

N.º 10
FEBRERO

Vespa Club

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



Vespa Club

VIGO

AÑO II

N.º 10

FEBRERO 1959

PIZARRO, N.º 11 - VIGO

Depósito Legal PO 83-1958

Sumario:

	Página
CIVILIZACION Y PROGRESO, DENOMINADOR COMUN <i>Hipólito</i>	4
●	
CONSERVE USTED LA EDU- CACION AL CONDUCIR SU COCHE.	5
●	
EL ALUMBRADO EN LA SE- GURIDAD VIAL <i>Philips Ibérica, S. A.</i>	6
●	
SITUACION ECONOMICA DE NUESTRO CLUB <i>Monje</i>	8
●	
PAGINA DE LA MUJER <i>Recopilado por Elisefa</i>	9
●	
MISCELANEA VESPISTA	10
●	
LA MAGNIFICA CAMPAÑA DE LA PRUDENCIA TIE- NE YA SEGUIDORES, Y CABALGATA DE REYES <i>Javier</i>	11
●	
OBLIGACIONES ADMINIS- TRATIVAS DE LOS USUA- RIOS DE MOTOCICLETAS <i>M. L. Teijeiro</i>	12
●	
RECUERDOS DE MI APREN- DIZAJE <i>R. V.</i>	13
●	
SEGURO DE LLEGADA A PUERTO <i>Rouco</i>	14

PORTADA:

Vista panorámica del sector Sur de Vigo

EDITORIAL

Vigo apenas tiene pasado. Por lo menos no se fatiga en recordarlo. Cuando es oportuno, sólo una referencia a su fe y a su heroísmo. A la fe que vió premiada con la presencia de una imagen aparecida para presidir sus destinos, y al heroísmo de alzarse unánime para expulsar al invasor. Todo lo demás, aquí, es creación. Cada segundo que emerge en el manantial del tiempo lo emplean los vigueses en actividades creadoras. Por eso no hay viejos en Vigo. Aun los rendidos por los años se sienten solidarios con la obra de los demás. En otras ciudades, es frecuente el "paseo de los retirados", como inevitable espuma de nostalgia en la orilla de todo lo que pasa. Aquí no. Si coinciden en alguna colectividad es para impulsar a los otros sobre lo que deba hacerse. Nadie siente la necesidad de matar el tiempo porque las horas de cada uno están llenas de afanes o de logros. La prisa de la vida nueva tiene aquí unas corrientes profundas que arrastran cuanto es movable. Y el que no sabe adaptarse a este ritmo, se hunde. Por eso puede hablarse de una selección de gentes con gran sentido de la iniciativa, recordando que el mar, todo lo del mar, fué, indudablemente, lo primero. Pero es tan varia su industria, tan amplio su comercio, tan pródigas sus tierras que nadie puede prever en dónde se detendrán, en realidad, las posibilidades de esta gran ciudad que está empezando a hacerse, toda de piedra.

¿Empezando? Sí. Cien años no son nada en la existencia de los pueblos. ¿Y qué pujantes transformaciones logrará Vigo en los próximos ciento? Porque su crecimiento no guarda relación con su propia demografía. Cada día sobrepasan los vigueses de vecindad a los de nacimiento. Y esto plantea la cuestión de si dan más impulso a una colectividad las multitudes compactas en el origen o las heterogéneas en el destino. Parece que la pisada en propio terreno propende a cierta satisfacción estática, mientras que el ambiente ajeno obliga, cuando menos, a la aspiración del retorno. Y como el volver con las manos vacías es siempre humillante, de ahí que esa misma insatisfacción dé mayores estímulos para la lucha. Esto es válido para las ocasiones de ciudad a ciudad o de nación a nación. Ahora bien: ¿vinieron todas estas gentes a mezclar sus propias vidas en la vida de Vigo por impulso personal o por atracción exterior? ¿Fue ofrecida la riqueza inicial en abundancias naturales o es el resultado de esfuerzos afortunados que han ido dando lugar a las dos cosas? quede ahí sólo el enunciado del problema. Lo incuestionable es que en pocas ciudades como en Vigo tiene el trabajo tan precisos objetivos de prosperidad. Claro que a veces uno se siente poeta y piensa también en ese ocio creador de tumbarse a la sombra de un aliso para ver cómo se van quedando varadas sobre el aire las nubes blancas y rosadas de la tarde. Piensa en eso y en otras cosas inefables, que pueden ser de aquí, de allá y de todas partes.

(Tomado de "Diario do Norte", de Oporto)



MOREIRA Y CIA.

SUMINISTROS PARA LA CONSTRUCCION

VIGO - CORUÑA - VILLAGARCIA - ORENSE

CIVILIZACION y PROGRESO, denominador común

Es interesante meditar en los distintos motivos que inspiran la compra de una motocicleta, aun cuando todos resulten justificados bajo el punto de vista de cada individuo. Podríamos distinguir principalmente el necesario y el superfluo; pero, ¿cuál es la frontera que los delimita o separa?

Por lo general se concibe a la moto como un elemento utilitario de transporte, económico, de fácil manejo, casi exento de cargas fiscales, etc., etc.; es decir, un medio cotidiano ideal para los que sufren dificultades de traslado de su casa al trabajo. Otros, no acuciados por la necesidad, conciben la moto como expansión deportiva o de recreo. Lo cierto es que la moto se va imponiendo—sobre todo la magnífica “Vespa”—por haber venido a satisfacer ya sea una necesidad o un lujo en nuestros tiempos.

Pero lo curioso, es que unos y otros apenas se han percatado de las maravillosas consecuencias que se derivan de sus propósitos, tanto para ellos mismos como para los que contemplan su airoso paso.

En efecto, la moto obliga y sitúa a su propietario en un distinto nivel. Sin darse cuenta ha beneficiado su formación

física, por cuanto el manejo del vehículo estimula sus músculos, sus reflejos nerviosos, y eleva sus facultades mentales y espirituales, aprendiendo igualmente nociones de electricidad y mecánica. Despierta su afán viajero o turístico con el consiguiente aumento de cultura y relaciones humanas al poseer un medio independiente para trasladarse a lugares que antes no le eran fácilmente accesibles. Fomenta en sí la autodisciplina al someterse a complejas disposiciones legales sobre la circulación; haciéndonos recordar a este respecto que “La obediencia a las leyes es la más alta expresión de la cultura”.

En resumen, lo que en principio fué un motivo, se ha diluido en una suma de circunstancias y valores morales, materiales, sociales y económicos, etc., que transforman y a veces crean una auténtica y nueva personalidad, rescatándole de su vida anterior, rutinaria, egoísta o convencional, para integrarlos en el conglomerado universal, cuyo común denominador es el progreso y la fraternidad de los hombres.

HIPOLITO.

