



Disco flotante de la Honda Runner

Pues bien, la reforma del cambio de frenos se encuentra tipificada como reforma 5 en el Real Decreto 736/1988 – Orden CTE/3191/2002.

REFORMA 5: CAMBIO DEL SISTEMA DE FRENADO.

1. Definición y Descripción de la Reforma.

Definición: Cambio sistema de frenado.

Descripción: Incluye el cambio o modificación del sistema existente homologado o de alguno de sus componentes.

Para la incorporación de un ralentizador o freno motor se completará con la reforma correspondiente (reforma Nº 6).

2. Documentación exigible.

Informe favorable del fabricante o de su representante debidamente acreditado o del Laboratorio oficial acreditado en España.

Se incluirán los siguientes datos:

- Tipo de ABS (en su caso).
- Referencia de los elementos principales (servofreno, modulador del ABS, etc.).
- Diámetro de los discos instalados (en su caso).
- Actuadores.

Certificado del Taller que hace la Reforma.

Proyecto técnico y certificado de ejecución de obra (contenido mínimo).

Modificación de la instalación del circuito de frenado y sus efectos.
Cálculo del nuevo par de frenada en rueda: superficies de fricción y propiedades de los materiales.
Comparación de las prestaciones de frenado antes y después de la reforma.
Planos incluyendo detalles.

3. Inspección específica. Puntos que verificar.

Estado general del sistema, tubos de vacío, líneas de presión hidráulica o neumática.
Identificación visual de los elementos accesibles.
Eficacia de frenado.
Comparar con el proyecto técnico todos los elementos relacionados en el certificado del taller.

Siempre que realicemos esta reforma el Laboratorio Oficial realizará pruebas de frenado con el vehículo de acuerdo a la Directiva 93/14/CE.

Por cierto, creo que no es necesario que lo diga, pero por si hay por ahí algún "clon" de Rossi, Pedrosa o así, os aviso de que los frenos de carbono sólo frenan a temperaturas muy elevadas, por lo que para andar por la vía pública... va a ser que no.

Nos vemos en la carretera. V's.



Disco perimetral de Buell

Susete Cruz
socio 6.020

Mis chicos quieren motos



"JASP" Joven aunque sobradamente preparado

Mis chicos se quieren comprar una moto porque es lo más. ¿Quién no ha soñado con alguna siendo tierno infante? ¿Quién no sueña, ya peinando canas, con algún modelo del que está secretamente enamorado? Y lo mejor es que los años pasan, pero las ganas permanecen. ¡Algún día será! Porque soñar podemos todos.

Decía que hay algunos chavales que viven lejos y a los que el autobús de la ruta escolar traía a clase años atrás, ya vienen con moto para admiración de las chavalinas que se beben los huesitos por ellos. Reconozco que me lo paso muy bien admirando el panorama que se repite año tras año, algo así como el apareamiento que estudiaba Rodríguez de la Fuente: el chaval, que casualmente tiene dos cascos, se calza uno y el otro, en lugar de prestárselo a su amigo

de toda la vida con el que ha hecho el camino andando más de diez años, lo tiende hacia la dirección de la chica monísima que le sonríe.

Ella se lo pone, él baja las estriberas, le da la vuelta a la mochila de los libros que la coloca contra el pecho, ella se agarra fuertemente, y él prueba los airbags de la chica contra su espalda... varias veces. Para estas pruebas de campo, me doy cuenta de que la primavera o el verano son la mejor época porque las camisetas permiten tomar conciencia directa de la situación, y recibir en la espalda el impacto de choque. Frenazo, cuerpo de la chica hacia adelante... Hermosa manera de explicar la inercia.

¡huy qué miedo! -dicen algunas -Y yo me sigo riendo. ¡Por qué será que si

son ellas las que llevan la moto se mantienen fieles a sus amigas y no montan detrás compañeros-pulpo!

Esta escena la podéis contemplar cualquier día a la salida de un instituto, y más ahora que se acerca la primavera. Todo sería precioso, si no existiera un riesgo serio para estos chavales que ellos no ven.

Algunos llevan cascos "calimero", que les deja la cara al descubierto, las orejas y sólo los protege de las multas. Hay otros que llevan cascos certificados pero no homologados, porque para ciclomotor no es necesaria la misma calidad de casco que para una motocicleta - por eso de que sólo van por ciudad y no superan los 50 km/h-. Todavía hay otros que pueden dejarse la cara en el asfalto, que son los que han compra-

do el casco en el “todo a cien”. Palabra que hay comercios de esta clase en mi ciudad que exponen en el escaparate cascos muy llamativos a precios ridículos.

