió derecho a: Comida y alojamiento durante el viaje de Barcelona a Nápoles. Carburante para la Vespa durante el mismo recorrido. Pasaje en segunda clase para el barco de Nápoles a Barcelona. Transporte de la Vespa de Nápoles a Barcelona.

Placa y banderín en recuerdo del Rally. Participación en el sorteo de regalos, entre los cuales figuró una Vespa, el reintegro de la cuota de inscripción, etc. Opción a los premios que se determinan en el artículo 15.

IV Rally Nacional Vespa "Primavera en Madrid", 1.300 kilómetros, junio de 1956, del 1 al 4 de junio. Las cuotas de inscripción fueron las de 400 pesetas, y dieron derecho a: Carburante para la Vespa, desde la población de salida hasta Madrid y regreso. Comidas y alojamientos durante el viaje a Madrid. Estancia en Madrid, con el siguiente programa:

Día 1 de junio: Cena y alojamiento. Día 2 de junio: Desayuno. Excursión a El Escorial, con visita facultativa al Monasterio. Comida, Festejo taurino. Cena. Localidad para asistir a la revista de Celia Gámez ("El Aguila de Fuego"). Alojamiento. Día 3 de junio: Desayuno. Presencia en el slalom final del IV Rally del Real Automóvil Club de España. Recepción y vino de honor ofrecido por el Excmo. Ayuntamiento de Madrid en los jardines de don Cecilio Rodríguez. Comida. Visita a la Feria del Campo. Jymkana en el recinto de la Feria. Cena de gala, baile, entrega de premios y sorteo de regalos. Alojamiento. Día 4 de junio: Desayuno. Fin del Rally.

Rally EUROVESPA. — Barcelona, 19, 20 y 21 de julio de 1957. Cuota de inscripción, 150 pesetas, y dió derecho a: Día 19: Cena y alojamiento. Día 20: Desayuno. Excursión a Montserrat y almuerzo. Cena y alojamiento. Día 21: Desayuno. Misa de campaña. Almuerzo en la playa. Vino de honor ofrecido por la Excmo. Diputación Provincial y el Excelentísimo Ayuntamiento de Barcelona. Localidad para una corrida de toros. Cena y baile de despedida, con sorteo de regalos. Alojamiento. Día 22: Desayuno en el hotel. Asimismo nos suministraron diez litros de mezcla para la moto.

RALLY EUROVESPA BRUSELAS (4.990 kms). — Del 4 al 7 de julio de 1958. Cuota de inscripción, 1.500 pesetas, y dió derecho a: Día 4: Hasta las ocho de la mañana llegada al control fronterizo establecido en la ciudad de Havay.

A las 12 de la mañana, aproximadamente, llegada al parque-exposición de la ciudad de Bruselas, donde se celebró la recepción oficial.

A las 19 horas, en el Palacio d'Egmont, banquete de bienvenida.

A las 21 horas, en la Gran Plaza de la Exposición, espectáculo de danzas Watusis del Congo Belga. A continuación, alojamiento en el Hotel Exposición, reservado para tal fin a los Vespistas.

Día 5 de julio. — De 7 a 9 horas, recepción de los Vespistas, entrega de los carnets y de las plaquetas conmemorativas.

De 9 a 11 horas, en el Hotel Exposición, preparación de los participantes que tomaron parte en el cortejo folklórico.

De 12 a 14 horas, en el Palacio d'Egmont, recibimiento oficial de todos los participantes. Comida de platos típicos belgas y formación de la caravana.

A las 15 horas, salida de la caravana, atravesando Brusels hasta Bélgica Yoyeuse (centro folklórico de la Exposición).

De 17 a 19 horas en el mismo lugar, recepción con las autoridades locales, sirviéndonos a continuación un aperitivo típico, y terminando el acto con un gran "carrusel" alrededor de la gran plaza.

A partir de las 21 horas, en la salida de la Madelaina, gran banquete conmemorativo del Rally, baile, atracciones, entrega de trofeos y sorteo de regalos.

(Pasa a la pág. 14)

En no pocas ocasiones, podemos observar cómo las reparaciones en motores, son practicadas con un total desconocimiento de la técnica, produciendo en éstos algunas veces, más daño del que en apariencia parece, y mucho mayor, desde luego, del que originó la reparación.

En el comercio, pueden—desde luego—encontrarse tratados, con las reglas justas y precisas, y los conocimientos prácticos para llevar a cabo la reparación del motor de una bicicleta, no obstante trataré de hacer llegar al lector estos conocimientos de forma amena y práctica. Bajo tales conceptos, éste podrá apreciar cómo se transforma energía térmica encerrada en un combustible, la cual, mediante órganos mecánicos maravillosamente combinados, permite mover estas cómodas, veloces y prácticas "Vespas", debajo de cuyo capot, palpita siempre este conjunto de piezas llamado motor, dispuesta siempre su ininterrumpida potencia para hacer las delicias del motorista, con solo una maniobra simplísima: la conducción.

Ojalá logre darme a entender por los lectores de esta Revista. Si así ocurre, si logro explicarme, me daré por bien pagado.

Capítulo 1.º EL MOTOR DE DOS TIEMPOS.

En este capítulo estudiaremos, por partes, los distintos órganos necesarios, para convertir por medio del conjunto motor, combustible en trabajo mecánico.

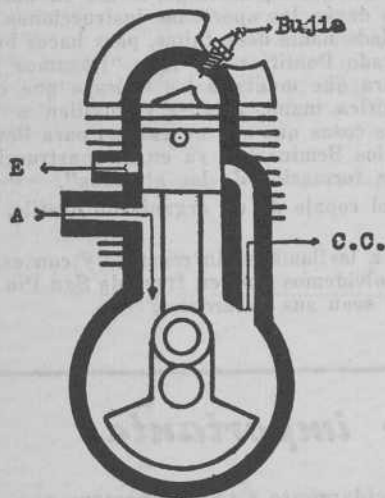


Figura nº 1

CORTE ESQUEMATICO DE UN MOTOR DE DOS TIEMPOS CLASICO, POSICION DEL PISTON

E. Lumbrera de escape. A. Lumbrera de admisión. C.C. Conducto de carga al cilindro.

a) *Motor propiamente dicho:* Cilindro, pistón o émbolo, biela, cigüeñal, carter y culata.

b) *Sistema eléctrico:* Magneto, circuito de encendido y circuito de alumbrado.

c) *Carburador y carburante.*

Antes de entrar en detalles, será conveniente diferenciar el motor de dos tiempos, del de cuatro.