25 ADVERTENCIAS A LOS CONDUCTORES DE AUTOMOVILES Y MOTOCICLETAS

- 1.º Una buena bocina vale por dos.
- 2.º La bocina, al sonar, no le manda. Se limita a advertirle.
- 3.º Un claxon estrepitoso no es un cuchillo para hendir a las muchedumbres. Cuando hay exceso de gente en la carretera, el claxon debe callarse y ser sustituido por la paciencia.
- 4.º Para evitar accidentes, no es lo mejor tocar madera antes de ponerse al volante, sino conducir moderadamente.
- 5.º ¡Ojo con los kilómetros por hora! Pues parece que cambian traducidos a segundos.
60 kilómetros por hora equivalen a recorrer 16 m. por segundo.
80 kilómetros por hora equivalen a recorrer 22 m. por segundo.
100 kilómetros por hora equivalen a recorrer 28 m. por segundo.
- 6.º Un frenazo brusco a una velocidad de 80 kilómetros por hora equivale a lanzar el coche de un sexto piso a la calle.
- 7.º La prudencia ha inventado el freno. El orgullo, el acelerador.
- 8.º Sean cautos cuando noten algo en la ruta, y más cautos aún cuando no noten nada.
- 9.º Los coches son buenos casi en su totalidad. ¡Ojalá pudiera decirse lo mismo de los conductores!
10. La prudencia conduce a la vejez. La imprudencia a la clínica y, a veces, al cementerio.
11. El conductor que presume de “afeitar” los obstáculos con su coche, dejando un centímetro de espacio al pasar, pronto dejará de pasar, se matará.
12. Los pasos a nivel son lazos para cazar “autos”. Pero, ¡ojo!, esos lazos se tienden con las puertas abiertas.
13. Al pasar a un ciclista, déjale sitio donde pueda caerse.
14. Conducid siempre como si los frenos fuesen malos, pero... cuidando de llevarlos buenos.
15. El conductor imprudente que no reduce la velocidad porque cuenta con los frenos, juega a menudo con el peligro.
16. El accidente pocas veces es una fatalidad, y muchísimas el castigo de la imprudencia.
17. Piense que los conductores que cruza conducen peor que usted.
18. Las rayas de paso en las calles y carreteras se han trazado para los peatones. No lo olvide y modere la velocidad al cruzarlas.
19. No salpique de agua ni de barro a los viandantes. Hacerlo intencionadamente es una felonía. Pero es mayor reírse después.
20. Desconfiad de los niños despiertos y de los carreteros dormidos.
21. Cuidado con las bestias que van a beber y con los hombres que vienen bebidos.
22. Jactarse de dejar atrás a un “quince caballos”, con un coche de cinco, demuestra que el conductor del primero es un hombre sensato, y el del segundo un gran imprudente.
23. No les importe que les pasen los que quieran. Vale más una concesión momentánea que una concesión perpetua.
24. Conducir con excesiva velocidad—que en el noventa y nueve de los casos no tiene objeto—es correr hacia la muerte.
25. Es preferible llegar con cinco minutos de retraso en este mundo que presentarse con un minuto de anticipación en el otro.

No hay duda de que si los conductores de vehículos de motor tuvieran presentes estos consejos y los peatones prestaran atención al modo correcto de marchar por las calles, cosa desconocida para muchos de ellos, desaparecería un buen número de accidentes.

Conserve usted la educación al conducir su coche

UN POSIBLE SISTEMA PARA LA REVISION DE CARNETS

Cada cual, seguramente, conoce entre sus amigos al ejemplar típico, porque es un ejemplar que se da con frecuencia. Se trata, cuando se trata de conducir, de "el loco".

Muchas veces, estos "locos" del volante son, fuera del coche, de una ejemplaridad asombrosa. Referido a uno de ellos, hemos oído contar cosas como esta:

—¿Tú conoces a Fulano? ¿Le conoces bien? ¿A que no hay un hombre más correcto, más compasivo, más educado, más tierno con sus hijos, más complaciente con la gente que manda? ¿A que no has visto a nadie tan sonriente? Pues bueno, cuando se pone al volante...

Cuando fulano, tan bueno, tan correcto, tan compasivo, tan tierno y tan complaciente se pone al volante, se acabaron sus virtudes. Los motoristas son una plaga que le estorba; los ciclistas no debían circular; los taxistas son enemigos personales; los tranvías se han hecho para su ofensa; el coche que le pide paso es un imbécil; el disco rojo es intolerable—y si puede saltárselo se lo salta—; las limitaciones de velocidad son estupideces inadmisibles, y los peatones... ¡Ah, los peatones! Los peatones son una escoria inmunda y debían enjaularlos a todos. Para los motoristas, ciclistas, prohibiciones, guardias, discos, coches que le adelantan, taxistas, tranvías y peatones, el correctísimo don Fulano saca a relucir un vocabulario espe-

cial con patente de arriero, con perdón de los arrieros, cuyos padres no se gastaron tanto dinero como los de don Fulano en educación. La educación de don Fulano tiene como límite el volante.

También existe otro Fulano especial, que puede coincidir con el anterior. Y es el don Fulano que por una de esas jugadas de la Naturaleza no anda muy sobrado de energías físicas, pero que ha descubierto algo maravilloso: que para apretar un acelerador hasta un mequetrefe tiene las mismas energías que Paulino Uzcudun. La satisfacción que esa facilidad le produce es tal que, excepto en que don Fulano querría un poco más de voz para sus denuestos particulares, don Fulano es un hombre feliz.

Hace muy pocos días, un conductor prudente (médico especialista en enfermedades del corazón), expuso una interesante teoría sobre un sistema para revisión de carnets.

En pocas líneas era así:

Se coge a los conductores a quienes haya que revisar su permiso de conducción, se les sitúa en un local, se le pone a cada uno un disco en la solapa con el número de su carnet, y se les tiene en ese local durante tres o cuatro horas, durante las cuales se les hará además la revisión médica correspondiente de vista, oído, estado general, corazón, etc., etc. Pero al propio tiempo y durante esas tres o cuatro horas, unos examinadores anónimos—que podrían ir disimula-

dos como unos conductores más—, irán observando cuidadosamente a todos los que aspiran a la revisión.

Todo es muy fácil: El que no ceda el paso delante de una puerta, el que se impacienta con malos modales, el que no ceda un asiento a un señor de edad o a una señora sólo por el hecho de serlo y aunque no sea guapa, el que se vanaglorie de la velocidad de su coche, el que no pida perdón al tropezar con otro... El que no sea educado, en una palabra, pues se le toma su número, y asunto arreglado.

El criterio del médico que proponía el sistema, se basaba en algo muy sencillo: quien no es educado para andar por el mundo y para convivir con sus semejantes, no puede tener un carnet para conducir un coche despreciando a los demás y poniendo en peligro sus vidas sea por jactancia, por ira o simplemente por una mala educación, aunque esa mala educación sea exclusivamente al volante.

Como es lógico, el sistema es inaplicable, porque trascendería enseguida, y esas reuniones serían versallescas para luego... seguir como ahora. Pero en todo caso, si además del examen médico, al revisar los carnets se hiciera un pequeño examen de educación con habilidad, y la educación excluyese, sería asombroso el número de conductores que por mala educación se quedarían en la cuneta.

JOSE QUINTELA ABALDE

CONTRATAS Y ADMINISTRACIONES

DE

PINTURA - DECORACION Y ALBAÑILERIA



Laurel, 1-2.º Dcha. (San Roque) - Teléf. 7385

VIGO

El alumbrado

EN LA SEGURIDAD VIAL

ACCIDENTES DEL TRAFICO

Un accidente de aviación en que cincuenta personas pierden la vida se publica en la primera página de los periódicos. Las inundaciones, los aludes y las erupciones de volcanes que matan a centenas de personas, se consideran como catástrofes.

En cambio, la hecatombe del tráfico, en todo el mundo, que causa cada año la muerte ya no de unas decenas o centenas de hombres, sino de decenas de millares, hasta hace pocos años no había despertado ningún interés. Del estudio de los accidentes del tráfico resulta que se deben en muchos casos a la mala visibilidad de las vías de tráfico. Por la noche esta visibilidad se aminora todavía mucho más, sobre todo en las carreteras de circulación bidireccional.

