biarlos por rayados, y todos a la vez...Qué locura!!

Falsa alarma, han sido unas gotas, las suficientes para que descendiese el intenso calor y el ambiente quedase más apacible para todos. La tarde va dejando paso a la noche. La gente continúa por aquí y siguen llegando más aficionados. La noche adquiere otro color en la pista iluminada por los focos. Llega la media noche y un impresionante castillo de fuegos artificiales ilumina el circuito con luces y destellos, el humo de la pólvora recorre parte del circuito y las tracas sobrecogen el ánimo de quienes contemplamos cómo los pilotos ajenos a la fiesta continúan rodando. Ya han completado más de doscientas setenta vueltas, solo quedan quince horas más...

Tras muchas vueltas, las fuerzas comienzan a flaquear

Pero no todo está en la pista y en el box. El resto del equipo se compone de un grupo de amigos y entusiastas que desde unos días antes, y durante toda la prueba, han preparado y puesto a punto un montón de innumerables pequeños detalles, solo se nota si fallan, ¡que injusto! ¿no?.

DÍA DE 48 HORAS

Entre los pequeños detalles se encuentra el de que hay que dar de comer y de beber a todos un día entero: y no se trata de un día cualquiera, tiene veinticuatro horas pero dura como cuarenta y ocho, y sin poder parar apenas. En esta ocasión os aseguro que todo funcionó como la moto, perfectamente, gracias a Maibi y a sus compañer@s. Hablando del avituallamiento, los pilotos no comen cualquier cosa ni a cualquier hora. En este caso la alimentación y cuidados físicos de nuestros pilotos mutueros ha estado confiada al druida del equipo, "Panoramix"como gustan llamarle. Unos brebajes de vitaminas, sales, minerales etc. han sido la principal fuente de energía de los pilotos.

Unos adecuados e intensivos masajes musculares en los relevos son imprescindibles para los pilotos,pues es la única forma de aliviar y relajar en el box lo que se altera y llega a doler en la pista. El "fisio" es el único alivio posible. Cada 50 minutos repostaje y un relevo de piloto, 27 relevos durante la prueba. Cada tres relevos de piloto un cambio de neumáticos. A falta de 15 minutos para el final, las fuerzas ya flaquean. Han rodado 634 vueltas, 5 vueltas después alcanzamos la 24ª posición. Nuestro equipo ya sale reflejado en la misma pantalla de tiempos en la que están los primeros ¡¡somos de los primeros!!, la emoción contenida de David indica que hasta el final no se debe cantar la victoria. Lamentablemente así fue, un error de la organización en la última vuelta provocó que una serie de pilotos que ya habían pasado la línea de meta no completaran dicha vuelta, y al tiempo se la dieron como terminada a otros. Nuestro equipo descendió dos posiciones hasta ocupar la vigésimo sexta. A pesar de la reclamación de todos los afectados la cosa quedó como la vuelta anterior reflejaron los monitores.

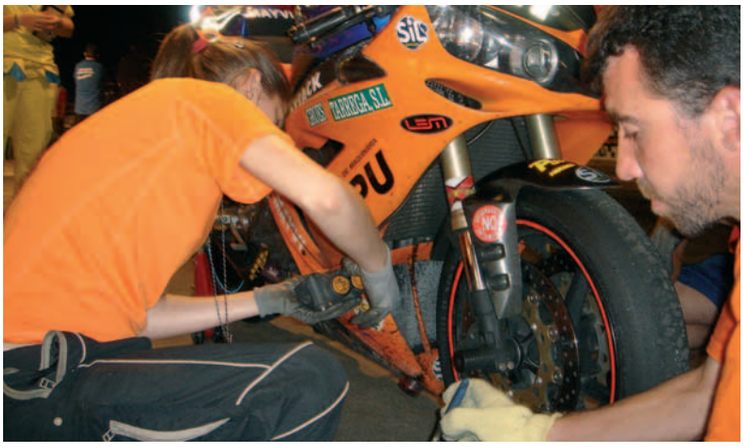
Nada puede empañar el éxito logrado por Roger + los "Juanes", David y tod@s los demás. 3.035 Kilómetros rodados de manera continuada, parando a repostar 27 veces, la moto ganadora recorrió 392 kms más que la nuestra en manos de pilotos y mecánicos profesionales.

Nuestros moteros-mutueros no llegaron los primeros, pero llegaron y triunfaron sin haber ganado.