En el motor de cuatro tiempos en cada ciclo de trabajo, el cigüeñal está obligado a dar dos vueltas, por lo tanto el émbolo, dos carreras descendentes y dos ascendentes en el siguiente orden:

1.º *Tiempo o de admisión.*— Este tiempo es de descenso en el cual al producirse la depresión o vacío, y estando la válvula de admisión abierta, entran los gases frescos, procedentes del carburador.

2.º *Compresión.*— En este tiempo ascendente del pistón, se hallan las válvulas (admisión y escape) cerradas, motivo por el cual los gases son comprimidos en la cámara de compresión formada por la culata, aumentando la temperatura del gas comprimido cada vez más a efectos de la presión en el interior del cilindro, hasta que poco antes de llegar al punto muerto superior (1), se produce la ignición por medio de la bujía que inflama los gases, siguiendo el émbolo su carrera ascendente, merced a la energía acumulada en el volante, o sea por la inercia de éste.

3.º *Expansión o carrera de trabajo.* En este tiempo, el pistón es impulsado violentamente por los gases inflamados, produciéndose de este modo el único ciclo de trabajo, hasta que poco antes de llegar dicho émbolo al P. M. I., se abre la válvula de escape por la que se inicia la salida de gases quemados.

4.º *Expulsión o escape.*— Este tiempo al igual que los dos primeros, además de ser nulo, a efectos de producir potencia (ya que absorbe ésta de la acumulada en el volante) en su carrera ascendente, el pistón, estando la válvula de escape completamente abierta, impulsa los gases del cilindro al exterior, hasta que éste, llegado a su P. M. S. y estando la válvula de escape ya cerrada, se inicia un nuevo ciclo al abrirse la de admisión.

Motor de dos tiempos. Estos motores, se caracterizan por la sencillez de su construcción y mantenimiento, por la ausencia de válvulas, ejes de levas, engranajes para mover éstos, etcétera, etc. Aunque parezca paradójico, no son tan eficientes como los de cuatro tiempos en varios aspectos, producen menos energía por cilindrada y litro de combustible, consumen aceite en cantidad proporcional a combustible. En cambio, en el ciclo de cuatro

(1) Se denomina P. M. S. o P. M. I. los dos momentos de transición en que el émbolo pasa de ascendente a descendente o viceversa.

tiempos, a motor bien ajustado, el consumo de aceite es insignificante. Pero vaya todo en provecho de la sencillez, ya que al motor de dos tiempos no le podemos pedir más: barato, sencillo y fácil su conservación y entretenimiento.

Primer tiempo.— En el motor de dos tiempos la pre-admisión al carter de gases frescos y la compresión de éstos en el cilindro, son efectuados en la carrera ascendente del émbolo. Este,

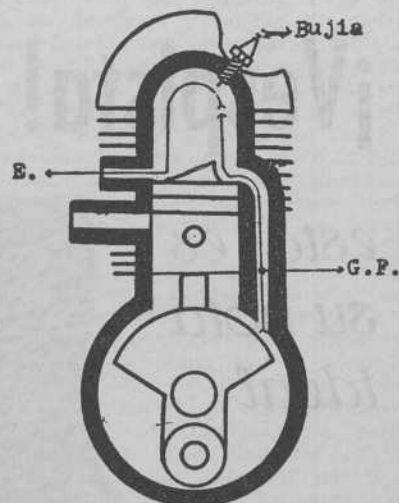


Figura nº 2

CORTE ESQUEMATICO, MOSTRANDO EL P. M. I.

E. Salida de gases quemados. G.F. Carga de gases frescos desviados por el deflector del pistón y empujando a su vez los gases quemados.

al fallar unos centímetros para llegar al P. M. S., abre el orificio o lumbrera de admisión que comunica al tubo de admisión, procedente del carburador, con el carter o cámara de pre-compresión, entrando los gases por la depresión que ha producido el pistón en su carrera ascendente. Unos milímetros antes de llegado éste a su P. M. S., al igual que en el ciclo de cuatro tiempos, son inflamados dichos gases en la cámara de compresión por medio de la chispa de alta tensión de la bujía, y al igual, también por inercia, sigue ascendiendo el émbolo a su P. M. S., desde el que inicia su carrera de trabajo y descenso. En este momento, y también por inercia, a pesar de que el pistón se halla descendiendo los gases procedentes del carburador, siguen entrando en la cámara de pre-compresión (carter), hasta que el pistón cierra totalmente la lumbrera, produciendo con este fenómeno una riqueza adicional de los gases contenidos en el carter, detalle muy tenido en cuenta por los cons-

(Pasa a la pág. 11)

LLAMADA

El título "huele" un poco a toque de "mili"... y casi, casi, lo es. Como todos sabéis está en el ambiente la vivencia de la Campaña Pro-Seminario. Colaboran en ella muchos seglares con gran entusiasmo. Realmente, no es para menos. El Seminario Mayor "San José" que se está construyendo en nuestra ciudad, va muy adelantado, hasta el extremo de que se

¡Vespista!

*esta es
su bota
ideal*



Cómoda ★ Flexible ★ Sólida

UNA ESPECIALIDAD
PARA MOTORISTA

creada por

CAUCHO-ATLANTICA, S. L.

Apartado 320 VIGO Teléfono 3356

espera inaugurarlos en el mes de octubre próximo. La obra requiere fuertes desembolsos. Los medios económicos son pocos... Bueno, a estas alturas, tú te estás preguntando: Y a mí ¿qué? A ti, querido compañero de Club, sí. Sí, porque ese "slogan" de que "El Seminario es obra de todos", es algo más que una acertada frase publicitaria con fines recaudatorios. Es un alabonazo a tu responsabilidad, que nace de la obligación que todos, absolutamente todos, tenemos de ayudar a formar Sacerdotes llenos de ciencia y santidad. ¡¡Caramba!! ¡¡Qué no es cosa de que solamente los critiquemos!! Lo es, de preguntarnos. ¿qué hemos hecho por ellos? ¿Qué hemos hecho por esos hombres que en ocasiones tan incomprensidas por sus propias familias y siempre por servir al Templo, han renunciado a la fortuna, a las alegrías mundanas, y a los placeres lícitos, por dedicarse exclusivamente a la salvación de las almas y a ser intermediarios entre los hombres y Dios? Justo es y necesario, que no se le niegue lo indispensable para su formación y vida convenientes.