Los datos estadísticos recogidos sobre esta cuestión siempre apuntan en la misma dirección: cuanto más se mejora el alumbrado público, tanto más disminuye la cantidad de accidentes nocturnos.

La reciente modificación de algunos artículos del Código de Circulación por Carretera, por decreto de la Presidencia del Gobierno como consecuencia de la adhesión de España al Protocolo Internacional de Ginebra, formulado por las Naciones Unidas en 1949—, señala por parte de nuestras autoridades una vigilante atención a este agudo problema social, cuyo pavoroso índice de víctimas y accidentes es preocupación constante de todos los Gobiernos del mundo.

Al tiempo, una extensa campaña de prensa—destaquemos de ella la que aún continúa “ABC” bajo el título genérico de “Circulación”—ha puesto de relieve al público, a la luz de las estadísticas, lo que representa en holocausto de vidas este capítulo diario, sobre el que quizá pase el lector sin detenerse, y cuyo trágico volumen se perfila con caracteres aterradores. En España, según las estadísticas oficiales correspondientes al año 1957, las cifras de accidentes ocurridos en carreteras y calles ofrecen los detalles siguientes:

Dentro de las ciudades	15.536	accidentes
Fuera de ellas (carreteras)	3.368	”
Total	18.904	”

Estos accidentes han causado:

En ciudades	233	muertos
En carreteras	675	”
Total	908	”

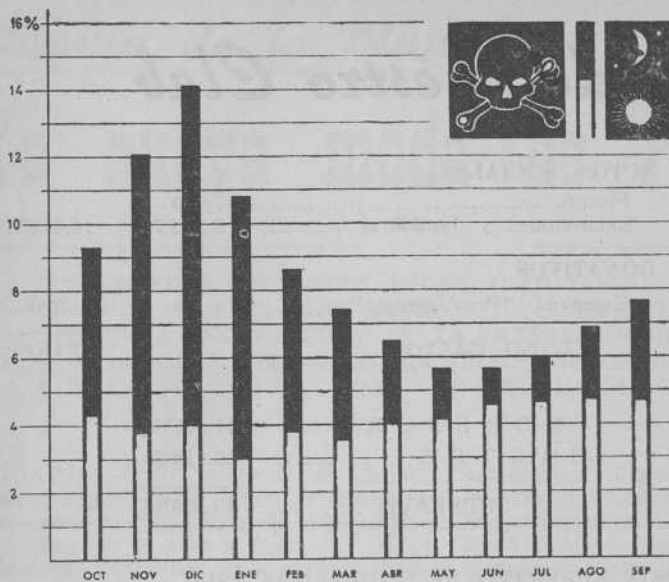
Madrid está en cabeza, con 7.316 accidentes y 70 muertos.

De este problema, complejo y grave, nos corresponde a nosotros examinar la faceta que más de cerca nos toca, y que constituye una de las posibilidades de prevenir o, al menos, reducir el número de accidentes: una buena visibilidad en calles y carreteras. Datos tomados de estadísticas de varios países establecen de modo fehaciente que los accidentes ocurridos de noche son más numerosos y graves que los que suceden de día. Por lo tanto, es obvio añadir que la visibilidad nocturna ha de depender en su mayor parte del alumbrado público. Si éste es bueno, el número de accidentes disminuirá en consecuencia. También lo demuestran las estadísticas, con la razón aplastante de los números: dondequiera que se ha mejorado el alumbrado, ha disminuído el número de accidentes, y, como secuela, también los daños materiales bajaron considerablemente.

Naturalmente, en esta cuestión del alumbrado hemos de ser nosotros, los técnicos en la materia, los que prestemos nuestro asesoramiento. Instalar un alumbrado, mejorarlo y modernizarlo requiere la norma de la técnica. No consiste sencillamente en aumentar el número de fuentes de luz. Otros múltiples factores han de ser pesados y medidos. Son ellos los que han de perfilar el objetivo esencial: una buena visibilidad.



SIN PALABRAS



Peatones adultos muertos por mes, de día y de noche, como porcentajes del número total por año, a base de las estadísticas inglesas. Las cifras son promedios de los años 1945-1952. Los altos porcentajes correspondientes a los meses de invierno se deben al elevado número de víctimas de accidentes nocturnos.

La uniformidad y el nivel, el estudio de los contrastes determinados por la estructura de la carretera en sus puntos más peligrosos, la utilización de uno u otro tipo de lámparas, la iluminación de los bordes de la carretera—y no sólo de la calzada—, las influencias climatológicas—las lluvias, más o menos frecuentes, mojando el pavimento, determinan sensibles modificaciones en las características del alumbrado—y el estudio peculiar de cada caso que se presente—no es posible “a priori” señalar el mismo tipo de alumbrado, en ninguna de sus facetas (número, distribución y calidad de las fuentes de luz), para dos carreteras aparentemente iguales—, son problemas que el técnico ha de discernir.

Evidentemente, el alumbrado no constituye el único factor que pueda influir favorablemente en una mayor seguridad en la circulación. Otro de los aspectos más importantes del problema es el de la colaboración ciudadana, en su binomio conductor-peatón. Sin ella—sin el más rígido cumplimiento de las leyes reguladoras de la circulación por parte de ambos—, todo puede fracasar. — *Philis Ibérica, S. A.*

LO DICE “PUEBLO”: “Bien es verdad que en nuestros días los ángeles también se han motorizado, y una monjita de éstas empuña la Vespa, toma el volante o sube impávida al avión”.

Nuevas disposiciones por las que se modifican algunos artículos del Código de Circulación

(Continuación)

b) *Colores.* — Las placas tendrán una orla de color rojo y el fondo blanco o amarillento, con símbolos o letras en color negro o azul oscuro. En tanto no se lleva a cabo la sustitución de las señales existentes, tendrán el mismo valor y significación, las señales con fondo azul, y símbolos o letras en color blanco.

c) *Colocación.* — Las señales se colocarán con su plano sensiblemente perpendicular a la dirección de la circulación y al lado derecho de ésta, pudiendo repetirse al otro lado de la calzada. La altura del borde inferior sobre la calzada será, normalmente, de un metro, pudiendo aumentarse hasta dos metros veinte centímetros cuando sea preciso para facilitar su visibilidad o para no estorbar el paso de los peatones.

e) *Situación de peligro.* — La señal de situación de peligro será un triángulo de color rojo, con el fondo vaciado y catafaros en sus vértices, situada en el mismo lugar del peligro. La señal de situación de paso a nivel será una cruz de San Andrés con sus brazos pintados en bandas rojas y blancas. Las señales de aproximación de peligro serán paneles rectangulares blancos con tres, dos o una bandas rojas inclinadas, situados a la distancia total, dos tercios y un tercio, respectivamente, desde la señal de peligro hasta éste.

f) *Tipos de señales.* — Los tipos de señales, salvo las adiciones o modificaciones que en lo futuro pudieran ser adoptadas, son los que se relacionan con su nomenclatura y significado en el anejo facilitado por “Madaya, S. A.”, a quien desde estas páginas damos las gracias.

DISCO ROJO

(S. O. S. a J. Obras Públicas)

Recomendamos precaución, muchísima precaución, bajando Puxeiros hasta Tameiga, pues el firme se encuentra muy deslizante por el barrillo procedente de las obras de desviación. 40 Km./hora resulta ya velocidad peligrosa. Que bien haría la Jefatura de Obras Públicas si colocara limitadores de velocidad y avisos de “firme deslizante”.

