

REFORMA 29: ADICIÓN DE PROYECTORES DE LUZ DE CARRETERA

1.- Definición y descripción de la reforma:

Definición: Adición de proyectores de luz de carretera.

Descripción: Incluye el cambio o modificación de los proyectores o del sistema homologado de alumbrado de carretera, siempre que la intensidad máxima de iluminación de este alumbrado, que puede ser encendido simultáneamente, no sobrepase las 225.000 candelas, equivalentes a 75 puntos de iluminación (1 punto = 3.000 candelas). Esta prescripción no se aplica a los ciclomotores de dos o tres ruedas ni a los cuadríciclos ligeros.

2.- Campo de aplicación:

Será aplicable a los vehículos de las siguientes categorías:

N/M2/M3.

M1/N1 Derivado.

Vehículos de 2, 3 ruedas y cuadríciclos.

Tractores.

Motocultores y máquinas equiparadas.

Maquinarias agrícolas automotrices y tractocarros agrícolas.

3.- Reglamentación aplicable:

En todos los casos la referente a dispositivos de alumbrado.

4.- Documentación exigible:

Certificado del taller que hace la reforma, especificando si se trata de adición de proyectores homologados, de sustitución o de modificación del sistema homologado de alumbrado de carretera. Indicando en cada caso las características identificativas de los elementos adicionados, sustituidos o modificados. Asimismo se hará constar la intensidad máxima de ilumina-

ción del nuevo alumbrado de carretera, limitada a un total de 225.000 candelas.

5.- Inspección específica. Puntos que se deben verificar:

Comprobación de los proyectores adicionados, o, en su caso, del sistema homologado de alumbrado modificado.

Comprobación del correcto emplazamiento e instalación de dichos elementos.

Operatividad y cumplimiento reglamentario del nuevo alumbrado de carretera.

6.- Restitución (volver a las características originales del vehículo antes de la reforma en cuestión).

Se tratará como una reforma Nº 29.

7.- Observaciones.

No se contempla la adición de faros anti-niebla, por no considerarse reforma. Tampoco la de faros de trabajo, ni los rotativos o destellantes propios de señalización luminosa específica para servicios especiales o propios de vehículos prioritarios, vehículos especiales, tractores y maquinaria agrícola, ya que los mismos no forman parte del alumbrado de carretera.

En resumen:

No es necesario Proyecto Técnico, basta con el certificado del taller.

Todos los elementos que montemos referentes al alumbrado de carretera deberán de estar homologados (ya sabéis, la famosa E con un numerajo metida en las tulipas de los focos, intermitentes, etc.)

La instalación también debe de estar homologada (cables, contactos, testigos...)

Debemos de cumplir todo lo expuesto en



el número anterior de la revista (R.D. 2822/1998 de 23 de Diciembre por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos, en su Anexo X (Dispositivos de alumbrado y señalización óptica)) (joer con el nombrecito) y cuando seamos "europeos" todos, lo recogido en la Directiva 93/92/CEE del Consejo de 29 de octubre de 1993 relativa a la instalación de dispositivos de alumbrado y señalización luminosa en los vehículos de motor de dos y tres ruedas, que para que nos entendamos todos, lo que hace es explicar cómo llevar a cabo todo lo anteriormente citado.

Y con esto y un bizcocho a tomarnos una cervezuka bien fresquita, porque si habéis llegado hasta aquí tenéis que tener las neuronas marcando la reserva y los ojos dando ráfagas, porque aunque el tema no es complicado mira que os he metido un ladrillo...

Nos vemos en la carretera. V´s. 





Susete Cruz
socio 6.020



Miedo a CONducir

La palabra amaxofobia no está recogida en el Diccionario de la Real Academia, y sin embargo es el término que se emplea para denominar al miedo a conducir, algo que, según publicaba hace un año el diario El

Mundo, padece en España uno de cada tres conductores.