Un ilustre vigués, nada más ni nada menos que el Dr. Eijo Garay, decía en cierta ocasión, que el Seminario es el Centro que realiza la obra más trascendental y la educación más difícil y delicada, para hacer de unos hombres "ministros de Cristo y dispensadores de los misterios de Dios".

Por otra parte, tampoco puede ocultársenos que el índice de crecimiento espiritual de Vigo no está en relación directa con el índice de medro industrial. Este último, infelizmente, avasalla al primero. Debemos preocuparnos por un Gran Vigo, en ambos aspectos: espiritual y material. Lo segundo aislado no se concibe y nos conduciría dentro de pocos años a un horroroso materialismo. Nuestro Club de colaborar a la Campaña Pro-Seminario. Debe, y así nos lo ha pedido nuestro Señor Obispo. No será cosa de negárselo. ¿Verdad? Se pretende de nosotros tarea tan grata como la de ser heraldos de la cuestión pública que lleva aparejada esta Campaña. Esta cuestión habremos de iniciarla con un gran desfile de "Vespas" el próximo día 15 del actual, domingo, a las 12 horas, en relación al cual se os darán las oportunas instrucciones. A este llamamiento del Prelado nadie debe faltar, para hacer buena aquella frase del llorado Pontífice Pío XII: "Rogamos insistentemente a Dios, para que mueva a los fieles a que con ánimo generoso y magnífica mano, ayuden y auxilien a los Obispos en todas aquellas cosas que son necesarias para llevar a cabo la gran obra de los Seminarios, ya en la construcción de los edificios, ya en la formación de los alumnos".

Y he aquí que, bajo el ropaje de un organizado desfile, se nos brinda esta tarea.

Acudamos, por tanto, a la llamada sin regateos y con espíritu de colaboración. No olvidemos que, en frase de San Pío X, los pueblos serán lo que sean sus Sacerdotes.

Aviso importante

Rogamos encarecidamente a todos nuestros asociados y Vespistas en general, se personen (a ser posible con paquete) el día 15 del actual a las 12 horas, para el desfile por nuestra ciudad, con el fin de iniciar la colecta «PRO-SEMINARIO MAYOR», para la cual hemos sido solicitados por nuestro Excmo. señor Obispo de Tuy.

Lo que fué la Junta General

El pasado lunes, día 16, tuvo lugar en uno de los salones del Círculo Mercantil, la Junta General que se había anunciado en la Revista mensual, así como por la Prensa y Radio local, pero parece que a algunos señores socios no les ha llegado la "ONDA", a pesar de que los asuntos tratados eran de interés general.

No obstante ser la asistencia un poco floja, y para que llegue a conocimiento de todos, las conclusiones adoptadas por la General, voy a hacer un breve resumen de lo que se trató, sobre todo para los que no han podido asistir.

A la hora prevista dió comienzo la reunión, y siguiendo el Orden del día, se dió lectura al acta anterior, en primer lugar. A continuación, a la Memoria de Actividades del pasado año 1958, y seguidamente al Estado de Cuentas del Ejercicio de 1958, que la General aprobó sin más trámite.

Pasando al punto 4.º, el Vicepresidente informó a la General sobre las normas por las que se rige el Reglamento para la concesión de la AVISPA DE BRONCE para 1959, al socio que más méritos vespísticos hubiera acumulado durante el año 1958, observándose en el ambiente de la General la existencia de dos candidatos destacados, por lo que se llegó a la votación secreta (como determina el Reglamento), no sin antes haberse dado lectura, por un socio, a un informe sobre los méritos extraordinarios que concurrían en el socio y Vicepresidente, Manuel Alonso Estévez, quien después de realizado el escrutinio de votos resultó el elegido para el merecido galardón, que D. M. le será impuesto en un acto oficial que organizará el Club, y que será revestido de la solemnidad que la cosa requiere, y que es deseo del Vespa Club de España, que es quien concede este distintivo.

Seguidamente, y refiriéndose al punto 5.º del orden del día, se dió a conocer el Calendario Social y Deportivo para el presente año, que incluye magníficas excursiones, cuyo desarrollo se irá publicando mensualmente en la Revista, y entre las que destacan, una por Lugo-La Coruña-Santiago de Compostela, y regreso, y otra hasta Lisboa, con la deseada visita a la Basílica de Nuestra Señora de Fátima.

Especialmente se informó a la General sobre lo que va a ser el "I RALLY GALLEGO" en Vigo, a celebrar los días 23, 24 y 25 del próximo julio, y que hemos tenido el honor de que nos fuera concedido por el Vespa Club de España en la V Asamblea de Presidentes, y para cuya organización—que nos será encomendada—, se solicitó la colaboración de todos los socios, lo que los asistentes prometieron su incondicional apoyo, para que el Club figure en el lugar que merece en el ámbito nacional.

Ahora, ¡ATENCIÓN! Punto 6.º Aumento de Cuota.

Algunos dirán que ya salió el aumento. Pero, ¿qué hace esa gente con el dinero? Pues bien, antes de entrar de lleno en la cuestión, se expusieron ordenadamente las fundamentales razones por las que es absolutamente necesario el aumento de cuota.

Por no hacer muy largo este comentario, señalaré las más importantes, comenzando por considerar que si queremos seguir en el lugar preferente en que figuramos entre los Clubs españoles, debemos sostener "nuestra Revista" mensual (que su coste es digno de tener en cuenta), y que ha merecido el elogio del Vespa Club de España en la persona de nuestro Vicepresidente, cuando tuvo la oportunidad de representarnos en la última Asamblea en Madrid, por lo que no es momento ahora de que tengamos que abandonar por tratarse,

como todos sabemos, de un gran medio de difusión entre los socios. Hagamos, por tanto, un pequeño sacrificio económico.