Mucha precaución en el trozo de Fenosa al Alto de la Encarnación; los arrastres de tierra, socavones, baches y trozos ocultos por el agua pueden restarnos algún asociado. ¡Qué Dios no lo quiera!



SIN PALABRAS

Situación económica de nuestro Club

En cumplimiento del deber que nace de la confianza que en nosotros habéis depositado, tenemos el honor de presentarnos ante vosotros para daros cuenta de la labor realizada en el Ejercicio que ha finalizado el 31 de Diciembre, y como siempre os pedimos al enjuiciarla, serena a la vez que severa crítica, que nos haga ver nuestras faltas y errores, que nosotros seremos los primeros en agradecer. Y antes de continuar queremos expresar a todos nuestro agradecimiento por la colaboración prestada; sobre todo al afrontar la situación económica con la decisión que lo habéis hecho, y que nos permite mirar al futuro con confianza y seguridad, puesto que por este camino colocaremos a nuestro Club a la cabeza de los Nacionales.

A disposición de los señores Asociados tenemos en nuestra Secretaría los comprobantes y cuantos datos deseen interesar, a fin de que en la anunciada Junta General Ordinaria puedan hacer cuantas sujerencias de tipo constructivo estimen oportunas.

ESTADO DE RESULTADOS AL 31 DE DICIEMBRE DE 1958

INGRESOS

CUOTAS DE SOCIOS	19.462'50	
A deducir: (Pendientes de cobro)	160'—	19.302'50
SUBVENCIONES	23.272'20	
A deducir: (Pendientes de cobro)	1.100'—	22.172'20
INTERESES		
En c/c Banco Hispano-Americano		3'10
TOTAL INGRESOS	41.477'80	

GASTOS

GENERALES		
En cobro de cuotas	1.546'40	
Por material de oficinas, correos.	5.820'41	7.366'81
CONTRIBUCIONES FEDERATIVAS		
A la Real Esp. ^a de Motociclismo.		1.074'25
PUBLICACIONES		
Revista:	2.293'50	
A deducir: (Anunc. pend. cobro)	350'—	1.943'50

ACTOS - SOCIALES

Fiestas	7.909'—	
Excursiones y Jymkanas	2.505'79	10.414'79

DONATIVOS

Campana "Pro-Valencia"		1.320'—
TOTAL GASTOS	22.119'35	

INGRESOS	41.477'80
GASTOS	22.119'35
SUPERAVIT	19.358'45

ESTE SUPERAVIT SE COMPRENDE ASI:

EFFECTIVO EN CAJA	1.061'60
EN C/C. B. H. - AMERICANO	5.566'95
DISTINTIVOS: (Bandas, banderines y guías) ...	1.270'—
CANTIDADES PENDIENTES DE COBRO:	
Cuotas de socios	160'—
Subvenciones	1.100'—
Anuncios Revista	350'—
1.610'—	
MOBILIARIO Y ENSERES	
Banderín Club	500'—
Rótulo	550'—
Obstáculos Jymkanas	2.050'—
Armarios	2.602'50
Máquina de escribir	3.600'—
Varios	547'40
9.849'90	
PATRIMONIO SOCIAL	19.358'45

VIGO, 31 DE DICIEMBRE DE 1958

POR LA CONTADURIA DEL CLUB,
MONJE.

GRECO-MOTO FABRICACION DE ACCESORIOS PARA MOTOCICLETAS

TALLER MECANICO: J. MARIA ESCUZA, 2
, CONFECCION: » » 4
OFICINAS: » » 4-2.º

BILBAO

Representante para ORENSE y PONTEVEDRA:

ARTURO G. VAZQUEZ

Apartado, 3863 - Teléfono 441

VIGO

La nueva moda de París nacerá en Febrero

LOS GRANDES CREADORES ESTAN TRABAJANDO EN EL MAYOR SECRETO ★ YVES SAINT-LAURENT HA DISEÑADO SUS CREACIONES EN LA CASA FAMILIAR ★ LA PRENSA PARIENSE ANUNCIA QUE LA CASA DIOR LANZARA UNA SENSACIONAL COLECCION QUE REVOLUCIONARA POR COMPLETO LA SILUETA FEMENINA

PARIS. — En este mes de febrero, París, capital de la elegancia, pulso de la moda mundial, lanzará, como todos los años en la misma época, su colección, sus colecciones de primavera y verano 1959. En cierto modo, es la exposición más interesante, más atractiva para el extranjero, y muy particularmente para España y las Repúblicas sudamericanas.

Entres los "muy grandes" y los "menos grandes" que participarán en el festival de la "Alta Costura" de Lutecia, citaremos de memoria algunos nombres que son como los embajadores del refinamiento francés en el universo entero:

Christian Dior-Yves Saint Laurel; Jacques Heim, digno presidente del Sindicato de la Costura; Jean Patou; la gran Chanel; Pierre Balmain; Jean Dessès; el gran Balenciaga; Carven; Lanvin-Castillo; Claude Riviére; Vera Borea; madame Manguin; Pierre Cardin; Nina Ricci; Madeleine de Rauch; Guy Laroche; Bruyère; Raphael; madame Grès; Michel Goma; Maggy-Rouff; Renée-Lise; Jacques Griffe; Revillon; Jacques Heduy; Raymonde Coste; Bernard Sagardoy; Catherine Sauve; Madeleine Vramant; Serge Matta, etc., etc.

Es decir, unos treinta o cuarenta modistos, "muy grandes", "grandes" y "menos grandes", pero hay cien, doscientos más inscriptos oficialmente en la Cámara Sindical de la Costura, y que, por este solo hecho, les da a cada uno cartas de nobleza auténticas e indiscutibles.

Pero, en general, unos 50 más o menos, llegan a una admirable unidad de estilo, a la gran orquestación sinfónica que da la pauta y dicta la moda de París y de los cinco continentes cada seis meses. Es el cóncave que proclama "moda habemus urbi et orbe". En el cuadro de honor de los más grandes creadores franceses desaparecidos figurarán siempre con letras de oro, estos nombres que han pasado a la leyenda: Worth, el modisto de la emperatriz Eugenia de Montijo; madame Paquin; Piguet; Lucien Lelong; Jacques Fath; Jean Patou; Rochas; madame Lanvin; Christian Dior, el último "dios" caído...

Los recién llegados quieren ocupar ahora los lugares vacíos, pero, como ha escrito el notable "chroniqueur" Lucien François en alguna de sus deliciosas "Notas", cualesquiera que sea el talento y la intención de los nuevos jóvenes modistos, el éxito, la consagración—arma de dos filos—, trae consigo siempre in-

numerables riesgos, exige penitencias difíciles de soportar, y, también, rebeliones insolentes. Un costurero no alcanza la celebridad sino después de haber escandalizado un poco la galería para imponer su visión, después de haber bebido su inspiración en las fuentes vivas, después de haber padecido sus enfermedades y haber orillado la catástrofe con el diseño deliberado y patético de renacer el pasado.