¿Cómo convengo a un chaval de que su seguridad es importante, y de que se compre un buen casco, cuando es su padre el que le da el dinero para el ciclomotor pero no le obliga a llevar un buen casco? Dicho de otra manera ¿Podéis creer que hay padres que gastan una pasta en ciclomotores para sus hijos y les compran un casco de 16 euros en los chinos?

¿Cuánto más cuesta unas sesiones de dentista si aterriza con la cara en el suelo? ¿Quién nos va a arreglar las narices si las dejamos a cachitos en el asfalto? Esto es por poner un ejemplo, que no hace falta que me extienda, que entre nosotros nos entendemos todos.

Imaginaréis que si no se comprende la utilidad de un buen casco, explicar por qué se necesitan los guantes, para qué los pantalones largos, las botas, etc, es más duro que enseñar a declinar. Además, siempre está el que te churra el razonamiento, y cuando ya parecía que los habías convencido para la causa te dice “EMEJOTA, pues mi padre tiene una Fazer, que es guay, más que la tuya, y lleva un casco de montar a caballo que se compró de segunda mano.

Lo mejor es tomarlo a risa, e intentar que el chico eduque a su padre, porque hace falta ser bruto para dar este ejemplo a tus hijos. No es un caso único: hay quien va en moto con casco de obra; otros llevan el del ultraligero, y otros, sin casco, total ¡qué más da!

¡Papá quiero moto!

Hoy es el gran día. El día en que nuestro pequeño, que ya no lo es tanto, nos pide aquello que nuestro instinto paternalista desea que nunca nos pida. ¡Papá quiero moto!

Y papá, quizás porque desea para su hijo lo mejor, quizás porque no quiere que su hijo tenga la frustración que él tuvo cuando de pequeño su padre le mando a cascarla; y lejos de las consideraciones morales de si su hijo realmente se merece el regalo, o de si su hijo tiene el suficiente conocimiento para comportarse a los mandos del vehículo, va y le regala el ciclomotor.

¿Y el casco?. ¡Bah, uno cualquiera!. Total para llevarlo en el codo, o en el manillar tampoco hace falta nada decente. La cabeza igual te la abres.

Hemos pasado por los 14 ó 16 años, como nuestros hijos, y hemos procurado hacer el mayor número de gamberradas posibles, pero nuestros padres, aunque hayan echo la vista gorda, se han enterado. Así que no me digas que no sabes lo que tu hijo hace con la moto. No hagas la vista gorda con la vida de tu hijo.

No podemos consentir comportamientos arriesgados a nuestros hijos, porque luego pasa lo que pasa. Y le podremos echar la culpa al sistema educativo, que sin duda la tiene; a los municipales que permiten circular sin casco; al fabricante, que también la tiene, porque nadie se cree que lo que vende sólo desarrolla 45 km/h; y al de la tienda, por vender unos cascos que no me pondría ni para tirarme desde el trampolín de una piscina llena de agua.

Entre tantos responsables, al final la culpabilidad se diluye, pero el profesor seguirá intentando enseñar, el municipal mirando para otro lado, el fabricante presentando sus cuentas de resultados, y el vendedor de cascos vendiendo, pero nuestro hijo ¿donde estará?. Tú, como padre, ¿no eres también responsable?.

Protege las neuronas de tu hijo, cómprale un buen casco, y asegúrate que lo usa correctamente.

Diego Ruiz
socio 600



Vendo casco barato



Juan Carlos Toribio
socio 12.747



Cuanto antes mejor

El deber de la “Educación Vial” educación en familia

En el entorno del tráfico, cada uno de los sujetos usuarios son actores, por ello, se hace necesaria su educación, formación e información adaptándola al individuo en su constante evolución, generando así una respuesta en positivo que beneficia al espacio y momento circulatorio.

Parte de esta responsabilidad, bajo un ámbito legal y moral, recae en la gestión que los poderes públicos hagan al respecto, pero indudablemente, la educación vial desde el entorno familia es un

instrumento cívico importante que debe ser capaz, ante la actual demanda social por la seguridad, de construir en valores a la persona, integrándola en el sistema, bajo la cultura del respeto.