¿Alguien tiene alguna duda?

Nuestro equipo ya esta preparándose para la próxima edición, y no me gustaría faltar a la cita. Si te gustan las motos, y las carreras de motos, tampoco deberías faltar.

Buena ruta a tod@s.



Frenético trabajo en el box

Cada tres relevos, un cambio de neumáticos

moteros 8_4 23/10/06 17:58 Página 32

César Acuña
socio 1881

Trío de ases

Vista trasera de la austríaca

Viajamos (y gozamos) a Niza a lomos de Ducati, KTM y Triumph

Tener la oportunidad de viajar en moto ya es tener suerte. Si encima puedes probar motos que no son la tuya, mucho mejor. Pero si para la ocasión te dejan estas tres máquinas europeas, diferentes y soberbias, la experiencia se convierte en una gozada sobre el asfalto.

Motos motos ... Qué bien suena. Se acerca el momento, voy a estar fuera de casa unos veinte días con amigos a los que no veo desde hace tiempo. Sí, hablo con ellos cada día, pero no es lo mismo, y además en moto. Tres motos, tres flamantes motos que nos ceden Ducati, KTM y Triumph, ¡que mas se puede pedir! Eso tiene una respuesta… que no sean R,sss. No porque esté en contra de ese tipo de moto, solo es que no me siento cómodo sobre ellas, para gusto colores y para motos las Naked, o las custom, pero ya éstas, mi espalda no me lo permite. Tampoco os voy a hablar de tecnicismos ni comportamientos técnicos porque no sé, para eso ya tenemos un gran probador oficial, que lo hace de maravilla, solo os diré mis impresiones como motero del montón. Esto os lo cuento para recordarme a mi mismo que debo ser objetivo.

Llegamos a Barcelona, un jueves desde tres puntos de de nuestra geografía Andalucía, País Vasco y Galicia, con la inestimable ayuda de David que

LA DUCATI. "me costo adaptarme los primeros kilómetros, aunque me sorprendió su comodidad, su asiento corregido (ya no resbala el piloto en las frenadas como antes), su embrague regulable así como el manillar. El viento no molestaba demasiado gracias a la cúpula..."

LA KTM "no se arrugaba ante las dos motos de carretera, porque su motor responde perfectamente con un muy buen par motor. Lástima que montara zapatos de monte y no ruedas mixtas. La posición me pareció muy cómoda, aunque su pequeña cúpula deja pasar aire"

nos llevo por Barcelona a los distintos concesionarios (gracias David) recogimos las tres preciosas motos, Ducati ST3, gris con llantas naranja, Triumph sprint st 1050 color plata y KTM Aventure S (para pilotos muy muy grandes 915 mm entre tierra y asiento) naranja. El primer contacto para mí no fue bueno. Acostumbrado a mi BMW, siempre me ha costado llevar máquinas con las que no intuyo la posición de la rueda por culpa de que el carenado no gira a la par que el manillar , rarito que es uno. El tráfico de Barcelona, montado en una moto desconocida, me hizo recordar lo bien que vivo en una ciudad pequeña.

Llego la hora de marcha, que fue el viernes temprano porque teníamos que estar en un pueblecito junto a Niza a las seis de la tarde, (para la reunión de primavera de la FEMA). Cogí la Ducati y me costo adaptarme a ella los primeros kilómetros. La verdad es que su comportamiento me pareció muy aplomado, yo que siempre había oído decir que las Ducati eran muy deportivas, con una posición bastante forzada. Pero no, me sorprendió su comodi-

(pasa a la página 10)

Las tres bellezas europeas, esperándonos a la puerta del Casino

Juan Manuel Reyes
socio 2

Tres europeas frente a frente

Os tenía preparado un artículo delicioso del viaje a Niza prueba incluida, pero por problemas de espacio en la revista he tenido que dejarlo en una resumida opinión sobre las motos. Ahí va:

Triumph Sprint st 1050: Desde que te subes todas las sensaciones que transmite son muy agradables. Conforme hacemos kilómetros me voy sorprendiendo más y más. Acostumbrado a mi CapoNord, me esperaba una moto de postura insufrible y nula protección aerodinámica, sin embargo, nada más lejos de la realidad, la postura es muy cómoda y, aunque la pantalla es baja, la protección es buena, de hecho apenas produce rebufos molestos.