Claro que hay casos excepcionales que no hacen sino confirmar la regla: es casi fabuloso para un joven creador tener la suerte extraordinaria de un Yves Saint-Laurent, episodio único en los anales y en la historia de la "Alta Costura" de París. Convertirse en 24 horas en el jefe máximo de una casa universalmente ilustre, sostenida y respaldada por capitales enormes y con una plana de colaboradores donde figuran los mejores técnicos—de ambos sexos—de todo lo que se relaciona con la creación femenina... ¡Prodigio de prodigios! Para Yves Saint-Laurent, discípulo predilecto y continuador de Christian Dior, esta aventura alcanzó las cimas más inaccesibles y nunca superadas hasta entonces. Si el heredero depositario de un inmenso patrimonio, logró hacerse digno del maestro, es porque su talento creador es innegable: sus colecciones están ahí para demostrarlo, Yves Saint-Laurent—como ha dicho tan bien Lucien François—, está dotado de una intocable violencia poética y posee, intacta, esa facultad angélica de la infancia de encontrarse a sus anchas en el milagro. Es tímido y audaz a la vez. Tímido entre las personas mayores (como para disculpar su gran talento). Audaz entre las fantasmagorias y las fiestas de la imaginación. Este valor infantil, que acepta la vida heroica antes de la experiencia, cuando es favorecido por un don real y dispone de grandes medios, no puede sino encontrar un dominio fertilísimo en la elegancia, cuya función misma es oponer el cuento a la realidad, la posible metamorfosis a la aceptación de la banal vida diaria.

Por el contrario, muy distinta es la experiencia de Guy Laroche: este joven modisto entró en el combate, ávido de expresarse, con impetuosidad, pero sin control, aceptando lo bueno y lo malo y preocupándose poco de la ejecución de sus ideas. Pero, pasada la época del puro romanticismo, acabó por comprender —y éste es uno de sus méritos— la importancia de la obra perfecta, el peso de

una tela, el redondeo de un ribete, la invisibilidad de una costura...

Dos nuevos nombres figuran desde hace algún tiempo en las listas de la Cámara Sindical, destacándose ya en la colección de agosto del año pasado. La crítica situó a su hora la personalidad de los recién llegados, Michel Goma y Sergio Matta: Ni provocación ni exageración. El primero mostró en sus creaciones una juventud resuelta, sin extravagancias. El segundo impuso la excelente consigna de severidad. Extremo desprendimiento o renunciación de líneas y de decorado. Su austeridad revela sus orígenes españoles, aunque pertenezca a una escuela distinta a la del genial Balenciaga, el precursor. Matta aspira a la perfección. El clima de su flamante casa es el de la gran costura. Esto se respira sin dificultad; su sobriedad no es en él precaución, sino sistema.

Yves Saint-Laurent, el joven gran maestro actual, el modisto número 1 de la elegancia de París; Guy Laroche, Grahay, Hubert de Givenchi; y ahora los últimos, los flamantes y luminosos astros de la moda 1959, Sergio Matta, Claude Riviére, Michel Goma, Jacques Heduy, Maurice Roger: todos preparan con la fiebre de 40 grados de las últimas semanas, las cuarenta o cincuenta grandes colecciones de la inédita y misteriosa silueta parisiense, la línea primaveral y estival que verá la luz del día en el presente mes de febrero, en el tradicional y deslumbrante festival de la moda francesa, cuya liturgia tiene lugar en esta vía láctea, en estos Campos Eliseos del mundo que es París.

París, febrero 1959.



CONFIESA, ¿QUIEN ES LULU?

CADA DIA DE LA SEMANA TIENE SU PENSAMIENTO

- **LUNES:** Hay que esperar que una mujer debe ser bonita, para poder apreciar su mérito y su talento.—*Madame D'Arsonville.*
- **MARTES:** La música es, muchas veces, el mejor desahogo del corazón.
- **MIERCOLES:** La persona que ama ve al ser amado con ojos especiales y nos lo describe como le parece.
- **JUEVES:** Tranquilizaos las que amáis: el tiempo no tiene poder más que sobre las horas, y no tiene fuerza alguna sobre los sentimientos.
- **VIERNES:** Los fracasos que tenemos con las amistades, no son por culpa de ellas, sino por nuestra precipitación en la elección.
- **SABADO:** Se es, a veces, más feliz cuando se espera que cuando se consigue lo deseado.
- **DOMINGO:** El sabio conoce siempre el valor del rico, pero el rico no conoce la sublimidad de la sabiduría.

CONVIENE SABERLO

El MAQUILLAJE

En estas fiestas de Primavera, la mujer debe cuidar con esmero la belleza de su rostro que tendrá ocasión de lucir más que el mismo atavío, ya que detrás de las mesas lo que más se suele lucir es el busto y el rostro.

Cuidad, pues, vuestro maquillaje, particularmente si la fiesta es nocturna, pues podéis causar sorprendentes efectos si acortáis con gracia las tonalidades que favorezcan vuestro rostro.

Primeramente os daréis una crema a base de fresas, aplicándola en abundancia sobre vuestro rostro y dejadla en reposo un buen rato, aclarándolo luego y observaréis que ha desaparecido ya la sensación de fatiga, y unificado los tejidos de vuestra piel.

Para obtener un rostro juvenil, observad estos pequeños trucos: coged maquillaje en abundancia con la brocha o algodón, y aplicadlo extendiéndolo con uniformidad por todo el cutis de manera que los tejidos queden bien impregnados. Dejadlo en reposo durante unos treinta minutos. Al maquillaros recubrir también los labios lo mismo que el resto

del cutis. Pasado este tiempo podéis coger el papel de desmaquillar, y colocarlo suavemente, extrayendo de esta forma el maquillaje que no ha podido asimilar la piel. Seco ya, podéis aplicar el color en las mejillas extendiéndolo con suavidad, de ninguna forma frotando el cutis. Y, finalmente, podéis extenderos el empolvado. El maquillaje de los labios lo haréis con un pincel adecuado de punta fina, extendiendo el carmín con ligereza, de ningún modo frotándolo, ni extendiéndolo con los dedos.

Los ojos se pintarán con pincel haciendo contraste, y las rayas para ensanchar los mismos, con tonalidades de púrpura si se trata de fiestas de noche.

El maquillaje como véis no es ninguna complicación, ni tampoco una ciencia; estriba tan sólo en la gracia y sentido artístico de cada cual, ayudado de pequeños trucos como los ya descritos.

El colorido del maquillaje es gracia personal que se obtiene a base de probar. Lo mismo ocurre con el carmín, uñas y ojos.

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:

Don Juan Castelao Estévez.
Don Fernando Romero Fernández.
Don José Pérez Costas.

Con un lavado y engrase:

Don Manuel Pérez Piñeiro.
Don Angel Rial Martínez.
Don Alfonso Rivas Román.
Don Antonio Vaqueiro Vaqueiro.
Don Manuel Pahiño Matamoro.
Don Joaquín González Sobral.

NUEVOS SOCIOS

Tenemos el agrado de dar la bienvenida a esta ya muy numerosa familia Vespista, a los nuevos compañeros señores:

Don Bernardo González Martín.
Don Cesáreo Ardao Prado.
Don Paulino Vila Rouco.



VESPA-COCKTAIL

1/4 Gin.
1/4 Vermouth Martini.
1/4 Amer Picon.
1/4 Granadina.
1 Rodaja limón.
1 Guinda.

Pedro Ripoll.

LA HISTORIA EN BROMA

CAMBIO DE NOMBRE

El señor Mac Millan conoce y refiere deliciosas historietas escocesas. Como la de Mac Intosh que se dirigió al Ministerio de Justicia para informarse de un asunto que le interesaba.

—Quisiera cambiar de nombre—dijo—. ¿Puedo hacerlo?

—Sí—repuso el empleado—; pero ¿tiene usted un motivo fundado?