Como la mayoría de los términos relacionados con la medicina, la amaxofobia tiene raíz griega $\alpha\mu\acute{\alpha}\xi\alpha$ = carruaje + $\phi\omicron\beta\omicron\varsigma$ = temor, y vendría a definirse

como un “temor morboso a los vehículos”. Dicho de otro modo: hay personas que sienten un miedo irracional a conducir, y que se limitan a los papeles de copiloto siempre que pueden.

La conducción es una actividad diaria y compleja que obliga a decidir en un momento qué se ha de hacer, después de observar y pensar; tantas veces realizamos esta secuencia (ver-pensar-hacer) que conducimos por actos reflejos. Sin embargo, las personas que dejan de conducir por miedo van perdiendo la habilidad por ausencia de práctica, con lo que cada vez se sienten más ansiosas si han de llevar un coche o una moto. El problema se retroalimenta, y llega hasta un punto en el que dejar de conducir es la única salida para quienes viven con miedo la conducción.

Sin llegar al extremo de la amaxofobia paralizante, que afecta a un 6% de los conductores, hay un altísimo porcentaje de conductores que sienten esta fobia y les provoca ansiedad. Su importancia es suficientemente grande como para que el grupo de Seguridad Vial de Mapfre elabo-





rara un estudio en el que se abordan y dibujan las causas de este problema.

Según el citado estudio el 33% de los conductores españoles padece este trastorno que afecta más a mujeres (64%) que a hombres (36%).

Las causas que llevan a los hombres y a las mujeres a padecer esta enfermedad son completamente distintas, porque en los varones las causas están relacionadas con el hecho de haber tenido un accidente: una caída, un golpe con otro vehículo, una pérdida de control... Si además pierde la vida alguien querido, el temor es más profundo, y el subconsciente revive escenas que se apoderan de la voluntad del paciente. Hasta cuando no ha ocurrido nada grave puede producirse un miedo persistente con el tema de fondo "lo que podría haber sucedido" que a veces dura años.

Las razones que vienen señaladas como causantes de esta fobia en las mujeres van ligadas a la falta de autoestima, relacionada con la ansiedad y la presión a que

han estado sometidas (por parte de padres, hermanos, novios) mientras se examinaban o después de haberse sacado el carné, en las primeras andaduras sobre el asfalto.

Aunque la persona que padece amaxofobia aguanta con disgusto el enfrentarse al tráfico, es cierto que hay situaciones concretas que les provocan especial malestar y ansiedad: conducir por la noche, llevar pasajeros menores de edad, estar en carretera cuando está lloviendo, tráfico denso, incorporaciones de autopista, pendientes prolongadas, túneles... El malestar se somatiza y acaba manifestándose en sudoración excesiva, nerviosismo y ligeros temblores.

Pese a lo extraña que nos parezca esta enfermedad, está en las carreteras y se puede curar. Actualmente se está investigando en Nuevas Tecnologías para que a través de la Realidad Virtual se consiga superar las fobias (Al menos eso es lo que se desprende de las conclusiones extraídas del VII Encuentro Internacional de Realidad Virtual (Laval, Francia). La efectividad de los tratamientos psicológicos está demostrada, siempre que se adapte el número de sesiones a las necesidades del paciente. No obstante, hay pocos centros en España donde se trate esta patología, de la que algunos hablan en términos de "enfermedad mental". Hemos investigado el precio orientativo que el Centro de Psicoterapias Avanzadas ofrece para solucionar el trastorno y es de 3500 euros. (www.amaxofobia.es)

V'sss para todos aquellos que alguna vez han sentido miedo. 🙏

En la red hemos encontrado un blog que nos ilumina mucho:

Hoy mismo me he enterado de que mi rechazo a conducir, que siempre he vendido como un ejercicio de responsabilidad por mi parte, es en realidad miedo y que, como toda actividad humana que se precie, tiene nombre y estadísticas propias. Lo mío se llama amaxofobia. Y no estoy solo: un 33% de los pobladores de los países que son España padecen mi mismo miedo. Pertenecer a una minoría de suficiente peso como para ser tenida en cuenta es reconfortante. Porque cuando la minoría es bien mínima, del grado de la insignificancia, uno pasa a ser tratado como un bicho raro y, por esas inconveniencias, procura disimularlo. Ahora no. Ya no tenemos que bajar la voz para confesar que uno no conduce, ni contestar como un extraterrestre cuando alguien se empeña en hablarnos de marcas de coches o de las ventajas del seguro a todo riesgo. Uno no aprobó el carnet no porque menospreciara la complejidad intelectual de las preguntas tipo test, ni renunció a las clases prácticas no para no someterse a la tortura humillante de ese ser superdotado que suele ser el profesor de autoescuela, ni pudo superar al sicópata que todo lo ve habilitado para examinarnos desde la impunidad del asiento trasero, no por nada sino por padecer la susodicha amaxofobia. Enfermedad social que nos incluye entre los seres a proteger y que justifica la existencia de esos otros seres de la mayoría que sí conducen y están disponibles para llevarnos a cualquier sitio.

Artículos, relatos, quejas, comentarios y advertencias, no necesariamente moralizantes, del escritor Manuel Ruiz Torres.

<http://www.lospeligros.blogalia.com/historias/28209#comentarios>



Juan Carlos Toribio
socio 12.747

Con todos mis respetos, desde hace años, las incoherencias de algunas administraciones nos dejan perplejos.

Tal vez el poder contaminante de la cultura del riesgo, al que todos estamos sometidos, las impregna de la savia indeseada que activa, entre otras cosas, las decisiones más discriminatorias que nuestro colectivo ha conocido.

El informe intermedio de la Comisión de las Comunidades Europeas de 10 de Febrero del presente año, donde se desarrollaba el balance intermedio referente el Programa de Acción Europeo sobre Seguridad Vial, demostraba un aumento de víctimas mortales en carretera, de los conductores de motocicletas, hasta el 14 % en el año 2.003, mientras que en 1.996 era de un 9,5%.

Este aumento mantiene la línea de accidentalidad nacional, y es el único sector que no la reduce. En el año 2.004, 761 usuarios de motocicleta o ciclomotor fallecieron en las carreteras españolas.

Tanto el plan PEIT del Ministerio de Fomento, el Plan Estratégico de Seguridad Vial de 2.005-2.008 de la D.G.T., el Informe Mundial sobre Prevención de Traumatismos causados por el Tránsito de la OMS y del Banco Mundial, la ONU en varias disposiciones, resoluciones y comunicacio-



Regando todo lo que pilla



Socavones en el firme

nes y la Unión Europea en su programa de Acción Europea de Seguridad Vial y otros pronunciamientos, reconocen la necesidad de incentivar a las administraciones públicas de los Estados, para actuar en garantía del derecho a la seguridad del usuario a través de: formación, información, sensibilización, mejora del estado de carreteras, mejora de la tecnología en la construcción de vehículos, etc...

Todos, absolutamente todos, son coincidentes en plantear la necesidad de potenciar el uso de la motocicleta y del ciclomotor en casco urbano como recurso para des congestionar la urbe y favorecer la reducción de la contaminación.

Lamentablemente y ante ello, nuestras administraciones, incansables en la tendencia a criminalizar y culpabilizar nuestras acciones, siguen presentando planteamientos y acciones que nos obligan e invitan a reflexionar, tales como:

- 1.- Conservar y mantener la gravilla en las rotondas e intersecciones que acaban provocando nuestro accidente, de lo que luego nadie quiere ser responsable.
- 2.- Mantener y promover la implantación de sistemas de contención de vehículos, que amputan nuestros miembros, nos dejan en una silla de ruedas, o nos causan la muerte.
- 3.- Mantener elementos en el entorno de la vía que violan todos los principios técnicos, políticos, morales y lógicos sobre seguridad pasiva y que se constituyen como una condena de por vida en caso de accidente.
- 4.- Permitir a las casas comerciales que los ciclomotores rebasen la velocidad legal por construcción de 45 km/h y ponerlos en manos de nuestros jóvenes de 14 años de edad.
- 5.- Permitir el uso de cascos tan solo certificados en estos ciclomotores, y no obli-



Gravilla en curva



Gravilla en rotonda



Zanja en calzada y gravilla en arcén por donde paso N-Ila

gar al uso de cascos perfectamente homologados por el Reglamento 22 de la CEE.