Del chasis, no se lo que dirán los técnicos, pero para mi es perfecto, ni en recta ni en curva rápida se mueve. El viaje de ida fue todo autovía, pero a la vuelta, ya más relajados, hicimos un par de buenos tramos por carreteras de curvillas por la costa francesa, y ahí sí que disfrutamos. La sorpresa es que si en curva rápida iba bien, en las curvas lentas y cerradas de montaña, un escándalo, perfecta, incluso te permite errores que con otras motos son rectos sin compasión.
Y ahora lo mejor, el motor. Uno piensa que un tricilíndrico puede aunar las virtudes y defectos de los "tetra" y de los "bi", pero no. Desde mi punto de vista aúna solo las virtudes de ambos. Sí, es cierto que no saca los 160 cv de un tetra japonés, pero es que no le hace falta. El tacto del motor es sencillamente delicioso.

El motor no vibra nada, tiene un sonido bronco que enamora y coge de los bicilíndricos la respuesta en bajos. La respuesta en toda la gama de revoluciones es

Triumph Sprint st 1050

tal que verdaderamente pensaba que llevaba una moto de 150 cv. Cuando al devolverla me dijeron que tenía "solo" 125 Cv, no me lo podía creer. Tira con contundencia desde abajo hasta arriba, verdaderamente un motor encantador, y encima tiene un consumo de risa, de hecho fue la moto con menos consumo de las tres.

En cuanto a los acabados, muy buenos, perfectamente comparables con cualquier japonesa. Por el precio que tiene, la verdad, perfecta.

Ducati ST 3

La primera impresión es que la postura es cómoda, propia de una Sport-Turismo, pero no tardas mucho en detectar que no lo es tanto como parecía. Las estriberas están más atrás de lo que esperaba y la cúpula, que es más alta que la de la Triumph, protege, pero no mucho más.

El aspecto general de la moto es muy bueno, es bonita y los acabados muy buenos también, lógico, es Ducati. En general se ve más clásica que la 1050, lo que no es mejor ni peor, es cuestión de gustos.

Tras llevar bastantes kilómetros me daba la sensación de que me resultaba dura y me cargaba las muñecas, cosa que en mí tampoco es significativa pues provengo de una trail. El embrague bastante duro, cosa por otra parte normal en las italianas.

Ducati ST 3

El chasis y la estabilidad general de la moto son muy buenos, tanto en curva rápida como lenta, la moto va por donde le dices, el único pero es que el freno de atrás frenaba poco, posiblemente fuera cosa de esa unidad, y de que contrastaba mucho con la contundencia y eficacia del freno delantero, que por cierto, frena de escándalo.

En cuanto a la respuesta y tacto del motor, imponente, aunque es un bicilíndrico y eso se nota. Sin que las vibraciones lleguen a molestar, que no lo hacen, lo cierto es que vibra, aunque a los que nos gustan los bicilíndricos no nos importa, ¿verdad?. Tira como un tractor desde abajo, y conforme subes de vueltas, sigue tirando, y sigue y sigue más que el conejito de duracel. No tiene el tirón final de una japonesa pero es una subida casi sin fin que resulta muy agradable. El par motor es muy bueno. Lo que no lo es tanto es el consumo, bastante superior a las demás. Teniendo un depósito de 21 l., tan solo te permite una autonomía entre llenado y aviso de reserva de unos 200 km.

La conclusión es que se trata de una moto excepcional, con gran calidad de materiales y acabados, aunque algo ruda dependiendo de para quien y del gusto de cada cual.

KTM Adventure S

Evidentemente el concepto es totalmente distinto a las otras dos. En lo único que se parecen es en que tienen dos ruedas y que están pensadas para hacer muuuchos kms. Todo lo demás es distinto.

Para empezar es muy alta (con mi 1'77 llego al suelo de puntillas). Vista desde fuera, es espectacular, monstruosa. La sensación al sentarte es de moto grande. De hecho ves moto, mucha moto delante de ti. La cúpula es estrecha y alta con lo que protege bien hasta ciertas velocidades, a partir de un límite no muy alto el viento te da una pequeña paliza, lo que quiere decir que es una moto que, aunque corre y corre mucho más de lo que se puede confesar, por concepto, en realidad no está pensada para circular mucho tiempo a esas velocidades.