Apartándonos de este capítulo sobre la Revista, debemos tener presente el desarrollo de las manifestaciones sociales y deportivas que se desarrollan en el seno del Club, y que, naturalmente, son un aliciente que ambienta entre todos este espíritu de camaradería que caracteriza a los vespistas. Pues bien, sin un desahogo económico no podríamos afrontar con optimismo fiestas como la del "Día del Club", que celebramos en el Aniversario de la Fundación; Vino español, con motivo de la felicitación de Pascuas, y otras que son bien conocidas de todos, y que hasta la fecha hemos celebrado con todo entusiasmo, pero en los locales que hemos venido ocupando por gentileza de los señores dueños de los mismos que nos han cedido gratuitamente. Es hora, por tanto, de que vayamos pensando en hacer realidad el deseo de la gran mayoría de los socios de aguir un local aunque sin grandes aspiraciones por el momento, para establecer definitivamente el DOMICILIO SOCIAL, donde podremos desarrollar naturalmente, con mayor independencia, todas nuestras actividades y vida social. Dado que esto no es un problema nuevo, debemos apoyarlo ahora con nuestro pequeño sacrificio, pues a la larga tendremos que disponer de algunos fondos.

Otro asunto de mucha trascendencia y que éste es un buen momento para tratarlo, es el de la subvención que disfrutamos del Sr. Agente de Vespa en nuestra ciudad, y que por deseo expreso de Moto Vespa, S. A., hay que repartir ahora con el Vespa Club de Pontevedra, de reciente creación, con lo que

(Pasa a la pág. 14)

MOTOCICLETAS "OSSA"

BICICLETAS "ORBEA"

Establecimientos DELIO

COLON, 3

VIGO

TALLERES DE PEQUEÑA
MECANICA

SALVADOR JANE Y Cía.

REPARACION DE MOTOS



Concesionario para la Provincia de
MAQUITRANS
TALLER AUTORIZADO

ESPECIALIDAD

en

VESPA

TOMAS A. ALONSO, 68 • TELEFONO 6622

VIGO

Descuento del diez por ciento a los Socios del Vespa Club

A LAS FUTURAS MAMAS



No estoy de acuerdo con la generalizada creencia de que la maternidad estropea físicamente a la mujer.

"Yo de soltera tenía un tipo precioso, pero en cuanto empecé a tener niños...", se disculpan a menudo algunas señoras que han perdido por completo la línea. Y lo malo no es que ellas lo digan, es que la gente las cree y hasta las compadece. En beneficio suyo y en el de todas las mujeres yo voy a desenmascararlas. ¿No sería mucho más sincero, amigas mías, decir: yo de soltera tenía una bonita figura, pero desde que empecé a engordar y a descuidarme...?

No, no son los embarazos ni la crianza lo que os ha desfigurado; son sencillamente los kilos, vuestra negligencia, vuestra falta de coquetería. Hoy día la mujer que sabe cuidarse durante el período de gestación y después de él conservará siempre los mismos encantos que cautivaron a "su Pepe" o a "su Carlos". Naturalmente, me refiero a mujeres sanas que puedan hacer vida normal. ¿Estudiamos la cosa para que Pepe y Carlos se olviden por completo de que existe Marilyn Monroe? Yo creo que merece la pena... ¡Están de pesados...! Veamos, pues, cuáles son esos cuidados.

Ante todo hay que poner suma atención a los kilos suplementarios. Pensad que os será muy difícil perderlos después de haber dado a luz. No debéis de engordar más de 8 ó 12 kilos, según sea vuestra configuración. Para ello la alimentación ha de ser rica en calorías, proteínas y vitaminas, lo cual os permitirá nutrir convenientemente al bebé sin necesidad de convertirlos en

una mole. Así, tomaréis con preferencia leche, quesos frescos, yogur, pescados y carnes blancas y magras (sin grasa), huevos, frutas, ensaladas crudas y miel. Los médicos americanos recomiendan un régimen diario más o menos así:

Desayuno: jugo de frutas, café con leche, pan tostado.

Media mañana: queso fresco.

Almuerzo: carne asada, legumbres, compota.

Merienda: Yogur y pan tostado.

Cena: sopa, huevos o pescado, ensalada.

Antes de acostarse: un vaso de leche.

Como veréis no se habla para nada de judías con chorizo, bacalao al pil-pil, ni paella valenciana. Naturalmente, uno de los motivos es porque los médicos americanos desconocen estas suculencias culinarias de nuestro país, pero yo que las conozco y "os conozco" os las enumero para que las tengáis como tabú. También debéis privaros, por muy antojadizas que estéis, del alcohol, mariscos, embutidos, conservas, especias, pastas italianas y pastelería. Las comidas estarán poco saladas.

Vigilaréis vuestro peso y si engordáis más de 500 gramos por semana será preciso ponerlo en conocimiento del médico. Tendréis que suprimir la sal, vigilar el funcionamiento del intestino y sustituir la leche corriente por leche descremada.

A fin de conservar una buena salud (no olvidéis que vuestro estado general repercute en el niño) visitaréis al médico con la frecuencia que él os diga, sometiéndoo a aquellos análisis que crea necesarios. Evitaréis las fatigas inútiles y el contacto con personas enfermas. No está de más pasarse por el dentista ya que es corriente descalcificarse. Cualquiera de estos síntomas debe ponerse inmediatamente en conocimiento del especialista:

- Hemorragias, por ligeras que sean.
- Dolores abdominales violentos.
- Hinchazón de los tobillos y los dedos.
- Adelgazamiento repentino.
- Desmayos o síncope.

Aunque nos salgamos un poco del tema de la estética, no quiero dejar de indicaros que practiquéis durante el embarazo, a partir del quinto mes, el nuevo método para preparar el parto sin dolor. No sólo es conveniente a la madre. Está demostrado que con ello se evitan al niño una serie de accidentes. Vuestro médico os dará instrucciones. No obstante os aconsejo leer el

libro del doctor Arthème Fayard, titulado "El parto sin dolor".

Y seguimos con la belleza. Para evitar el resecaimiento del cutis utilizad esta loción: aceite de almendras dulces y agua de colonia a partes iguales.

Para prevenir las varices dormiréis con los tobillos un poco en alto, sobre una almohada y os friccionaréis las piernas diariamente con un guante de crin y una mezcla, a partes iguales, de alcohol o agua de colonia y mentol. Suprimiréis los tacones muy altos y procuraréis estar poco tiempo de pie. Es conveniente andar todos los días y hacer la gimnasia preparatoria para el parto sin dolor.

Las arrugas motivadas por el cansancio las combatiréis con una buena crema nutritiva y una leche hidratante.