6.- Conservar pinturas deslizantes, socavones, rajaduras que desvíen el vehículo de forma imprevisible, rugosidades, y un largo etcétera, sobre el firme de la vía, incumpliendo la normativa técnica reglamentaria al efecto.

7.- Crear la figura del "Enlatado en moto", permitiendo que el conductor de un turismo en posesión del permiso de la clase B, pueda conducir una motocicleta de 125 CC después de tres años de antigüedad con el citado permiso. Teniendo en cuenta, que el Reglamento General de Conductores sigue manteniendo la obligación del aspirante al permiso de conducir de la clase A1, sobre unos conocimientos, actitudes y aptitudes específicas para poder llevar esta tipología de vehículos y que nunca el poseedor de la "clase B" habrá demostrado en su perfil específico.

8.- Prohibir el uso del ciclomotor y la motocicleta, por las autoridades locales, en lo que podemos llamar "Cortijos Urbanos". Determinados Ayuntamientos establecen esta prohibición en determinada franja horaria.

9.- Regar las rotondas o distribuidores del tráfico a través de aspersores especiales con el sistema "Lote Completo", esto es, césped, flores, asfalto, motorista y motocicleta. Evitando, claro está, que nos caigamos en caliente.

10.- Colocar superficies metálicas (alcantarillas) sobre el firme y en plena trazada en rotondas, curvas, etc, preferiblemente en casco urbano.

11.- Prohibir el estacionamiento en amplias aceras de varios metros de ancho, bajo la recurrente idea de no dificultar el tránsito peatonal y en contra, permitir la instalación de grandes superficies de terrazas, al objeto y solo único objeto, de recaudar la sanción derivada de la denuncia al motorista y también, el alquiler del espacio urbano derivado de la terraza.

12.- Promocionar y permitir obras sin señalizar o inadecuadamente señalizadas que terminan por provocar nuestro accidente de tráfico. Incumplimientos constantes de la O.M. 31 de Agosto de 1.987 a su N.8.3 IC.

13.- Ordenar, según el Reglamento General de Circulación (RD. 1.428/03. Artº 62), que en el supuesto de confluencia en paso estrecho no señalizado, una motocicleta (pese lo que pese) y cualquier otro vehículo (turismo, furgoneta, tractor, etc...), el usuario de la motocicleta deberá, irremediablemente, empujar la misma hacia atrás, los metros que hagan falta, hasta salir del paso estrecho.

14.- Según la Ley del Permiso de Conducción por Puntos 17/2.005, que modifica la Ley de Tráfico y que entra en vigor el 01 de Julio del presente año, si un pasajero, no hace uso del casco estando obligado a ello, el responsable de la infracción será el conductor del vehículo, mientras, por las casualidades del absurdo, si el pasajero de un turismo no porta el cinturón de seguridad, el conductor del mismo, no tendrá ninguna responsabilidad en ello.

15.- Y un largo y deshonroso etc... sobre el que deberíamos reflexionar.

¿Qué está sucediendo? ¿Pretendemos promocionar el mundo de la motocicleta o pretendemos hacer política barata a bajo coste que intenta justificar una intencionalidad verbal, carente de toda ética?

Si queremos reducir los accidentes y sus consecuencias para los usuarios de vehículos vulnerables y promocionar el uso de la motocicleta, se debe trabajar desde un plano ético global, donde el verbo y el hecho compartan, en la escena del tráfico, el espacio merecido. Todo ello, en garantía de una credibilidad, de un bien social y del derecho que asiste a todo usuario de la vía, incluidos los moteros.

Desde estas líneas, mi más enérgica queja y un ruego-pregunta ¿para cuándo seremos coherentes de una vez?