KTM Adventure S

La postura es totalmente erguida, un verdadero descanso y placer cuando salíamos de hacer unos cuantos cientos de kilómetros con las otras dos, lo que pasa es que seguir el ritmo de las otras cansa más, con lo que la relajación se acaba pronto.

Los materiales son de calidad, pero totalmente distintos. Se ve que están pensados para lo que son, para la aventura y para resistir pequeños golpes y arañazos, de ahí que los plásticos se ven más plásticos, y los ajustes no son tan finos como en las otras, pero es que esto no es un defecto, sino una virtud para el rally y el turismo aventurero.

Tiene una útil guantera entre los dos depósitos, y una cosa que sorprende son esos dos depósitos, pues ello implica dos bocas de llenado, y trabajo doble cada vez que paras en la gasolinera.

El motor tiene muy buena respuesta pero de forma radicalmente diferente a las otras, es más tosco, vibra más, tiene muy buenos bajos y no estira lo que las otras. La autonomía es intermedia entre las otras dos, y el cuadro de instrumentos bastante menos completo.

La estabilidad es muy buena, tumba mucho más de lo que uno espera en una moto de semejante altura y peso, sin embargo no da la misma confianza que las otras, también motivado porque lleva unas gomas mixtas y que la delantera es bien finita.

La sensación general es que se trata de una gran moto, pero evidentemente no comparable a las otras, tanto por concepto como por uso. Para el que le guste el turismo de aventura es perfecta, una de las mejores que hay para este tipo uso, y posiblemente la mejor para circular fuera de carretera.

LA TRIUMPH. "La inglesa se deja manejar sin mucha adaptación, con un motor que no se acaba nunca, pero nunca, obediente y noble como un pastor alemán, apenas sin vibración y su cúpula te deja agradecer los kilómetros que van pasando. Es la que más me gustó".

(viene de la página 8)

dad, su asiento corregido (ya no resbala el piloto en las frenadas como antes), su embrague regulable así como el manillar. El viento no molestaba demasiado gracias a la cúpula, aunque noté los estribos un poquillo retrasados y altos para lo que yo estoy acostumbrado. A estas alturas ya estaba deseando llegar a la primera parada, no por la moto, sino porque he de decir que habíamos acordado parar cada 200 km, que fue mas o menos la autonomía media que nos dieron las tres motos al ritmo de marcha que marcamos, y digo que estaba deseando el próximo repostaje porque cada doscientos cambiábamos de moto (aquí me sale una risilla de regusto).

La siguiente montura fue la KTM que, aunque la había probado unos kilómetros por ciudad, no es lo mismo. Ésta era más tranquila que la anterior, pero "con peito" es decir: no se arrugaba ante las dos motos de carretera, porque su motor responde perfectamente al acelerador y con un muy buen par motor. Lástima que montara zapatos de monte y no ruedas mixtas, la posición de conducción para mi es muy cómoda, aunque su pequeña cúpula deja pasar aire , pero he de decir que tampoco molesta demasiado las cervicales, (creo que tiene la opción de una cúpula más alta). Aunque a primera vista me pareció un "armario" por su tamaño, se deja mover en marcha y es ligera; sólo me dio un pequeño susto en una curva de gran radio, por culpa de una racha de viento, un asfalto gastado y un francés enlatado y empanado que no vio una moto grande, alta y de color naranja casi fosforito…En todos los países cuecen habas, aunque sea con mantequilla, pero la moto respondió como se esperaba de ella y su ancho manillar.

La tercera moto, la Triumph sprint st 1050, (tres cilindros, tres escapes, tres ópticas) he de decir que fue la que mas me gustó, dócil pero con carácter, cómoda y de postura relajada, empujando en cualquier marcha. Ahí fue cuando entendí lo de que las Ducatis son Ducatis, antes dije que me sorprendió su comodidad, ahora entendí el carácter Ducati.

La inglesa se deja manejar sin mucha adaptación, con un motor que no se acaba nunca, pero nunca, obediente y noble como un pastor alemán, apenas sin vibración y su cúpula te deja agradecer los kilómetros que van pasando. A estas alturas ya estaba cómodo con estas sport turismo, así que mientras mis compañeros comían, seguí en solitario un tramo, -bueno muy en solitario no-, porque 100 km los hice con una preciosa cbr rosa con margaritas amarillas montada por una no menos preciosa francesa, y una cbr 1000 montada por su novio que encontré por el camino: "Europa is different".