—Claro que lo tengo. Acabo de encontrar un stock de tarjetas de visita con el nombre de Edward Smith.

DOMESTICADO

George Brassens cuenta que una linda señora quería amaestrar bien a su perrito para enseñarle a hacer muchas monerías. El marido le dijo:

—No pierdas el tiempo porque no vas a conseguir lo que te propones.

—¿Qué no? Ya lo verás. También tú me costaste bastantes fatigas.

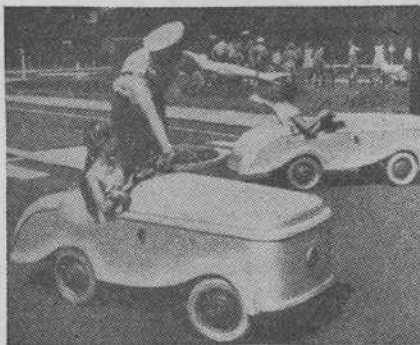
LA MAGNIFICA CAMPAÑA DE LA PRUDENCIA INICIADA EN ESPAÑA POR NUESTRO EXCELENTISIMO SEÑOR GOBERNADOR

tiene ya seguidores...

PEQUEÑOS AGENTES DE CIRCULACION en BARCELONA

Sesenta y tres niños barceloneses recibieron, de manos del alcalde, el correa-je y credenciales como "guías del servicio escolar de circulación", después de asistir al cursillo y de ser instruidos por personal especializado. Los pequeños agentes de circulación, de edades que oscilan entre diez y trece años, fueron seleccionados entre todas las escuelas de la ciudad. Su misión será la de regular la circulación en las calles contiguas a las escuelas, en las horas de entrada y salida de clase y donde no exista guardia urbano.

El acto se celebró en el Salón de Ciento del Ayuntamiento, en presencia de más de quinientos escolares, y hablaron miembros del Real Automóvil Club, quienes pusieron de relieve la eficacia que puede tener este servicio, que adoptó el Ayuntamiento siguiendo ideas del Club. Luego habló el jefe de la Guardia Municipal, Sr. Trepas, quien señaló la gran cantidad de accidentes de circulación que el año pasado sufrieron los escolares, con un total de ocho muertos y 800 heridos, y cerró el acto el alcalde, quien exhortó a los pequeños guías de circulación a seguir las instrucciones recibidas.



Asimismo vemos que: "Alarmados por el elevado número de accidentes de tránsito, las autoridades del sector francés de Berlín han establecido una escuela infantil especializada en problemas de circulación, a la cual deben concurrir todos los niños de esa parte de la ciudad. Allí, manejando automóviles de juguete y bicicletas, o caminando, la gente menuda recorre las calles de un parque en miniatura, y recibe la instrucción impartida por agentes de tránsito de la policía de Berlín. Las vías de circulación, aceras, y arterias principales o secundarias representan perfectamente las condiciones reales. El parque, de 3.300 metros cuadrados, tiene en una de sus esquinas, sillas, pupitres y pizarrones".



Proponemos a nuestro Excmo. Ayuntamiento un campo de prácticas similar que tendría gran importancia en la formación cívica de nuestros niños vigueses.



Con la decisiva colaboración de nuestro Vespa Club, se celebró la Cabalgata de Reyes que organiza el Frente de Juventudes.

Sobre las seis y media de la tarde se concentraron unas 60 máquinas en los alrededores del Parque Las Cabañas, lugar de donde después de una desesperante espera, saldría el cortejo real.

Tuvimos ocasión de ver los Reyes muy de cerca, así como

CABALGATA de REYES

el genio de Baltasar, que se mostraba muy enfadado por la prolongada espera de las carrozas.

Pon fin se puso en marcha la caravana, precedida por un equipo de altavoces muy bien instalado en un vehículo que, francamente, era ridículo y daba pena verlo, pues se trataba de un caldero andante, propio de la Cabalgata del "Destornillo" y no de la de unos Reyes tan fabulosamente ricos como los Magos de Oriente, los cuales parece ser que para el año que viene ya han pedido número a la SEAT. (Que tengan suerte).

En la Plaza de Compostela, y en un artístico altar levantado al efecto, se procedió por los Reyes al ofrecimiento al Niño Dios del oro, incienso y mirra, dirigiendo después unas cariñosas palabras de salutación a los pequeñuelos, que sin pestañear y emocionados no les sacaban la vista de encima.

¡Qué maravilla, padres vespistas!, ¡qué mano nos dan los Reyes, pues sin gastar un céntimo por nuestra parte, vemos la felicidad de nuestros hijos!

Después de recorrer todas las calles de nuestra ciudad, y todos ilusionados, nos retiramos a nuestros hogares para sacar brillo a los zapatos y esperar la llegada particular de los mencionados Reyes Magos. — JAVIER.

Obligaciones administrativas de los usuarios de motocicletas

Con el fin de evitar en lo posible sanciones y disgustos, originados por la falta de algún requisito administrativo en las documentaciones de sus vehículos, damos a continuación un extracto de las obligaciones que los propietarios de éstos han de cumplir:

1.º PATENTE NACIONAL. — Toda motocicleta para circular por las vías nacionales, está obligada a llevar a la vista la cartulina que acredite haber satisfecho el importe de Patente Nacional. El pago de esta patente se efectúa para las nuevas altas en la Delegación de Hacienda que corresponda al domicilio del interesado, y para los que ya tienen el vehículo documentado de años anteriores, en la respectiva Recaudación de Contribuciones. En Vigo, se ponen al cobro dichas patentes en el presente año a partir del día 1.º de febrero, con un plazo voluntario de pago que caduca el día 10 de marzo. A partir de esta fecha las patentes estarán gravadas con un recargo del 10 al 20%, según la demora en su recogida.

2.º CENSO DE REQUISITA MILITAR. — Anualmente y dentro del plazo comprendido entre el 15 de noviembre y 15 de diciembre, es necesario presentar en el Ayuntamiento de residencia de cada interesado la documentación del vehículo, para renovar el alta en el Censo de Requisita Militar. El no cumplimiento de este requisito en el plazo reseñado origina una sanción que oscila entre las 25 y 100 pesetas. En el caso de venta o compra del vehículo, se impone la necesidad de presentar en el acto de dicha venta los oportunos partes de baja y alta correspondientes.

3.º REVISTA MILITAR. — Temporalmente, cada uno o dos años, es necesario pasar la revisión militar ante las autoridades militares, que suele ser en el mes de abril, previa su publicación en la prensa local.

4.º TRANSFERENCIAS. — Son muy numerosos los inconvenientes que se originan por no tener el vehículo inscrito a nombre de propietario, y por ello es conveniente al adquirirlo usado, efectuar la transferencia de propiedad, para lo cual deberán efectuarse las oportunas liquidaciones de Derechos Reales e Impuestos de Lujo, que si bien originan un desembolso inicial, a la larga acreditan al dueño la propiedad del vehículo.

5.º SEGURO. — Existen gran variedad de tipos de seguro a efectuar sobre un vehículo, todos ellos sumamente in-

teresantes, pero es necesario tener en cuenta que existe una modalidad denominada RESPONSABILIDAD CIVIL, que es lo que vulgarmente se conoce por "Seguro contra terceros", cuya posesión es muy necesaria, hasta el punto de que en varios países de Europa y América es obligatorio el tenerla suscrita. Este tipo de seguro garantiza la indemnización que por Responsabilidad civil sea necesario abonar en caso de accidente, a las víctimas en él producidas.