¿QUÉ PRETENDE LA EDUCACIÓN VIAL?

Empezaremos aclarando una lógica cuestión, ¿Qué es la educación vial?. Después de la obligada consulta a los diferentes textos de apoyo, podemos describirla como la intervención para el

desarrollo de conocimientos, habilidades, hábitos, comportamientos, aptitudes y actitudes en el usuario, proporcionando en conjunto los recursos necesarios para garantizar la seguridad y bienestar de las personas, en el marco de convivencia cotidiano, donde el riesgo del tráfico es parte del mismo.

La educación en y para el tráfico (tránsito) pretende prevenir y construir. Crear en definitiva una sociedad segura bajo unos códigos básicos de conducta guiados por la moral, la norma y la ley,



La utilización de sillitas, una garantía de seguridad.

provocando habilidades especiales relacionadas directamente con el nivel de usuario, individuo o colectivo al que va dirigida y a la demanda del momento circulatorio.

EL FRACASO DE LAS ADMINISTRACIONES EN EDUCACIÓN VIAL

Hubiera sido deseable, en materia de educación vial, que los textos legales escritos y la ética del hecho hubieran sido funcionales, pero un abuso de la ética del verbo, no acompañado de la deseada ética del hecho, parte del auténtico tradicionalismo español, ha conseguido no tener educada vialmente su población a la altura de las circunstancias deseadas y necesarias.

Si las letras se hubieran cumplido, desde aquel artículo 192 del "Reglamento de circulación urbana e interurbana" aprobado por el Real Decreto de 17 de julio de 1928, hasta nuestros días, toda la población entre los cinco y 77 años estaría educada vialmente.

Pero España, dejando consolidar su ya tradicional "mentira de lo escrito" a lo largo de los años, ha mostrado el fracaso institucional de las políticas preventivas para la seguridad pública, tomado su máxima relevancia con la aprobación en el año 2005 de una Ley para la re-

educación sin haber cubierto ningún tipo de expectativa educativa previamente, la Ley 17/2005 reguladora del permiso de conducción por puntos.

En 1934, en el Decreto de 25 de septiembre, publicado en el número 269 de la Gaceta de Madrid (Código de la Circulación). Se reseñaba en su artículo 7, refiriéndose a las Escuelas, la obligación del profesorado de enseñar a sus alumnos las reglas generales de la circulación y la conveniencia de su perfecta observancia; advirtiéndoles de los grandes peligros a que se exponían al jugar en las calzadas de las vías públicas, salir atropelladamente de los centros docentes, subir a la parte posterior de los vehículos y topes de los tranvías, etc. También quedaba claro que el propio Ministerio de la Instrucción Pública dictaría las oportunas disposiciones a fin de asegurar la conveniente vigilancia del cumplimiento de lo preceptuado.

Pese a todo, a fecha de hoy, algo no ha funcionado nunca y la educación vial en las escuelas no ha existido en la forma funcional deseada, mientras los padres seguimos esperando un milagro político que vendría de la mano de los conceptos moral y ética.

Tras un análisis de las estadísticas sobre accidentes relacionados con el tráfico en los países de la Comunidad Europea (C.E.E), se pone de manifiesto



Formación en colegios

y se establece como uno de los principales grupos de riesgo, a los niños y jóvenes con edades comprendidas entre los cinco y los diecisiete años. Estos mismos datos, demuestran que la mayor parte de las veces el accidente lo sufren cuando hacen uso de la vía pública como peatones, aumentando progresivamente –sobre todo a partir de los catorce años- el número de niños y



La educación vial en familia es la base de la formación

>> seguridad vial**PEATONES VÍCTIMAS
EN ZONA URBANA**

Edad de la víctima	de 0 a 4 a.	de 5 a 14 a.
1980	998	3.228
1990	559	2.749
2000	277	1.287
2005	319	1.150

**PEATONES VÍCTIMAS
EN CARRETERA**

Edad de la víctima	de 0 a 4 a.	de 5 a 14 a.
1980	165	686
1990	62	380
2000	27	120
2005	26	100

jóvenes que se ven implicados en los mismos como conductores de bicicletas y ciclomotores.

A pesar de que la historia continua ejerciendo presiones y consejos desde la comunidad internacional, España permanece autista moralmente, con sus capotazos de ciego, ante el problema de la inseguridad vial y presenta un nuevo proyecto de educación para la ciudadanía integrado en el currículo del alumno, lamentablemente sin obligación de cumplirse por los centros educativos, en sus contenidos específicos sobre seguridad vial.