¿A QUÉ JUEGAS, Administración? 🇪🇸



Encofrado al lado de la autopista AP 2



Catalunya y las sirgas que matan



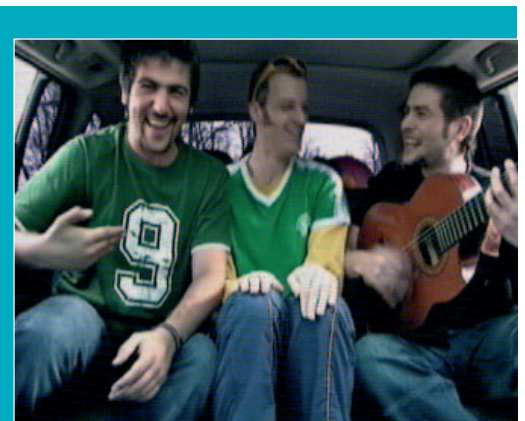
En sentido contrario curva peligrosa



Educando y promocionando la moto, eso sí



Trampa oculta



Todos sin cinturón no es responsable el conductor



Ricardo Conde
socio 12.745

3^{as} Jornadas sobre búsqueda de soluciones al problema de los accidentes de tráfico

Durante los días 10, 11 y 12 del mes de Mayo, por tercer año consecutivo, se celebraron en el salón de actos del Edificio "Ada Byron" (Centro Politécnico Superior de la Universidad de Zaragoza) las Jornadas sobre Búsqueda de Soluciones al Problema de los accidentes de Tráfico. En esta edición, al igual que en las anteriores, se supo elegir con un acierto exquisito a los ponentes, lo que hizo, sin duda, que el nivel de las Jornadas fuese muy alto. Nombrar en este artículo a todos los ponentes, supondría, por razones de espacio, la dedicación exclusiva a ello sin poder ofertar otra información para mí más valiosa, por lo que voy a explicar muy brevemente algunas de las ponencias que arrojaron algún dato importante para nosotros, usuarios y defensores de la motocicleta.

D. Fernando García Vicente, Justicia de Aragón, en su ponencia "la Institución del Justicia de Aragón ante el problema de los accidentes de tráfico", además de otras muchas cosas, afirmó que estamos asistiendo a una banalización de los accidentes de tráfico y que no hay que hablar de

siniestralidad en accidentes de circulación, sino, por desgracia y en muchas ocasiones de Violencia en el Tráfico o Violencia Vial, al igual que no hay que hablar de violencia de género, sino de violencia de familia, ya que el que pega a la mujer también pega al resto de la familia. Además, reivindicó la educación vial en los colegios como una asignatura más, basándose en que "cuando la mayoría de la gente va a acabar conduciendo un vehículo, habría que explicarles y enseñarles a conducir".


D. Juan Carlos Toribio Ramos, siendo director del departamento de Seguridad del Tráfico de la Asociación a la que pertenecemos, sin embargo, acudió a esta cita para hablar como Guardia Civil especialista en Circulación y Tráfico, con su ponencia "La ausencia del respeto y la cultura del riesgo en el escenario del tráfico". Los que conocemos a Juan Carlos, ya sabemos de su poder de convicción ante sus interlocutores. Su ponencia fue clara, concisa y aguda con la cultura del riesgo que se vive en la actualidad en el tráfico, siendo generoso en su presentación con muchas imágenes reales de lo que realmente se puede ver hoy en día en las carreteras de este país y, dijo cosas como "cuando se sanciona, es porque los deberes no están hechos, hay que educar en valores para poder después, en todo caso, reeducar con la denuncia".

D. Plácido Díez Bella, director de contenidos de Radio Zaragoza, entre otras cosas se preguntaba, ¿por qué no hay jueces y fiscales especiales para los accidentes de tráfico cuando existen para la violencia de género o los accidentes laborales?

Dña. Susete Cruz Gimeno, representó a nuestra Asociación, con una ponencia

directa y muy elaborada: "Análisis del comportamiento motorista: somos víctimas, somos culpables", a través de la cual, nos hizo reflexionar a todo el auditorio sobre la problemática del comportamiento de los demás usuarios para con los motoristas, y las consecuencias que sus actos nos deparan, aunque también repartió para aquellos motoristas (solo aquellos) que, por una flagrante falta de educación y respeto, se saltan a la torera las normas de circulación, dejando claro en todo momento, que esos motoristas no son representativos, con sus conductas, del gran colectivo de moteros.