El cambio de la Triumph al igual que la KTM es preciso y suave siendo un poco mas basto en la Ducati, las tres motos tienen unos relojes que se dejan leer con un solo vistazo, ordenador y buena frenada, la KTM cabecea en exceso para mi gusto (265mm de recorrido), acostumbrado al telelever de mi BMW todo hay que decirlo. Respecto a las luces las tres van bien dotadas, son disfrutonas tanto en carretera de montaña como autopista, por último he de destacar la maniobrabilidad de la KTM, y el empuje de la italiana con su carácter latino nervioso y bullero, así como la inglesa suave, callado y constante (la gasolina no llevaba alcohol).

Los mosquitos, habituales compañeros de viaje

Es una suerte que te dejen motos así ¿no?

Una cervecita –sin alcohol– y un poco de descanso...

moteros 8_4 23/10/06 17:58 Página 36

Juan Carlos Toribio
socio 12.747

Territorio del odio y de la belleza

En cualquier camino los restos de la guerra quedaban abandonados como verdaderos residuos sólidos.

1996. Los Balcanes en moto seis meses después de la guerra de Bosnia i Herzegovina

Nunca hubiera creído que tarde o temprano pudiera mostrar lo que vi. Aún con los condicionantes de la eterna falta de espacio, me enfrento al reto de dejar constancia de tanta belleza entre tanto dolor. A lomos de nuestras Yamahas XT 350, experimentamos un territorio asolado por la muerte y la guerra.

En la última semana de junio del 1991 se declaraban independientes Croacia y Slovenia y comenzó una guerra terrible que haría desaparecer en la Historia a la Yugoslavia de Tito. Fueron unos años terribles. Bosnia, Serbia, Croacia, azotadas por la sinrazón. Los muertos se amontonaban, los héroes se endiosaban con desproporcionadas hazañas bélicas, violaciones, asesinatos, barbaridades una tras otra, mientras las gentes huían sin rumbo.

A las 11 horas del 14 de diciembre de 1995 se firman en París los acuerdos de Dayton. Tres años y medio de guerra habían dejado destrucción, soledad, pobreza, lágrimas, muerte moral, una inmensa siembra de odio, mutilaciones y más de 250.000 muertos.

ATERRIZAJE EN MOSTAR

Seis meses y unos días después, en julio de 1996 aterrizamos en Mostar, componíamos el relevo a la primera misión desplegada por la Guardia Civil e integrada en el ejército, pero con funciones muy distintas y complejas. La belleza cautivaba desde el aire, acariciamos la tierra y guardamos silencio… ¡era sorprendente!

Un Nissan Terrano del ejército nos trasladó hasta el campamento de Dracevo, a escasos kilómetros de la frontera con Croacia y del envidiado Adriático.

Y allí, rodeadas con alambre de espino al igual que todos nosotros, se encontraban esperando cuatro Yamahas XT 350, que con un limitado motor de 31 C.V. a 7.500 rpm, 120 kg en seco y 12 litros de capacidad, te permitían una autonomía próxima a los 300 km (dependiendo del estilo de conducción y exigencias). Unas motos que se mostraron durante todo el año como el recurso ideal para una gran infinidad de labores que profesionalmente teníamos encomendadas.

Autobús tiroteado. Restos de la guerra.

El cambio de cubiertas nos lo hacía el Ejército, mientras que el resto de reparaciones, algo más complicadas y delicadas, por cuestiones profesionales, preferíamos hacerlas nosotros. Una herramienta para trabajar, como es una motocicleta, es algo muy personal y eso lo conocemos todos los que a diario nos subimos en ellas.

¡MALDITAS MINAS!

Desde nuestras motos, pueblos y ciudades totalmente destruidos abrían las puertas de un siniestro e incómodo

"nos esperaban cuatro Yamahas XT 350, que con un limitado motor de 31 C.V. a 7.500 rpm, te permitían una autonomía próxima a los 300 km"

Stolac, destrozada por la artillería y otras cosas.

ambiente de desconfianza social. Avenidas inmensas destrozadas, tiroteadas, llenas de sacos terreros sobre sus fachadas, puertas y ventanas; suelos cubiertos de metralla, casquillos, cristales, hierros y cascotes.