LA TRANSICIÓN INTERGENERACIONAL EN POSITIVO

Sabemos que la mayor parte de la siniestralidad en las carreteras tiene su origen en la conducta del usuario, ¿qué pasaría si sometiéramos a ese usuario a un proceso sensibilizador, para que se constituyera eco del problema en combinación de un proceso formativo y de educación social?.

Está claro que esta cuestión tiene una respuesta positiva hacia ese tipo concreto de intervención, si queremos protegernos moralmente ante una sociedad cada vez más crítica. La conclusión es que debemos sensibilizar, educar y formar a los usuarios de nuestras vías públicas, si pretendemos reducir de forma eficiente la mayor parte de la siniestralidad.

Debemos pues sensibilizar, educar y formar bajo el concepto del respeto a las normas como marco de convivencia, creando una cultura de credibilidad en el porqué de la propia norma y en garantía de la consumación de una sociedad, con tres características básicas, bienestar, salud e integridad.



día mundial en recuerdo de las víctimas



No nos engañemos, el problema tiene solución pues el riesgo es gestionable en la medida de la intencionalidad que la sociedad desee, pero su gestión debe contemplar estrategias para la adaptación positiva (reducción de peligro), frente a las energías contaminantes de adaptación negativa (aumento de los niveles de peligro).

No obstante, la memoria del sistema social, esa transición intergeneracional

de los rasgos característicos de una cultura, cuenta con un papel importantísimo a través del empleo adecuado del recuerdo selectivo en positivo. Llevado al plano de la educación vial, debemos de transmitir a nuestro hijos todo aquello que es positivo para la seguridad. Y es aquí, en esa transición intergeneracional, cuando el papel educativo de la familia presenta una necesidad de cambio buscando la funcionalidad con mayor vitalidad y eficacia. Tal vez lec-

La educación vial se constituye por sí sola como el mejor camino para la formación de una conciencia vial individual y colectiva.

ciones olvidadas de un pasado de cultura familiar y que debemos retomar.

EL TRABAJO EDUCATIVO DESDE LA FAMILIA

Lamentablemente, los cambios de perfiles socio culturales han generado que la familia se consolide como un ente con escaso potencial educativo real en los hijos, con la delegación exclusiva de funciones en el propio sistema educativo de las administraciones públicas o entidades privadas.

La familia, integrada en sociedad y como microsociedad independiente, ha admitido dentro de su seno agentes contaminantes importantes y se mueve por un rol de progreso basado fundamentalmente en los ingresos económicos. Un rol que obliga, para su consecución de objetivos, al abandono sistemático de la creación de valores en el niño, beneficiosos para la convivencia e integración en una sociedad que no puede prescindir de la movilidad.

Valores como la responsabilidad, el respeto, etc se encuentran constantemente perjudicados por la falta de tiempo para educar. Una falta de tiempo que no nos podemos permitir, como padres y educadores que somos y por la obligación de favorecer la ya mencionada integración segura de nuestro/s hijo/s



en el escenario de la vida cotidiana, donde la movilidad es uno de sus primeros factores de riesgo. Necesitamos pues una transformación en el modelo familiar actual.

Desde nuestros hogares, debemos impulsar un aprendizaje colaborativo (cooperativo), desarrollado sobre el reparto de tareas con cierta responsabilidad y abordando niveles de complejidad en atención a las capacidades del niño.

Este tipo de práctica educativa, presenta resultados con efectos importantes sobre la autoestima y el autoconcepto, aumenta la motivación, la autonomía y regula las conductas.

Pero tampoco debemos olvidar el papel de nuestras conductas y su relación

con las conductas espejo, que provocan una pérdida importante de credibilidad sobre la valoración del riesgo real de los actos.

Si no hacemos uso del casco, si cruzamos la calle entre coches o con un semáforo en rojo, si durante una conversación ensalzamos las habilidades del motero imprudente, si realizamos la ingesta de alcohol para posteriormente conducir, etc la información que estamos proyectando puede ser la clave de conductas posteriores basadas en el gran poder de observación de nuestros hijos.