El pelo, con tendencia a resecaerse y partirse en estos períodos, ha de cuidarse con esmero. Se suprimirán tintes y permanentes y las horquillas fuertes y se emplearán para el lavado champús nutritivos a base de aceite o de huevo.

Por último, procurad dormir nueve o diez horas. No importa que para conseguirlo utilizéis un sedante suave que os aconseje el médico.

¿Me haréis caso? Me temo que no mucho. ¡Resulta tan cómodo sentarse a hacer calceta, comer todo lo que a uno se le apetece y decir luego eso de "yo de soltera era monísima", pero...! Pero estás hecha una facha, sí, hijita, y sólo porque tú has querido. Eso, que conste.

YOLANDA



¡Cuidado! Piensa en la vajilla...

Miscelánea Vespista

SOCIOS PREMIADOS

Siguiendo la costumbre establecida de meses anteriores, este Vespa Club, en combinación con la Lotería de Ciegos, obsequió a los señores Socios que a continuación se relacionan con una cámara a los tres primeros, y con un engrase y lavado a los seis siguientes; a cuyo fin podrán beneficiarse de estos premios en los talleres de reparaciones de su confianza, previa exhibición del recibo del mes en curso, los que a su vez pasarán el cargo correspondiente a este Club.

Con una cámara:

José Pérez Costas.
Antonio Valladares Regueira.
Manuel Casalini Matamoro.

Con un lavado y engrase:

Luis Pérez Fernández.
José Portela Lorenzo.
Antonio Monje Pérez.
Eduardo Abras Nadal.
Celso Amigo Araújo.

ORENSE SE ANTICIPA A VIGO...

¿Se han fijado en los apuros de nuestra Policía de Tráfico para mantener limpio su atuendo...? Los orensanos, con un sentido más práctico, parece que han pensado en la Vespa-sport, que les permitirá ejercer su misión sin el "terrible ropaje canadiense", etc., etc.

NUEVOS SOCIOS

José Luis Taboada Martínez.
Guillermo Darriba Malvar.
Aurelio Pérez.
Cipriano Ferrín.
Leopoldo Hermida Román.
Julián Mouriño Trigo.
José Solleiro Martínez.
Paulino Lago Comesaña.
Aurelio Rey Alar.
Abdón Rodríguez Fernández.
Manuel Varela Paz.



Y tú, con un litro de vino ¿cuántos kilómetros haces?



PLAYA SAMIL

- 1/2 Ginebra.
- 1/4 Crema de limón.
- 1/4 Vermouth "Martini" blanco dulce.
- 1 Guinda.

Pedro Ripoll

¡¡ALO ORENSE!!

¿Qué pasa en esa hermosa capital donde ruedan tantas Vespas y todavía no existe el "Vespa Club Orense"...? No nos lo explicamos, contando además con un Agente, cuya amabilidad y esplendidez ha llegado incluso hasta Vigo. Nos gustaría celebrar vuestra inauguración el próximo 5 de mayo, en que nuestro Club se desplazará en bloque a Orense, acompañando al equipo del Turista. ¡Animo!

TORRES Y SÁEZ

Almacenes de Ferratería



VIGO



LA CORUÑA



LUGO

bién "emigra" a Vigo. Llega aquí y se queda a la orilla del mar, y a su afán de tierras y de ciudades pujantes, porque Vigo, nuevo y pujante, colma sus sueños de aventura y a la par le deja anclado a carón de la propia tierra, sin el peligro de la morriña que suele aflorar como una enfermedad incurable en el corazón de todos los emigrantes.

Vigo, en este aspecto, es un interesantísimo y único experimento de ciudad gallega moderna. Aglutina y funde en una característica común las características dispares de los foráneos. El lucense, el orensano, el pontevedrés, llegan aquí y se hacen vigueses, porque aquí se reencuentran y no precisan violentar su ser íntimo, para incorporarse a la vida común. Por otra parte, la Galicia rural—tan escasamente conocida—circunda por tierra la cintura de la ciudad con su presencia genuina. Vigo no tiene suburbios ciudadanos. De la ciudad se pasa al campo sin transición. A unos kilómetros de la Puerta del Sol se está ya en plena aldea, el pleno escenario campesino; los labriegos aran sus predios como en las más enxebres heredades de tierra adentro, y platican sosegadamente en la vieja lengua de nuestros antepasados.

El vigués es un poco provinciano—en el sentido que suelen darle en Madrid a esta palabra—, porque se sabe muy cerca del mundo por el camino del mar. El mar tiene aquí muchos más caminos que en cualquier otro puerto de España. Y las razones son obvias.

El mar lo es todo. En el principio—dice la antigua sabiduría—fueron el silencio y el mar. Y una fábula oriental afirma que la tierra descansa sobre el lomo de los peces. Es muy posible que esto no sea cierto, pero es muy cierto si lo referimos a Vigo.

Celso Emilio Ferreiro

◆ Ojo a las trampas de las carreteras

Queremos traer a esta Revista un problema de una importancia tan extraordinaria que parece imposible que las autoridades a quienes compete no tomen cartas en el asunto para subsanarlo, antes de tener que lamentar más de un accidente.

Nos referimos a los cortes tan magníficamente dispuestos en nuestros caminos, pues la palabra carretera les vendría muy ancha, cortes en los cuales de meterse una "moto" saldrían muy mal parados sus ocupantes, y luego se diría que fué una pena no haberlo arreglado antes, puesto que vale más la vida de un hombre que un poco de cemento o asfalto, que harían desaparecer estas trampas.

En la misma ciudad, y frente a la Estación de suministro de gasolina, D.I.P.E.S.A., en Los Llorones, tenemos dos de estas magníficas trampas, en la

curva del rompeolas de Bayona hay otra estupendamente situada, y así tantas otras que no enumeramos por no hacer muy extenso el "rollo", pero esto no tiene mayor importancia, pues por lo visto se va a editar una carta de carreteras indicando los obstáculos de la misma forma que las cartas marinas indican las rocas, bajos, escollos y otros peligros para la navegación, y entonces con esta carta y un radar podremos circular con más tranquilidad y garantía.

Magnífica es la labor de nuestras autoridades en su campaña de la prudencia en las carreteras, campaña que nosotros, los conductores, sabemos valorar y que, indudablemente, redundan en nuestra seguridad, pero, ¿no sería conveniente una campaña contra las trampas que traídonamente acechan en las mismas?