Para aquellas gentes e incluso para nosotros, salirte del camino podía ser una trampa que se cobraba tu vida, ¡malditas minas! El ganado, en busca de los pastos más frescos, en ocasiones yacía sobre la pradera. Lo que para nosotros se constituía como uno de los indicios de la existencia de minas en la zona, para las familias se convertía en un desastre de economía familiar.

Pero el desastre llegaba más allá y todo derivado de la idiotez de un odio, que vulneraba los protocolos de la guerra. Las gentes, con acceso a todo tipo de material bélico, al abandonar sus pertenencias y casas, minaban el entorno para que nadie pudiera disfrutarlas, por lo tanto, no se disponía de mapas de minas y su localización dependía de la desgracia. ¡Cuantos niños en sus infantiles juegos murieron o fueron mutilados por una mina de nadie!.

Un día de patrulla, escogido al azar, circulábamos con sendas Yamahas entre casas ardiendo y con el chaleco antifragmentario, cuando la policía autóctona cerraba la calle limitando la libertad de movimientos.

Las órdenes eran claras y debíamos hacer cumplir los acuerdos de Dayton que prohibían que se montaran controles policiales (controles que solo guardaban el objetivo de provocar molestias a los de una u otra cultura irritando el ambiente).

De nuevo, entre incendios provocados de casas, mirábamos a unos niños que jugaban a encontrar algo entre las ruinas con alguna pretensión improvisada, mientras el mayor de ellos se erigía como el jefe provisto de un lanza cohetes de un solo uso, ya inutilizado.

Aún observantes de la triste escena, recibimos una llamada para informar de una agresión en una floristería. Continuamos por la avenida de los francotiradores de Mostar y cuando llegamos al punto, con la agilidad y movilidad que te permitían las dos endiabladas XT verdes entre los cascotes, hierros, barricadas, etc, simplemente habían volado la floristería entera con una granada anticarro.

El reloj no podía con nosotros ni con unas incansables monturas de acero, que se convirtieron con el tiempo y a su paso, en amigas saludadas por infinidad de gentes.

Las carreteras, como norma general, carecían de esos márgenes de seguridad que nosotros llamamos arcenes y algunas eran simples caminos asfaltados en un estado de conservación pésimo. La misma M.17, una de sus vías principales y legado de la antigua Yugoslavia, que enlazaba Metkovic (Croacia), Mostar, Sarajevo y Osijek (Croacia) en pocos tramos superaba la anchura de seis metros en su plataforma.

GUERRA Y SEGURIDAD VIAL

Las bombas, el agua y el invierno después, hacían que se produjeran surcos importantes sobre las zonas habituales de rodadura. A estas incomodidades en la conducción, se sumaban las actitudes y aptitudes de una sociedad que había convivido tantos años con el más desagradable de los riesgos, la guerra. Sus gentes llegaban a mostrar un desprecio absoluto por la seguridad vial y el respeto hacia el resto de los usuarios, a ello se sumaba una cultura que, escuda-

Vadeo de ríos. Una necesidad que demostraba la eficacia de las XTs.

Equipo holandés buscando minas. Una tarea lenta y muy arriesgada.

da en el dolor sufrido, se aferraba al alcohol con clara predilección por el vodca y el rakija (aguardiente).

Recuerdo en una ocasión que después de varios kilómetros con nuestras XTs, paramos a realizar las necesidades fisiológicas menores desde la misma orilla de la explanación asfáltica, ante el riesgo de minas en el entorno, cuando a escasos metros, dos niños de unos 10 años pasaban el rato jugando con subfusiles de asalto AK-47, un arma mortal convertida en el único juguete no destruido por la contienda.

Como hemos visto, la ingeniería civil en cuanto a construcción de carreteras y caminos, dejaba mucho que desear. Prueba de ello, la cantidad de puentes de madera antiguos que facilitaban el paso de anchos y en ocasiones caudalosos ríos. Pasar con la moto por alguno de ellos se constituía como una verdadera aventura, primero mirábamos la posibilidad que estuviera trampeado (minado), después el estado de pilares, suelo y anclaje, para lanzarnos de uno en uno hasta el otro lado.

El Stari Most, puente que fue destruido el 9 de noviembre de 1993, durante la guerra, por el ejercito Croata de Bosnia i Herzegovina (HVO), fue reconstruido y terminado en agosto del año 2004. Actualmente, los más atrevidos disfrutan de un salto a las aguas del rió Neretva de unos 27 metros, continuando una tradición de más de 30 años.