Por otro lado, en su educación, tenemos que tener en cuenta como norma general, que el niño es impulsivo, presenta una necesidad de movilidad enorme y por otro lado lógica, el tráfico puede activar sus recursos contra el miedo o el pánico y que la visión, la altura, el oído, la comprensión del significado de las palabras y del tráfico, la capacidad de abstracción y análisis, la memoria a corto plazo e incluso los problemas de lateralidad, actúan limitando sus capacidades en los protocolos de seguridad.

Llegado este punto, para terminar y a modo de reflexión, recapitemos y pensemos si realmente estamos cumpliendo con nuestras obligaciones. Y es que, lamentablemente, basta con salir a la calle para conocer el resultado de nuestras conductas observando las conductas de nuestros jóvenes.

Si hoy no tenemos tiempo para educar, tal vez, mañana debamos dedicar tiempo a lamentar.

Vss y larga vida a nuestros hijos



Colegio Joaquín Costa .Candasnos (Huesca)

>> con faldas y en moto



Reunión de moteras

Rosas Zaragoza preparan su XV concentración en Alcalá de Moncayo para el 19 y 20 de mayo

Aunque las concentraciones moteras languidecen en nuestros días, las chicas de Rosas Zaragoza perseveran en su cita anual y ya están ultimando los preparativos para su XV concentración, que tendrá lugar en Alcalá de Moncayo los próximos 19 y 20 de

mayo. Las que nunca habéis estado podéis esperar un gran ambiente y un fin de semana motero inolvidable; las "veteranas" ya sabéis de qué va la cosa... y seguro que nadie deberá convenceros para que volváis.

Podemos comprobar que cada año van desapareciendo en nuestros calendarios moteros más concentraciones y sin embargo va aumentando el número de motoclubs que se dedican a preparar almuerzos domingueros. Este tema me ha llamado la atención y he querido buscar el porqué del asunto. Para ello he ido preguntando en l@s colegas y me ha parecido entrever que influyen varios factores:

Primero, como siempre, el dinero, tanto del que organiza como del que acude,

puesto que cada vez es más difícil conseguir colaboradores para organizar una concentración, pues hubo una época en la que se hicieron tantas concentraciones que las tiendas de motos y talleres se vieron avasallados por los organizadores de estos eventos, con lo cual es más caro organizarlo y tiene que pagar más el que acude. Además, con el cambio al Euro, las subidas de las hipotecas, el precio de la gasolina, etc., sucede que la gente se piensa dos veces el ir a pasar un fin de semana fuera de casa por todos los gastos que conlleva.

Como contrapartida, los almuerzos de domingo, tanto para el que organiza como para el que acude, son más sencillos; el organizador con buscar una buena ruta y un sitio donde poder comer un par de huevos fritos, y avisar al bar de cuántos van a acudir, vale. En esta propuesta, el que acude se ahorra el dinero de la inscripción, las copas de la noche y el problema de con quién dejar a los críos, ya que la mujer se queda el domingo con ellos mientras prepara la comida.



Bueno, como en todos los casos hay gente a favor y en contra de una cosa u otra.

GRATO FIN DE SEMANA

Como contrapunto a todo esto, tenemos a las chicas de la Asociación de mujeres en moto Rosas Zaragoza, que van por su XV Concentración, los días 19 y 20 de mayo en Alcalá de Moncayo y que año tras año se esfuerzan en hacernos más grato ese fin de semana. Este año nos explican que quieren hacer algo muy especial, pues no todas

las asociaciones moteras pueden decir que cumplen quince años de concentraciones seguidas. Rosas Zaragoza, sí lo puede decir a pesar de las innumerables complicaciones que suelen surgir, como el cambio de sitio, falta de patrocinadores, falta de publicidad por no tener medios económicos. Pero ahí siguen cada año superándose un poco más.

Este año, por el módico precio de 30€ podremos disfrutar de un gran bocata de jamón con tomate y una cervecita como refrigerio de bienvenida para reponer fuerzas. Después continuarán con unos simpáticos juegos moteros, gracias a los cuales podremos demostrar nuestras habilidades con las máquinas. También daremos una vuelta por el entorno, metiendo mucho ruido, para volver a reponer fuerzas con una deliciosa cena a la que seguirá ese detalle tan personal que dedican estas chicas a cada una de las asistentes (el cual no voy a desvelar, pues sólo la que ya ha asistido sabe de qué se trata) para seguir con un gran sorteo de regalos y después a mover el esqueleto hasta que el cuerpo aguante.