Estas son, en términos generales, las obligaciones dignas de tener en cuenta, pero en caso de duda es conveniente consultar para cada caso particular a un Gestor Administrativo Colegiado, únicas personas capacitadas y con garantía legal para resolver esta clase de asuntos.

Es un informe de
MANUEL LUIS TEIJEIRO
Gestor Administrativo Colegiado
y Socio del Vespa Club de VIGO.

NOTA MUY IMPORTANTE

Se convoca a nuestros asociados para la JUNTA GENERAL ORDINARIA, que se celebrará en los salones del Círculo Recreativo Mercantil e Industrial, el próximo día 16 del corriente mes, a las siete y media de la tarde en primera convocatoria y ocho de la tarde en segunda, de acuerdo con la siguiente orden del día:

Lectura y aprobación de la Memoria del año 1958.
Aprobación de las cuentas del pasado año.
Concesión de la Avispa de Bronce para el año 1959.
Calendario social y deportivo para el año en curso.
Proposición de la Junta para el aumento de cuota.
Reajuste de la Junta Directiva.
Ruegos y Preguntas.

Dado el interés de los asuntos a tratar, rogamos la asistencia de todos nuestros socios.

LA JUNTA DIRECTIVA.

EL VESPA-CLUB DE MALLORCA ha inaugurado sus nuevos locales con motivo del V aniversario de su fundación. La nueva sede social de los vespistas mallorquines está considerada como la mejor instalación europea en su género. El Presidente de esta entidad Sr. Ferrá ha recibido la "Avispa de Bronce" recientemente. Al Presidente y socios nuestra felicitación.

UN NUEVO RECORD de producción mundial ha sido establecido por la Fábrica Piaggio de Pontedera, constructora de la Vespa en Italia, al lanzar al mercado el pasado mes, 900 vespas diarias. Esto supone la fabricación en la jornada laboral de una Vespa cada treinta y dos segundos...

TEIJEIRO

GESTORIA ADMINISTRATIVA

TITULAR: MANUEL L. TEIJEIRO

GARCIA BARBON, 26-1.º • VIGO •

TELEFONO 6105

RECUERDOS DE MI APRENDIZAJE

Por R. V.

—¡Hala! Mete la primera—me había dicho mi amigo, como ustedes recordarán ¿No se acuerdan? Bueno, pues si no se acuerdan lean ustedes el capítulo primero de estas interesantes “memorias”, que podrán encontrar en el Bole-tín del mes de octubre. Muchas gracias.

Me encomendé a todos los santos. Mi mano izquierda tembló un poco. Fué un temblor imperceptible, lo reconozco, pero me preocupó. Yo no dominaba mis nervios en un momento de tanta trascendencia como aquel. Reuní fuerzas, y apreté la palanca del embrage. Estaba recia, la condenada. Luego, como es natural, hice girar el puño del gas, solté el embrague y, como es natural, la “moto” dió un saltito que me asustó bastante y se apagó inmediatamente.

—Vaya, te luciste. Se te ha “calado”.

Mi amigo no era, exactamente, muy comprensivo. Además, tenía un extraño sentido del humor. Sus frases, por aquel entonces, me zaherían una tras otra. El hubiera deseado que yo, a la media hora de estar montado sobre una “Vespa”, estuviera en condiciones de participar en el “Rallye de los Pirineos”. Y por ello se enfadó bastante cuando a continuación, el “scooter” se me “caló” durante seis ocasiones consecutivas. Yo me desesperaba. En mi fuero interno comenzaba a desconfiar de mi aptitud como motorista. Seguía sonriendo, eso sí, pero solamente para guardar las apariencias; en cambio, un sudor frío me corría ya por todo el cuerpo...

Por fin, cuando ya nadie lo esperaba, logré sincronizar los movimientos de mis dos manos y avanzar suavemente, muy suavemente... ¡Qué bien! Lo había conseguido. Mi suspiro de satisfacción fué más bien un vendaval. Ya estaba en marcha. Olé.

Debería contarle a ustedes que es lo que se siente cuando uno es por primera vez jinete de una motocicleta en marcha. Quizá esto interese a alguno de los lectores que todavía no han experimentado esta sensación. Pero el caso es que no puedo aclararles este particular, porque en aquella ocasión lo único que me preocupaba, lo único que absorbía todos mis sentidos era la manera de dar la vuelta. Yo tenía que dar la vuelta. Es fácil comprender que debía ser así, pues de lo contrario, toparía con la primera pared o el primer árbol que se me pusiera por delante. Además era absolutamente preciso que volviera al lugar donde me esperaba mi amigo, quien ya se había cansado de correr detrás de mí. Bueno. Respiré hondo, me fui a la derecha todo lo que pude, y despacito, muy

despacito, fuí torciendo lentamente. Cuando conseguí girar del todo vi enfrente un enorme carro de caballos por el medio y medio de la carretera... Cerré los ojos y pasé no sé cómo. Detrás del carro, con las manos en la cabeza, mi amigo.

—¡¡¡Frena!!!—Más que una voz fué un alarido.

Ya lo creo que frené. Con el pie, con la mano derecha y... con la izquierda. Sólo que enseguida me di cuenta que la palanca de la izquierda era el embrague, por lo que la solté rápidamente. El motor se apagó en seco.

—¿No te he dicho cien veces que hay que poner el punto muerto? Chico, por este camino, en la vida aprenderás a conducir... No sé cómo voy a meterte en la cabeza estas nociones tan sencillas. Cualquiera chiquillo las aprendería en diez minutos. En fin, si quieres nos vamos.

Contesté que no. Ya era cuestión de honor. Decidí aprender aquella tarde, fuera como fuera. Y repetí la maniobra anterior una docena de veces. Logré cambiar de primera a segunda y de segunda a tercera. Y viceversa.. Entonces se produjo el bautismo de suelo. Ya se habrán dado cuenta que “bautismo de suelo” es un eufemismo que significa “primera caída”. Voy a contársela.

El escenario, Balaídos, como ya saben ustedes. Yo subía, desde la acera del Estadio, por la Avenida de la Florida, para rodear el monumento a “Handicap” y bajar luego para seguir después hacia la

carretera de Pereiró. Al llegar a la curva me di cuenta de que mi marcha era más rápida que lo que exigía la prudencia. Decidí frenar y para eso era menester quitar gas. Pero me aturdí, y en lugar de aflojar el puño del gas lo apreté todavía más, con lo que la Vespa dió un fuerte acelerón. Me resultó imposible dominarla y se me fué contra el bordillo de la acera. Una vez que se produjo la inevitable colisión, yo salí disparado por encima del manillar y fui a dar con mi humanidad en tierra. Exactamente igual que un día en que me caí de un caballo, aunque con bastante más suerte. Porque del tropezón de Balaídos sólo hubo de lamentar la pérdida de un botón. Mientras que del otro... Bueno, pero eso no les interesa a ustedes. Si les interesa saber que, sin que mi amigo se apercibiera, me puse rápidamente en pie, encendí otra vez la moto y circulé como si tal cosa. Luego él se dió cuenta, porque a la máquina le había quedado un buen “rasponazo”. Me preguntó si me había hecho daño, y se quedó tan tranquilo. Por donde ya ven ustedes cómo, al final me demostró que era buen amigo; otro cualquiera me obligaría a pagar la reparación.

Aquella noche me sentí satisfechísimo. Ya sabía conducir una “Vespa”. Después de cenar, como era sábado, salí a tomar café. Encontré a unos amigos y encaucé rápidamente la conversación hacia el tema que me interesaba: las motocicletas. Y con la voz hueca dije:

—Os advierto que yo he subido la Gran Vía en directa, a sesenta por hora. Como si nada.