NEUMÁTICOS DE CAMPO

Por otro lado, en la revisión de rutas alternativas para las posibles eventualidades del momento que se vivía, se hacía obligado el vadeo de ríos, que gracias a la manejabilidad de la pequeña XT y neumáticos de campo (decidimos abandonar el concepto de neumático mixto), se convertía en algo relativamente sencillo.

Los niños de aquel pueblo escondido nos mostraron el corazón de la humanidad.

Una de las grandes muestras de adherencia en tierra y funcionalidad de las pequeñas Yamahas, se hacía patente en caminos rápidos con amplias paellas a plena carga, donde llegabas a controlar la moto cruzada durante los 180 grados y su salida.

El BMW System II se hacía incomodo para trialeras, debiendo levantar el mentón para evitar el ángulo muerto inferior. A favor, la comodidad de conducción en terreno lógico y sobre todo cuando el frio más apretaba, que le convertía en el casco ideal para el uso que le estaba asignado (protección, eficacia y comodidad).

Para aquellas gentes e incluso para nosotros, salirte del camino podía ser una trampa que se cobraba tu vida, ¡malditas minas!

FELICIDAD EFÍMERA

Pero volviendo a los recuerdos, un día entre muchos iniciamos el servicio a las ocho de la mañana, las motos repostadas incluidas las garrafas de reserva, la mochila y todo el equipo bien ajustado a tan fiel y noble montura, el frio se podía aguantar y el sol pronosticaba un día caluroso.

Emprendimos el viaje que guardaba como objetivo, recorrer y verificar el estado de las vías principales y pasos de montaña alternativos, llevábamos más de 100 kilómetros de pistas y entre tanto cruce de caminos acabamos sinceramente perdidos. Los mapas topográficos no nos daban la información deseada e involuntariamente, llegaron a confundirnos, cuando al final del camino, después de su rasante, descubrimos un pequeño y humilde pueblecito.

Al aproximarnos vimos que la guerra también sabía que existía, entramos despacio, observando y en pocos minutos la calle se llenó de niños que desconfiadamente nos miraban, cada detalle, cada movimiento.

Nos quitamos los cascos descendiendo de la moto y pronto no dudaron en acercarse, aunque tímidamente. Unos caramelos, lapiceros de colores y cuadernos de pintura hicieron el resto. Ellos disfrutaban y nosotros más que ellos, sabíamos que era lo único que podíamos ofrecer y que aunque poco, era suficiente para compartir una felicidad efímera.

Los restos de la ciudad olímpica de Sarajevo.

Cambiando las pistas y tijas de la dirección de una XT.

Los más atrevidos se subían en las motos ayudados por nosotros, se ponían el casco y simulaban conducirla. Los más tímidos, miraban lo mal que dibujábamos los caballos y las gallinas que disfrutaban a nuestra vera de la libertad del medio.

Repartimos nuestras comidas y unas raciones de campaña del ejército y entre todos almorzamos. Mientras, por dentro, recuerdo pensar que perdidos o no, parecía que habíamos encontrado la civilización. Pasado un tiempo, una señora mayor nos invitó a un estupendo café de puchero, haciendo gala de una hospitalidad envidiable.

GRANADAS DE MANO

Retomamos el camino con la alegría de haber dejado parte de la carga de nuestras motos en el corazón de la humanidad, los niños.

Al llegar a Dracevo, sobre las 18:00 horas, decidimos ponernos un chándal y para descansar de los casi 400 kilómetros de rutas, ir a una pequeña presa de aguas tranquilas y bañarnos. Todo iba bien, demasiado bien para ser cierto, hasta que entre el forraje aparecieron unos cinco niños que nos hacían gestos secos con las manos y semblante serio para que nos fuéramos.

Aquello no era normal y sin entender las razones nos mostraron dos granadas de mano, evidentemente, nadamos como alma que lleva el diablo alcanzando la orilla contraria. Los chavales arrojaron las granadas, mientras nosotros, cambiándonos, mirábamos atónitos el espectáculo y como al momento los peces subieron a la superficie… era la guerra contra el hambre y la miseria.

"nos mostraron dos granadas de mano y nadamos como alma que lleva el diablo alcanzando la orilla contraria"

Un año después, en julio de 1997 abandoné un país que no olvidaré y que me dió una de las grandes lecciones de mi vida. Mi abuelo tenía razón, conoció nuestra vergonzosa guerra civil, guerra entre hermanos, conoció el odio, el dolor y la desdicha y esto, 50 años después era más de lo mismo solo que servido en plato distinto.