Temas de divulgación técnica

(Viene de la 5)

tractores, así como el espacio residual del carter en su P. M. I. cuyos detalles son fundamentales a efectos de potencia y revoluciones por minuto del motor.

Segundo tiempo.—Este tiempo se inicia con el descenso del émbolo, impulsado por los gases inflamados, comprimiendo a la vez los gases contenidos en el carter. El émbolo, en su carrera descendente y unos centímetros antes de su P. M. I., comienza a abrir la lumbrera de escape, con lo que los gases quemados inician su salida al exterior. Al mismo tiempo, y unos milímetros después de haber empezado a abrir la lumbrera de escape, se abre la de carga, la cual comunica el carter con el cilindro, pasando los gases pre-comprimidos a éste, a la vez que el émbolo sigue descendiendo, hasta dejar las dos lumbreras completamente abiertas y de este modo los gases frescos, al reemplazar a los quemados, a la vez que empujan a éstos al exterior, termina este ciclo, para empezar el siguiente. Este último es el que nos interesa por ser el de la máquina que nos ocupa.

Tres son los modelos de motor que hasta el momento han aparecido en nuestro mercado en "Vespa", los primeros fueron de pistón a deflector clásico y de cilindrada (pistón de 56,60 milímetros, carrera 49,80). En los dos modelos siguientes N. y S., la cilindrada es cuadrada, o sea 54 m/m calibre del pistón, por 54 m/m. la carrera de éste, diferenciándose el motor S. del N. por tener las lumbreras de carga orientadas en posición tal, que hacen inútil el deflector en la cabeza del pistón, siendo dicha cabeza convexa (sistema ideado y puesto en práctica por primera vez por la D.K.W.) de gran eficacia, adoptada en la actualidad por la mayoría de las marcas, y con el que la carga y el barrido de los gases del cilindro se logra perfectamente consiguiéndose mayor rendimiento en R.P.M. y más potencia, por lo tanto.

A continuación se describe el primer modelo.

SALVADOR JANE

TALLER MECANICO

Costas y Vázquez

ESPECIALIDAD EN REPARACION DE

— VESPA —

Avenida de La Florida, 213

V I G O

★ Espiritu de equipo ★

"Es un gran paso en la vida de un hombre cuando llega éste a admitir que pueden otros ayudarle a hacer un trabajo mucho mejor de lo que él pudiera hacerlo por sí solo".

ANDREW CARNEGIE

La voz equipo tiene una genealogía remota. Parece proceder del "skip", vocablo del antiguo noruego que significa embarcación. Los griegos utilizaron un término análogo: "skifos". La voz equipo, que empezó significando bastimentos de un navío, pasó a designar también a la tripulación, luego a un grupo de obreros y más tarde al conjunto de jugadores que se alinean en un bando.

En su acepción más importante, el vocablo "equipo" designa hoy a un haz coherente de hombres que colaboran en una empresa. El "espíritu" que los anima tiene también una tradición deportiva y marinera. Como los tripulantes de un navío, los miembros de un equipo están embarcados en una misma aventura. Lo que les une es el común esfuerzo por arribar a puerto. Se trata de algo más total y más fuerte que una sociedad mercantil o una colaboración ocasional. Para un equipo su pequeña

historia no cabe en un balance de caja o en una nómina.

A su paso por el área del deporte la voz equipo se enriqueció con nuevos matices: una leal camaradería, un depurado sentido de la responsabilidad individual y colectiva, un permanente deseo de estar en forma, un saber ganar y perder y una concepción desinteresada y caballerosa de la lucha: el juego limpio. Nunca significó partido político, ni compañía de comediantes, ni gremio, ni cofradía, ni cuadrilla.

Lo contrario del espíritu de equipo no es personalismo, sino el robinsonismo, el individualismo, el egoísmo. Lo innato de nuestro "yo" se despliega en el trato con las personas y las cosas. Hay, sin embargo, espíritus débiles que no pueden perfilarse dentro de un equipo, porque su modo de diferenciación no es positivo, sino negativo. Su fórmula es el "no" y el "anti", el ánimo de contrariedad... El equipo es una permanente invitación a que desplieguen su personalidad quienes son capaces de hacerlo con signo inequívocamente positivo.

El espíritu de equipo no basta quererlo o buscarlo. Tampoco se nos da como una gracia. Se produce como la amistad. Es un hábito difícil, pero que sólo se niega a las almas mezquinas. La

especial estructura social del siglo XX hace del equipo una fórmula, que es con frecuencia la única viable.

La economía de nuestro tiempo está montada sobre la mecanización de la agricultura, la industrialización y la producción en serie. Y ello exige equipos de capitales, de especialistas, de obreros y de investigadores. Todo esto significa que no es posible gobernar bien sin un equipo, no de amigos, sino de genuinos especialistas.

Nuestra Empresa se preocupa constantemente de poner en nuestras manos las armas necesarias y suficientes para que podamos triunfar en nuestro cometido. Pero al mismo tiempo, dándose perfecta cuenta de la mejor manera de alcanzar el éxito, ha formado un equipo. Y, lo que es más importante, ha logrado hacer sentir en nosotros el verdadero "espíritu de equipo". De este modo alcanzaremos la meta que se nos señale y si en cualquier momento se nos pide un esfuerzo mayor tendremos la seguridad de que en ese esfuerzo seremos acompañados de la incondicional y desinteresada ayuda de los restantes miembros del equipo, cuyo fin primordial es el de arribar felizmente a puerto. En ese momento los laureles serán para "todo" el equipo, que es la única forma de que la moral y el espíritu que los une aumente y los compenetre aún más para futuras competiciones, convencidos, cada vez en mayor grado, de que la forma de conseguir el éxito individual es apoyarse y apoyar al equipo en todo momento.

Enrique FEIJOO FEIJOO

TEIJEIRO

GESTORIA ADMINISTRATIVA

TITULAR: MANUEL L. TEIJEIRO

GARCIA BARBON, 26-1.º • VIGO •

TELEFONO 6105

SECCION DEL MECANICO AFICIONADO

A petición de numerosos socios iniciamos esta Sección, donde daremos acogida a cuantas consultas tengan a bien dirigirnos, a cuyo fin podrán escribirnos citando el epígrafe de esta Sección.

G. I. pregunta: Tengo una vespa modelo 55, desmonté el carburador para limpiarlo y desde que lo volví a montar no hay modo de que el motor quede al ralenti. ¿Qué debo hacer? ¿Cuál será la causa?