—Bueno (me contestó alguien), pero viniendo desde Las Traviesas, ¿no?

—Quiá. Desde José Antonio hasta la Plaza de España.

Me di cuenta demasiado tarde del enorme “farol” que me había lanzado. Pagué mi café y salí a respirar aire puro, seguido por los comentarios burlones de mis interlocutores. Fué aquella la primera y última vez que “faroleé” a costa de mis conocimientos motoristas. Y conste que esto no es ninguna tontería, porque son muchísimos los que no escapan a ese afán de exageraciones. Allá ellos.

Poco a poco fuí dominando la “Vespa”. Ahora ya tengo la “mia”, y no se la presto a nadie. Pero no por eso han dejado de ocurrirme cosas raras. Sobre este particular yo creo que cuanto más confianza se coge, más cerca está uno del peligro. Pero de esto ya hablaremos otro día. Hasta entonces, amigos.



—Diga, señor, ¿podría remolcar-me? Tengo avería...

SEGURO DE LLEGADA A PUERTO

En estas líneas, mal hilvanadas, voy a tratar sobre algunas averías frecuentes en carretera y manera de subsanarlas, en forma que permitan llegar a casa o a algún pueblo donde se pueda reparar de una manera definitiva, enumerando, como es natural, la herramienta necesaria y piezas que son convenientes llevar de repuesto.

Las averías voy a dividir las en dos grupos: el primer grupo se considera como averías de pequeña importancia, y el segundo, menos frecuentes pero que ocurren, sobre todo en viajes largos y que también hay que estar preparados para ellas.

Primer grupo:

Rotura de cable de freno trasero.
Falta de corriente por bujía, circuito o bobina.
Bajada de gasolina obstruída.
Carburador atascado.

Segundo grupo:

Desprendimiento de aguja de la compuerta de gasolina.
Quemado de corchos de embrague.
Una vez hecha esta división y por el orden en que figuran, voy a comenzar la reparación.

Rotura de cable de freno trasero. — ¿A quién de nosotros no se le ha roto el cable de freno trasero, por ser éste el que más trabaja, ya que el delantero muchas veces, cuando se quiere aplicar, está agarrotado por falta de uso, a pesar de que debía utilizarse juntamente con el trasero, buscando así una mayor duración de las zapatas? Pues bien, en caso de rotura, si llevamos uno de repuesto, no hay más que cambiarlo con la ayuda de la llave de bujías o una llave de once milímetros, pero si por olvido no se lleva de repuesto, contando con unos alicates o tenazas y andando un poquito, si es necesario, nos acercamos a la primera alambrada o cierre de finca, cortamos un trozo de alambre (si nos dejan) se coloca y es lo suficiente para llegar a puerto, si éste está lejos, ya que si está cerca, con cuidado y una marcha corta también se llega.

Falta de corriente por bujía, circuito o bobina de alta. Cuando la "moto" se queda sin corriente, lo primero que hay que hacer es desenroscar la bujía, colocarla conectada con el cable de bobina sobre la defensa del motor, impulsar varias veces el pedal de arranque, para comprobar si la bujía produce corriente, y si no es así, cambiarla por otra; si sigue en las mismas condiciones, revisar los cables que salen del motor, destapando el capuchón de goma que cubre éstos y observar si los tornillos que los unen están bien apretados para que se produzca buen contacto, o si el cable de masa hace contacto con alguno de los de corriente, en este caso, produce circuito y es el motivo que no funcione la bobina de alta; si después de esto, sigue sin corriente (suele ocurrir mucho en verano y en carreteras de polvo) se desmonta el ventilador, sacando los seis tornillos que lo sujetan, con una llave de 8 milímetros; al hacer esto queda al descubierto un orificio en el plato magnético, que está debajo, y por él se introduce un pedazo de lija entre las placas de los platinos para limpiarlos, aprovechando al mismo tiempo para sacar el polvo que pueda haber en el plato. Si no se cuenta con la lija se puede hacer con una navaja, si después de esta operación estamos como antes de empezar. ¡Ah!, amigos, ha

sucedido lo peor; tenemos la bobina de alta fundida. Si se lleva de repuesto, está el problema solucionado. Si no es así, a esperar al primer vehículo que pase para avisar en el pueblo inmediato que le manden una.

Bajada de gasolina obstruída. — A veces también ocurre que el tubo de bajada de gasolina al carburador está obstruído en el mismo tubo o después del vaso. Para esto, basta sacar el tubo de goma del carburador, se abre la llave de gasolina y si no brota, lo inmediato es inyectarle aire con el bombín para que se desatasque. Al mismo tiempo limpiar el vaso, puesto que en los de cristal se ve el fanguillo en el fondo, pero no así en los metálicos, por lo cual es conveniente limpiarlos con frecuencia; si después de todo esto no resultara afirmativo, entramos en:

Carburador atascado. — Se desmonta el chicler del carburador y el depósito del boyarín, se limpia y se monta de nuevo. Si no se quiere realizar esta operación, también se puede aplicar el bombín para ver si con la presión se desatasca el chicler. Esto sólo para salir del paso.

Desprendimiento de la aguja de compuerta de gasolina. Algunas veces paramos la "moto" en un lugar donde hay una bonita vista desde la carretera; queremos encender de nuevo, da unas explosiones y no arranca, cebamos carburador, comprobamos gasolina, corriente, etc. Vuelta a darle y sigue sin arrancar, entonces ha ocurrido lo que se da pocas veces: se ha desprendido la aguja de la compuerta del carburador que da entrada a la gasolina, que como está encima del chicler, al caer, tapa la entrada de carburante al motor, y por eso no arranca. Para preparar esta poco frecuente avería, se desmonta el carburador de su sitio; a continuación la palanquilla que por un lado tira el cable del gas, y por el otro la tal compuerta; se desenrosca la tapa, se tira hacia arriba y sale, se le da la vuelta al carburador para que salga la tal aguja o se saca el chicler para que vaya con él, y una vez todo en la mano, se introduce en la compuerta la aguja todo lo que entre, y con un destornillador o varilla y a pequeños golpes, se retaca alrededor para que quede firme, montándose de nuevo como estaba.

Quemado de corchos de embrague. — Esta avería es muy frecuente en "motos" con "sidecar", y para repararla hay que contar con dos llaves, una de estrías para sacar la tuerca central del eje, y otra para hacer firme el tambor que aloja los discos. Si se cuenta con un juego de discos encorchados, se saca del cilindro que contiene los quemados, procurando no caigan las agujas al carter, se colocan en su lugar los nuevos, y asunto resuelto; pero si no se cuenta con repuesto, son suficientes unos corchos de botella; se cortan en forma de trapecio, si el embrague es de los modernos, se meten apretados en los discos y con una navaja se cortan dejando un milímetro aproximadamente por cada lado; se le pasa un poco de lija sobre una superficie plana, si se cuenta con lija, y sino sobre una piedra; luego se introducen en el cilindro, guiados por el piñón, las agujas con un poco de grasa, a continuación la tuerca y la tapa.

Hay otras muchas averías que podrían enumerarse, pero por ser de tipo mecánico, las dejamos para los servicios de "Vespa" que también tienen derecho. ¡Qué caramba!

ROUCO

ZARAUZA
E HIJOS Y C.^{IA}

VIGO • LEON
PONFERRADA

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