Hoy se que todo ha cambiado, no hay trabajo, las grandes cantidades económicas y subvenciones internacionales, como era de esperar, eran pan para hoy y hambre para mañana. Los compañeros que permanecen desplazados allí viven una monotonía laboral que no se parece a esos meses después de la guerra, mientras, la sociedad se encuentra desprovista de atrevidos inversores que apuesten por establecer fábricas, empresas, etc.

Espero que sepáis perdonarme si pretendo terminar con un sentimiento de gratitud hacia todas la gentes que nos admitieron en sus vidas y que supieron perdonar nuestras faltas de adaptación. Gracias a todos mis compañeros por una maravillosa forma de convivencia bajo un eterno "Estoy por ti y contigo". Gracias al lector por haber aguantado hasta el final.

Ricardo Conde
socio 12.745

Errores en el tráfico y posibles soluciones

En el Curso de Educación y Seguridad Vial de Salamanca, se estudiaron nuevas propuestas.

Con el título "La aportación de los planes estratégicos en la movilidad segura", un año más, durante los días 10, 11, 12, 13 y 14 del mes de julio, tuvo lugar en Salamanca el III Curso de Educación y Seguridad Vial. En el mismo, y gracias a la Universidad de Salamanca y la Dirección General de Tráfico, con quienes han colaborado "Fundación Torcal" y "Formaster", se abordó con absoluta precisión la necesidad educativa para enfrentarnos al problema de la inseguridad vial.

Violeta Manso, Directora del Curso, ha mostrado de nuevo su capacidad organizativa y con una selección de contenidos que cubría perfectamente la demanda de los asistentes, se ha llegado al fondo de problemas planteándose soluciones de las que si se tomara nota, pronostican una alta funcionalidad para la reducción de la accidentalidad.

Ponentes duros y crítico-constructivos como Juan José Alba de la Universidad de Zaragoza, Miguel Aldana de la Fundación Torcal o J. Manuel Fernández de la Policía Local de Salamanca, entre otros, presentaban errores, formas y soluciones al actual sistema integrador del tráfico con estrategias multidisciplinales.

Miguel Aldana, de la Fundación Torcal

Otros ponentes, aún limitándose a mostrar la funcionalidad del propio sistema, gestionaban en los alumnos unos altos niveles formativos demostrando su profesionalidad y dedicación.

En esta ocasión, la Asociación Mutua Motera contaba con el encargo, a través del Director del Departamento de Seguridad del Tráfico, Juan Carlos Toribio, de exponer la necesidad de la vigilancia y el control del tráfico en la movilidad segura.

Juan Carlos Toribio, que intervino el día 11 a las 09:00 horas de su mañana, desarrolló la conferencia "El papel de las fuerzas y cuerpos de seguridad en la homeostásis del riesgo para la seguridad vial", una conferencia que tuvo gran aceptación entre los asistentes y que cargada de la fuerza crítica ya tradicional, nos introducía en los orígenes del problema y alternativas actuales.

El por qué de esta conferencia, parte de la invitación de la Universidad para la colaboración y la aportación dentro de los planes de contenidos del curso.

No podemos dudar que la gestión del riesgo fue en su día y sigue siendo el pilar básico de la reducción de la accidentalidad en su gran concepto, pero es en el tráfico, dónde el número de conductas contrarias a la seguridad integradas en los factores vehículo, vía y usuario, identifican plenamente una macrocultura globalizadora del ser humano, la "Cultura del riesgo".

Por ello, necesitamos un cambio de perfiles sociales, pensar en todos y para todos, pues es así como se gestiona, bajo una conciencia de grupo, la seguridad en sociedad. Necesitamos de educación para la seguridad y de esta forma, sustituir la cultura del riesgo por una deseada cultura del respeto.

Mientras tanto, la intervención de los Cuerpos y Fuerzas se hace ineludible en la homeostásis del riesgo vial, constituyéndose como garantizadora del derecho a la seguridad.

Enhorabuena a los organizadores y gracias por la invitación para la participación de la AMM en este evento.

Tras la sesión de trabajo, una foto para la posteridad

Violeta Manso, durante la presentación del curso