R. — Este carburador es modelo T. A. difusor 17 m/m. ¿Vió usted si la junta que une el tubo de admisión con el cilindro está en buenas condiciones? Si toma aire por este conducto, en su unión con el carburador o bien en la junta de

éste con el cilindro, el motor se acelera y pierde rendimiento. Si por el contrario, estando perfectamente sellada la junta de admisión y perfectamente colocado el carburador, a pesar de esto hay que abrir mucho la compuerta del gas por medio del tornillo regulador de ralenti para que el motor no se pare, es casi seguro que el orificio de entrada de aire a la cámara de ralenti está obturado. Verifíquelo sacando el espárrago inferior sustentador del filtro de aire y compruebe si los orificios laterales y del fondo que comunican dicha cámara con el exterior están permeables. Verifique también en el chicle de alta, el orificio lateral (de diámetro capilar) que alimenta la marcha al ralenti del motor.

Atentamente le saluda, JANE.

La calidad industrial española

Es difícil en general establecer una valoración objetiva de la calidad, aunque en algunas fabricaciones ya existen unas normas que definen claramente la calidad, que podríamos llamar internacional. En máquinas-herramientas, por ejemplo, tenemos, entre otras, las normas SCHLESINGER, que han adoptado ya varios fabricantes de máquinas-herramientas españolas; así que cuando entregan una máquina al cliente le dan al mismo tiempo el protocolo de ensayo según las citadas normas. En vehículos, un índice de calidad son los kilómetros recorridos entre reparaciones o la máxima potencia obtenida por unidad de cilindrada, que es reveladora también de una buena calidad de construcción.

En otros casos, la calidad es sólo un concepto subjetivo.

EL PRECIO DE LA CALIDAD

La calidad, en contra de lo que algunos creen, no es cara. Admitamos que entre un producto malo y un producto bueno tal vez haya una diferencia del 5 por 100 en su coste y a veces ni eso, pues incluso puede llegar a darse el caso de que un producto mal hecho sea más caro que un producto bien hecho. Lo que es indudable, es que la calidad se cobra siempre y a veces con creces; estamos acostumbrados a ver en entre dos artículos análogos de calidad distinta y el comprador suele pagar gustoso esta diferencia de precio. Hay una entidad industrial española que ha adoptado un lema muy interesante a este respecto: "El precio se olvida pero la calidad queda".

LA OPINION DE HACE 20 AÑOS

No más que antes de nuestra guerra, todo el mundo tenía una opinión muy deficiente sobre la calidad industrial española; para la mayoría de la gente, en España no se hacían más que chapuzas que no merecía la pena comprar. Afortunadamente en los medios técnicos ya no se opinaba igual, pues se sabía que unas cuantas cosas se hacían bastante bien en España, e incluso algunas hasta podían salir a los mercados exteriores. Pero nuestro retraso industrial era evidente.

Las firmas importadoras, como es lógico, fomentaban aquel estado de ánimo derrotista.

LA OPINION ACTUAL DEL HOMBRE DE LA CALLE

En estos 20 años han cambiado bastante las cosas: muchísimos objetos industriales que antes de la guerra se importaban en España, hoy se fabrican aquí. De más de medio siglo de retraso técnico, habremos rescatado la mitad. Sin embargo todavía hay cierta reserva contra la producción nacional y su calidad. Pero afortunadamente, hay ya mucha gente que habla con orgullo de ciertos productos industriales españoles.

Hoy tenemos, por ejemplo, algunos vehículos que se fabrican en España bajo licencia y al lado de fabricaciones extranjeras de la misma marca no desmerecen nada los nuestros en bastantes aspectos.

LA REALIDAD

Y nuestra calidad actual, hablando en líneas generales, es mejor de lo que supone la gente de la calle. Y no es extraño que así sea: por una parte vamos teniendo buenos diseños o proyectos, cedidos o propios; por otra parte en estos últimos años hemos importado máquinas-herramientas de las mejores y más modernas del mundo. También hemos importado y construido instrumentos para controlar esa calidad, y la podemos llevar a unos límites plenamente internacionales. Hay que contar igualmente con que nuestra preparación técnica va mejorando también.

En cuanto a materiales puede haber algunas dificultades, pero superables. En el extranjero controla la calidad de los materiales el propio vendedor; aquí, en general, la tiene que controlar el comprador y no puede devolver lo defectuoso.

Hay otros factores negativos, el más grave probablemente sea el de la falta de conciencia profesional en la mano de obra. No conviene olvidar que en muchas fábricas españolas trabajan actualmente obreros que hace unos años y en algunos casos sólo unos pocos meses, eran agrícolas cien por cien y es difícil infundir en ellos esa noción de la responsabilidad de su trabajo. No podemos rasgarnos las vestiduras ante las faltas que hace este personal en lo referente a calidad, no; esa gente no tiene todavía una idea clara de lo que puede repercutir una pequeña omisión de ellos, y por tanto, no se puede descargar sobre ellos el peso de un reglamento de régimen interior, que por otra parte es difícil de concretar en estos detalles. Nos hace falta una "solera" de conciencia profesional. Cuestión de años, por tanto.

PERSPECTIVA RISUEÑA

Ya hemos dicho al principio que esta buena calidad no es general; desgraciadamente todavía tenemos en bastantes ramos productos con calidad deficiente, que a veces repercuten en otros productos finales, pero confiamos en que la calidad también en esos ramos irá aumentando. Un factor de enorme importancia es la competencia que ya se está dejando sentir en muchos ramos industriales españoles, y que obliga a ir mejorando la calidad. Después de tres lustros de dominio casi continuado de la OFERTA en todos los ramos, empieza a opinar la DEMANDA. En nuestro mercado de las motos, "SANTA COMPETENCIA" ha hecho el milagro de que tengamos hoy unas motos que están entre las mejores del mundo, probablemente.

Aparte de esto, la competencia exterior también se irá sintiendo en España aunque sea de una manera gradual, y dará lugar a otros "milagros" análogos. Reseñamos por último el hecho grato de que ya muchas firmas españolas hacen ostentación de "Made in Spain" y el lema de unos fabricantes españoles de cables: "Nuestros cables no son extranjeros, son mejores".

Ingeniero Industrial, FELIX SAN JOSE



Lo que fué la Junta General (Viene la pág. 7)

quedan mermados los ingresos del Club en una cantidad mensual digna de tener en cuenta.