D. Antonio García Infanzón, gerente del Instituto MAPFRE de Seguridad Vial, nos informó de la existencia en la página web de Mapfre: www.fundacionmapfre.com de un libro que se puede descargar de manera totalmente gratuita titulado "Seguridad Vial para Trabajadores Motoristas", en el que y al parecer, se trata la problemática de aquellas personas que utilizan la motocicleta como medio para su trabajo.

Esta iniciativa, realizada por la Universidad de Zaragoza, se encuentra entre las más importantes de las que se realizan a nivel nacional, y si bien es cierto que queda mucho camino por andar en la Búsqueda de Soluciones a los Accidentes de Tráfico, desde estas páginas, alentamos a la Organización de estas Jornadas, en especial a Juan José Alba López (alma de las mismas), para que sigan con el mismo entusiasmo que han demostrado hasta el momento, haciendo de la unión interdisciplinar, la fuerza necesaria para alcanzar algún día la Solución al Accidente del Tráfico. 



D. Juan Carlos Toribio y su intervención junto a D. Juan José Alba



D. Antonio García Infanzón, gerente del Instituto MAPFRE de Seguridad Vial



D. Fernando García Vicente durante su intervención



Dña. Susete Cruz Gimeno, responsable de educación vial de la AMM

2^{as} Jornadas de seguridad vial para vehículos vulnerables

En la localidad de Fraga (Huesca), durante los días 2, 3 y 4 de Junio se celebraron por segundo año consecutivo las Jornadas de Seguridad Vial para Vehículos Vulnerables. Estas Jornadas tienen la particularidad de encuadrar en una concentración motera un día dedicado a realizar ponencias enfocadas a la seguridad vial de los vehículos vulnerables (motocicletas, ciclomotores y bicicletas), en las que por parte de los ponentes invitados, se intenta buscar soluciones a los problemas que se plantean a los usuarios de este tipo de vehículos.

Las Jornadas, fueron organizadas por el Muy Ilustre Ayuntamiento de la Ciudad de Fraga, la Comarca del Bajo Cinca, la Dirección General de Tráfico, el Instituto de Investigación en Ingeniería de Aragón y la Asociación Mutua Motera.

Este año, los premios honoríficos que se entregaron fueron los siguientes:

Premio Honorífico a la Seguridad Vial: por su implicación en la misma, a la institución Justicia de Aragón.

Premio Honorífico a la innovación tecnológica: LUMA S.A. por el sistema antirrobo

que han ideado con doble función (antirrobo y reposapiés) que, con un coste económico escaso, hace que evitemos nuestras caídas al arrancar con el candado puesto.

En estas segundas Jornadas los asistentes, según sus propios comentarios, quedaron muy satisfechos por las ponencias y debates que escucharon, exposiciones, exhibiciones, así como por la gran variedad y cantidad de comida (que se realizó en el Bufete Libre de las Ventas del Sotet), por la diversión (entradas gratuitas en la Discoteca Florida-135) y por la cantidad de regalos que se llevaron, entre otras cosas.

Algunos de los ponentes que intervinieron: Doña Ana Olona (Centro Zaragoza), Don Iñaki Santillana (LEM España), Doña Susete Cruz (A.M.M), Don Pedro Avendaño (D.G.T.), Don Angel V. Martínez (HIASA), Don Juan José Alba (Universidad de Zaragoza. I3A), Don Manuel Tafalla (El Volante Aragonés) y Don Juan Carlos Toribio (A.M.M.).

Las conclusiones de su primera edición y de la que hoy nos ocupa, quedarán reflejadas en un libro que en breve verá la luz y

llegará, en calidad de herramienta de trabajo, a todos los organismos y administraciones colaboradores y participantes de nuestra problemática, al objeto de formar, informar, sensibilizar y activar soluciones sobre la misma.

Desde estas líneas, animamos a la organización para que siga en esta línea buscando soluciones a la problemática de la Seguridad Vial en los Vehículos Vulnerables.