A la mañana siguiente, un buen desayuno maño (huevos fritos con chorizo o longaniza, zumo o vaso de café con leche y magdalenas), ruta motera que este año se complementa con la visita a una importante Bodega de la zona, y entrega de trofeos premiando a la motera más lejana, a la más veterana, a la más novel, etc. Y luego ese doloroso "hasta el año que viene", ¡qué le vamos a hacer!

Las chicas de Rosas han querido preparar una bolsa distinta, con camiseta

incluida, para este año conmemorativo que será un recuerdo especial.

Bueno, que esto pinta muy bien. A las que habéis ido ya sabéis el ambiente, y a las nuevas, pues no os lo podéis perder, que seguro que no os defraudará.

Una última cosa: si preferís dormir en albergue en vez de en acampada, lo podéis hacer por 10€ más. Y para no tener problemas de sitio, contactad con Alicia en el 666.660.345, que os atenderá y resolverá cualquier duda que podáis tener.



Cuando tu abuelo -de 81 años- te sorprende y te pide que le dejes darse una vuelta con tu moto, cuando piensas que se ha vuelto loco y que se va a matar, cuando resulta que no, que te enteras de que de joven fue motero, cuando, al fin, te das cuenta que lo tuyo con las motos viene de familia, no puedes dejar de preguntarte si existe eso que algunos llamamos el "gen motero". Vayan estas líneas en recuerdo de mi abuelo.



¿Existe el gen motero? (A mi abuelo, in memoriam)

Aunque soy canario y español de nacimiento, mis padres son extranjeros, de los primeros que se establecieron en Lanzarote. En concreto, mi padre era italiano y mi madre es inglesa. Mi familia italiana proviene del norte, de la zona alpina. Mi abuelo nació en Tremezzo, a orillas del lago de Como (donde también está Mandello di Lario, sede de la fábrica madre de Guzzi), pero de joven se fue a vivir a Sondrio, que es una pequeña capital de provincias casi en la frontera con Suiza. La gente de esa zona pasó muchas penurias durante las grandes guerras del siglo pasado. Son gente recia, "montañeses", como los llaman los de Milán.

Tras mi primera moto, una Honda 70 (DAX) de cuatro tiempos y tres marchas con cambio automático, vino el coche a los 18, y tuve una época en la que pasé de motos, hasta que a los 21 se me puso a tiro una preciosa Guzzi V65 Florida de segunda mano. Sin pensarlo me fui de cabeza a por ella. Tan de cabeza, que me gasté los ahorros que tenía preparados para casarme y puse en serio peligro la continuidad de la relación que hoy, 15 años después, goza de magnífica salud. Aunque para ello tuve que retornar al sendero de la cordura y revenderle la moto a mi hermano unos meses después.

¿TE QUIERES DAR UNA VUELTA?

En ese intervalo de tiempo nos visitó mi abuelo. En esa época contaba con 81 años de edad. En cuanto vio mi Guzzi, empezó a dar vueltas alrededor, fijándose en cada detalle. *¿Te gusta, abuelo?-*

le dije. *"Sí. Yo tuve moto cuando era joven"*. Ya, una vespa, pensé para mí. *"¿Te quieres dar una vuelta?"* le dije, sin poder disimular un cierto tonillo burlón. Para mi sorpresa, aceptó. Teníais que haberlo visto calle abajo, yo rezando para que no le pasara nada y más aún para que no se enterara mi madre. Al rato volvió. *"¿Qué tal abuelo?"* *"Bien, pero me hice un lío con los cambios y no pasé de segunda"*. Durante aquellas vacaciones, mi abuelo se convirtió en mi "paquete" habitual.

Años más tarde, durante una de mis visitas a Italia, me dio la foto que ilustra esta historia. Debe ser de finales de los 20 o principios de los 30 del siglo pasado, no sé tampoco la marca de la moto

"¿Qué tal abuelo?" "bien, pero me hice un lío con los cambios y no pasé de segunda". Durante aquellas vacaciones, mi abuelo se convirtió en mi "paquete" habitual.

pero imagino que una italiana. Hice una ampliación que tengo en el salón de mi casa. Cuando murió mi abuelo en marzo del 2005, a los 94 años, me apenó especialmente por todo lo que no habíamos podido vivir juntos, por la distancia que el destino quiso poner entre nosotros. Pero siempre me quedarán anécdotas como la que hoy cuento aquí para mantenerle vivo en mi memoria.

Carlos Moli 2033