Pensemos después de todo esto, lo que supone la organización y disfrute del RALLY que se nos avecina, aunque algunos dirán: bueno, y, ¿a mí qué? Pues a esos que así piensen, hemos de decir que no obstante el presupuesto que hemos presentado en el proyecto del "Rally", que asciende a unos cientos de pesetas, será subvencionado de tal manera, que la cuota de inscripción ha quedado reducida a una pequeña cantidad para los señores socios de nuestro Club, así como para los pasajeros que participen, y cuya cifra definitiva daremos a conocer oportunamente al tiempo que el plazo de inscripción.

Después de estas consideraciones y algunas otras de menor importancia, que reflejan fielmente el futuro del Club, la General acordó por unanimidad, con buen criterio, llevar a cabo el aumento de cuota, fijándola en 15 pesetas mensuales.

En el punto 7.º, se dió a conocer a la General la constitución actual de la Junta Directiva, cuya relación nominal

leyó el Secretario, y que es como sigue:
Presidente: D. José Fernández de Alarcón y Montojo.

Vicepresidente: D. Manuel Alonso Estévez.

Secretario: D. Antonio Monje Pérez.

Tesorero: D. José Monje Pérez.

Vocal de Prensa: D. Manuel Pérez Piñeiro.

Vocal auxiliar: D. Javier Carballido Rodríguez.

Vocal de Excursiones: D. Andrés San Martín Martínez.

Vocal de Pruebas y Jimkanas: D. Hipólito Rodríguez Álvarez.

Vocales auxiliares: D. Emilio Mariño Lago y D. Edilberto Álvarez Soto.

Vocal asesor técnico: D. Manuel Casalini Matamoro.

Capellán-asesor eclesiástico: Reverendo P. D. Alejandro Bermúdez.

Y para cerrar esta información diré que, como en todas las Juntas, también en ésta se incluyó el capítulo de Ruegos y Preguntas, y los señores socios asistentes expusieron algunas ideas y sugerencias de todo orden y que la Junta Directiva prometió estudiar con atención y detenimiento para mejor desarrollo de nuestra vida social.

Y no habiendo más asuntos de que tratar... (¡ah! perdón amigos, creí que estaba terminando el Acta), con el mejor deseo de que haya sabido llevar hasta vosotros la idea que me ha inducido a cubrir esta página de la Revista, quedo a vuestra disposición, emplazado para otra Junta General.

ANTONIO MONJE

S.O.S. Obras Públicas Orense

A la salida de Orense, hacia Vigo y en una curva próxima al Km. 560, existe un talud que amenaza derrumbarse sobre la carretera. Rogamos a quien corresponda tome las necesarias medidas a fin de evitar una probable desgracia; lamentable, tanto más, dado el magnífico espíritu de superación de la Delegación de Orense, que tanto admiramos los de otras provincias limítrofes.

Beneficios a los socios

(Viene de la pág. 4)

Día 6 de junio. — Hasta las 13 horas, visita a la exposición. A las 13 horas, aperitivo y lunch. A continuación, visita a la exposición. Alojamiento.

Día 7 de julio. — Desayuno, dislocación y fin del Rally.

Terminados todos los actos se nos abonó, en concepto de gratificación para el pago de gasolina y comidas, en el regreso, la cantidad de 1.000 pesetas, de forma que la cuota de inscripción quedó reducida a 500 pesetas.

—De todos ellos, ¿de cuál guardas más gratos recuerdos?

—Todos fueron magníficos, pero el de Roma es el que más añoro, por cuanto me ha dado la ocasión de ver a Su Santidad, Pío XII, y escucharle en un discurso que ya conocéis por esta Revista.

—Después de tanto rodar por España y el extranjero, te habrá sucedido, sin duda alguna, algún caso curioso, ¿puedes contarnos alguna anécdota?

—Muchas anécdotas recuerdo, y sólo citaré la que me sucedió en el Rally a Barcelona, que, como digo, prolongamos por nuestra cuenta por Francia para poder visitar Lourdes. Iba conmigo el matrimonio Díaz Lema, y cuando nos tocaba repostar de gasolina, al amigo Antonio le faltaba el tiempo para arrancar... pero sin su María Teresa, así es que yo tenía que acelerar a fondo y hacer retroceder al infame que deseaba abandonar a su esposa... en el extranjero y sin pasaporte, para que no regresara.

En el de "Primavera", de Madrid, y en el de Barcelona, también, y en todos los que cualquiera tenga la fortuna de ir acompañada del matrimonio "Porico", se acordará para siempre de lo que es simpatía, y... dolor de estómago (risa a raudales).

—¿Tú crees, por tanto, que el pertenecer a nuestra organización aparte de nuestro orgullo y satisfacción, reporta beneficios?

—Yo me he beneficiado, naturalmente, de ello, pues a sitio a donde vaya siempre me encontraré con un camarada leal, y ambos recordaremos momentos muy felices. Si podéis asistir a algún Rally ya me daréis la razón. Es necesario, pues, un contacto constante entre todos, con reuniones, competiciones y excursiones, y esto con un poco de buena voluntad se consigue.

A mí sólo me resta dar las gracias al amigo Joaquín González y que aquellos que todavía dudan de la organización vespista, pasen por nuestro local social en donde todavía podemos darles muchos más datos de las ventajas que reporta el ser socio del Vespa Club.

MANUEL ALVAREZ CASTRO

"CABEIRO"

CHAPISTERIA EN GENERAL
ESPECIALIZADO EN
Seat y Vespa

Avda. de Castrelos - Pereiró VIGO



¡Sea Feliz!

SU VIDA MARCHARÁ SOBRE RUEDAS ADQUIRIENDO UNA

Vespa

EL SCOOTER

Explorador del Mundo

NUEVOS
MODELOS
S-y-N 1958



Solicite informes al Agente

Luis Kaiser

AV. GARCIA BARBON, 39 - VIGO -

TELEFONO 5411



¡Sea Feliz!

SU VIDA MARCHARÁ SOBRE RUEDAS ADQUIRIENDO UNA

Vespa

EL SCOOTER

Explorador del Mundo

NUEVOS
MODELOS
S-Y-N 1958



Solicite informes al Agente

Luis Kaiser

AV. GARCIA BARBON, 39 - VIGO -

TELEFONO 5411