Para EL AÑO QUE VIENE MÁS... 



Dura intervención de Juan José Alba y Juan Carlos Toribio sobre el permiso por puntos



Representantes de la DGT y de la AMM en el encuentro de las jornadas



Vuelta turística a Mequinenza de un grupo de amigos.

Próximas actividades

Jornadas sobre Seguridad Vial y Medio Ambiente

"La Faya del Ponton"

En Fariza de Sayago (Zamora)

Coste de inscripción 0 euros

Coordinación Juan Carlos Toribio (Director del departamento de "Seguridad al Tráfico" Tfno 628684978

Organiza:

M.I. Ayuntamiento de Fariza de Sayago

Asociación Mutua Motera

Asociación Cultural Virgen del Castillo

En colaboración con el Instituto de Ingeniería de Aragón (Grupo de seguridad vial y accidentes de tráfico de la universidad de Zaragoza) y la Jefatura Provincial de Tráfico de Zamora

5 de Agosto: Charla debate sobre el permiso de conducir por puntos.

6 de Agosto: Conferencias sobre accidentes y conductas de riesgo.

7 de Agosto: Conferencia "La cultura moto"

9 de Agosto: Actividad educativa de verano para infantil y primeros ciclos de primaria

13,14 y 15 de Agosto: Rutas turísticas: Uso adecuado del medio ambiente. Libertad y moto.

>> por la cara



Angel Nieto
Montjuic 1973



Angel Nieto
1973



Victor Palomo
y Segura

Victor Palomo
30 septiembre 1973



Montjuic, 1973



Montjuic, 1973



Montjuic, 1973



Munich, 1984



Aliju
socio 7334

En "Rosas" nunca se dice Adiós

Nunca defraudan

En esta última concentración de Rosas Zaragoza el tiempo no quiso acompañar al buen ambiente que como cada año se vive en ese rinconcito del Moncayo, (Alcalá de Moncayo) donde nos esperaba la ineludible cita con las " Rosas " .

Este año a tod@s l@s viajero@s les acompañó la lluvia. Para el viernes 5 de Mayo los primeros en llegar fueron de Bilbao y os aseguro que llegaron como para escurrirlos, eso sí, después de una buena ducha caliente y un buen carajillo, nos confirmaron que no se lo hubiesen perdido aunque hubiesen caído chuzos de punta. A ellos les siguieron una pareja de San Mateo de Gállego, y según nos contaron, tuvieron mas suerte pues les pilló un parón entre nube y nube.

Al día siguiente empezaron a llegar los demás. De Madrid, Barcelona, Donosti... en fin, a todos les pilló el agua, ¡menuda faena!, pero ahí estaban con sus monos chipiados y sus caras sonrientes por venir a nuestra cita para saludar a los amigo@s que de año en año vamos haciendo.

A quienes no pudieron asistir este año se les echo en falta, bien por comuniones (mes muy pródigo en ellas), por trabajo o enfermedad, pero nadie llamó para decir que se rajaban por el agua ¡esas son mis chicas ! ; Pero aún había más: eso tenemos que añadir que ese domingo era el día de la madre, por lo que a todas las madres asistentes se les ofreció una botella de cava que compartimos con buena armonía. Por supuesto no faltó al final de la cena la tradicional entrega de una rosa a todas las participantes.

La tarde estuvo muy animada con los juegos que hicieron las componentes del motoclub, aunque nos quedamos con las ganas de más puesto que la lluvia volvió a hacer acto de presencia.

Como todos los años hubo sorteo de regalos, y entrega de trofeos.

Este año el premio a la participante más veterana con 58 años se fue para Barcelona y el de la más novel con 8 años cayó en manos de Izarbe de Zaragoza e hicimos mención especial a la promesa más joven de las moteras: Maria de sólo cuatro meses que ya disfrutó de la fiesta con todos en su primera concentración.

El premio al motoclub más numeroso, por cierto encantadores, fue a Bilbao, y el de la motera más lejana fue a parar a manos de una intrépida mujer que, llevando a su marido de paquete, recorrió 470 Km desde Villafranca del Penedés para estar con nosotras.

Como novedad deciros que este año tuvimos la primicia de bailar con disco móvil a cargo de Igor, un amigo del motoclub, que nos hizo pasar una movida velada, sin olvidarnos de la gracia de Arancha (San Sebastián) y Coral (Zaragoza) con sus ya tradicionales sevillanas ¿Os imagináis?

Después, Carlos nos tenía preparadas unas confortables camitas para reponer fuerzas o para terminarlas de gastar, según el plan...

El domingo comenzó con el tradicional almuerzo de huevos fritos con chorizo, y tuvimos la grata sorpresa de saludar a Ana Casabella, que con su BMW 1100, tuvo el valor de presentarse desde Barcelona sólo para comerse un par de huevos de esos que



con tanto cariño nos prepara Neófito (la cocinera del Albergue), y volverse luego a trabajar. !!Ole por Ana, con un par!!

Después nos fuimos de recorrido hasta el Museo del agua en Malón y tomarnos un aperitivo antes de ponernos los monos de agua y decir: ¡Hasta el año que viene!, porque en Rosas nunca se dice adiós. 🍷



MUTU EROS



¿ESTAMOS SOLOS EN LA GALAXIA O' ACOMPAÑADOS? COMO SE EXPLICA SI NO LA PRESENCIA ENTRE LOS HUMANOS DE ESTOS RAROS SERES..



AYER ME PUSE A PZO... ADELANTANDO CLARO

ENCUANTO ME LLEGUE EL TORNILLO ORIGINAL DEL RETROVISOR, LLEVO LA BSA A LA FERIA DE CLASICAS

LA TENGO SNIFF EN EL TALLER...

HE PUESTO DVD EN MI CRUISER

PUES YO ME HE ROTO 7 HUESOS HACIENDO EL GIL EN LA CONCENTRACION

VENGO DE CABO NORTE DEL TIRON

YA SE NOTA AVER SI TE DUCHAS

SOMOS UN RARO COLECTIVO. NOS SALUDAMOS AL PASAR, IMPONEMOS EL DEBER DE AYUDARNOS, NOS AGRUPAMOS EN CLUBS Y ASOCIACIONES SOLO POR UTILIZAR UN TIPO DE MAQUINAS...

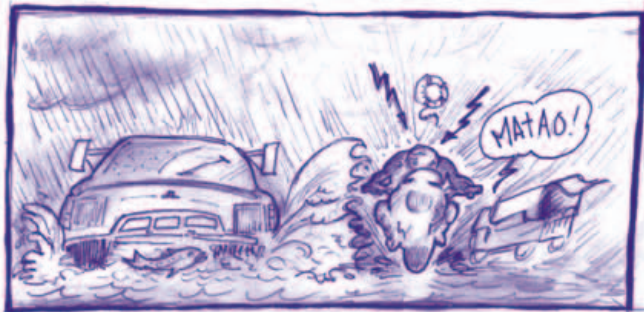


ALGO MAS HABRA, O SI NO

QUE TIENES UNA LAVADORA! COMO YO..

QUE BIEN A VER SI QUEDAMOS PARA CENTRIFUGAR

IMAGINATE LO MISMO EN OTRO



CAPACES DE DUROS SACRIFICIOS Y ENORMES RECOMPENSAS



CURIOSAMENTE, ESTE INOFENSIVO COLECTIVO DESPIERTA LA INDIGNACION MAS ARBITRARIA NO QUEDANDOLE MAS REMEDIO QUE UNIRSE, COMO MEDIDA PARA CONSEGUIR SUS JUSTAS REIVINDICACIONES, ANTE EL ACOSO RECIBIDO...

CONSTE QUE AQUI UTILIZAMOS LOS TERMINOS MOTERO, PILOTO u MIEMBRO PARA AMBOS GENEROS

Y LO MEJOR: A PESAR DE TODA ESTA PASION MUCHOS DE NOSOTROS NOS PASAMOS LA VIDA SIN PODER DISFRUTARLA