

>> moto de campo



Ana Pérez
socio 3-957

Las 69 directrices del trailero (I)

Nadie escarmenta en cabeza ajena...



Al buen trailero le gusta el barro

Los foreros de Motostrail.com hemos creado colectivamente un post que me parece bastante simpático, lleno de sentido común y experiencia trailera. Me permito traerlo a la revista para que lo disfruteis tanto como nosotros todos los socios de la Mutua. Espero que os guste.



Por qué dejar a la mascota en casa, si la puedes llevar contigo.

DE LA 1 A LA 35: COMO RAYAR UNA MOTO Y DISFRUTAR CON ELLO

1. Todos y cada uno de los colectivos moteros intentarán convencerte de que una trail es un armario en el campo, y un estorbo en la carretera. Tú, ni caso.
2. Todos y cada uno de los que hablen contigo de tu moto te dirán que no metas la moto por campo ni loco. Lo mismo, tú, ni caso.
3. El GPS es la mejor manera de saber exactamente en qué punto del bosque te has perdido. Desconfía del dichoso aparatito por norma.
4. El camino mas corto entre tu casa y tu taller es un; "Pues yo creo que por ahí paso de sobra....".
5. Esa norma general de: en caso de duda, ¡gas!... hay una ocasión en la que no funciona: ¡cuando te ha entrado la

reserva y no has girado el grifo, o cuando definitivamente te quedas sin gasofa! No lo olvides... rellenar bien el depósito, quiero decir.

6. La primera güalla que te metas por campo será la causante de tu primera hernia discal...al intentar levantar la moto.

7. El primer rayajo en los plásticos de tu moto te dolerán como si te llegasen al corazón, no así sucederá a partir de la décima ost** y progresivas en las que incluso fardarás de cicatrices, "por que tú sí llevas la trail por campo".

8. Los bordillos de la acera en la que piensas aparcar ya no serán bordillos, a partir de ahora son trialeras facilonas...

9. El camino de vuelta a casa del trabajo/clase/asuntos diversos ahora también incluye pistas de tierra...

10. A partir de ahora querrás conducir de pie aunque vayas por ciudad, si decides hacerlo, no te extrañe que la gente te mire como flipado, especialmente los que viajan en autobús, por ver a un tío a su altura circulando a 80...

11. Aunque chupes rueda de R y enduros, no pretendas pillarles apurando la frenada: en el primer caso no llevas una marzocchi invertida con bremsa serie oro de 360 mm ni calzas battlax y en el segundo calces lo que calces, las inercias son las inercias..

12. Nunca decidas bajar por donde no has podido continuar subiendo. Si, lo jodido llega ahora.

13. En caminos, piensa que detrás de esa curva puede haber uno igual que tú circulando en sentido contrario.

14. Los charcos que encuentras no tienen porque ser lisos ni tener solo un palmo de profundidad.

15. Recuerda que acabas de pisar arcilla antes de llegar a la primera curva sobre asfalto.

16. No vale el "con la gasofa que llevo, ya llego" ni el "no creo que hoy vaya a pinchar"

17. Te encuentras una rodera a un lado del camino (y tú vas por el contrario), y piensas "que me cuelo, que me cuelo...": TE CUELAS FIJO

18. De ese grupo de ovejas al lado del camino por el que circulas SIEMPRE cruzará alguna despistada justo cuando vayas a pasar!



Reagrupamiento después de un tramo.



Molinos del siglo XXI.

>> retrovisor



Dos bellezas con motor en V a punto para rodar...

Un año más, la Llotja de Sils

Algo más que chatarra en venta

Mientras la mayoría de aficionados a las motos –que no motociclistas necesariamente– estaban viendo las carreras de Mugello desde el sofá de casa –eso de coger

la moto para ir a ver carreras solo suele hacerse para Jerez– otro sector más raro disfrutaba en Sils de dar vueltas entre hierro viejo, restaurado o por restaurar.

Esta sección no ha pretendido nunca ser un reflejo de la actualidad que se respira en el mundo de la “moto clásica”, pero no puedo dejar pasar la ocasión de hablar de la Llotja de Sils. Uno de los mercadillos pioneros en este ambiente celebró su vigésimo novena edición el primer fin de semana de junio. La primera fue en 1978, después de que sus promotores se animaran al

visitar la Bourse de Auterribre, cerca de Toulouse, en 1976.

Considerado referencia en el sector, reúne expositores y visitantes de toda la geografía española y parte del extranjero. Comprender los motivos por los que alguien recorre –por ejemplo– un mínimo de 400 km para comprar un par de amortiguadores oxidados puede ser realmente difícil, pero Sils es un buen lugar para intentarlo, si tienes curiosidad por descubrirlos.

De entrada, si tu intención es solo observar, ya es interesante que la entrada sea libre. Muchos otros mercadillos o salones –así, más *de moqueta*– ya te cobran solo por acceder a ellos. Como se ve que las tarifas para expositores también son buenas, siempre ha tenido fama de ser un lugar donde puedes encontrar

precios razonables. ¿Sigue siendo cierto? Supongo que no queda más opción que visitar otros para poder comparar...

La cuestión es que yo me acerqué a ver qué había por allí, de visita, a curiosear. No tenía intención de comprar nada. “Chatarra” ya tengo bastante y para otra moto no es el momento. Así que vamos a ver:

PUEDES BUSCAR MOTOS...

Si quieres una moto entera tienes para elegir. Desde un modesto ciclomotor Puch a 150 euros hasta una espectacular Indian con sidecar –impecablemente restaurada, de la que no me atreví ni a preguntar el precio– había de todo. De las Ossas, Bultacos y Montesas de calle o competición que tradicionalmente han dominado nuestro mercado se está

ALGUNOS DATOS

Este año acudieron 292 expositores desde Alemania, Bélgica, Francia, Holanda, España, Italia y Portugal.

Se pusieron a la venta cerca de 400 motos y 53 automóviles.

Visitaron la Llotja unas 15.000 personas a lo largo del fin de semana.

El recinto ocupó un total de 28.500 m²



¡¡¡A la búsqueda del depósito ideal!!!

pasando cada vez más –o eso parece a un simple observador como yo– a ofrecer motos inglesas, francesas de los años 30 o 40, o determinadas japonesas de los 70. Los especialistas de aquí van a buscarlas más allá de nuestras fronteras, con lo que siempre nos tocará pagar más que un italiano o un inglés para comprar la misma moto. En fin. Me impresionó descubrir una modesta pero reluciente y rejuvenecida KZ 400 a más de 5.000 euros... buff, y eso que no es un modelo especialmente emblemático.

RECAMBIOS...

Si lo que buscas son recambios o accesorios, la oferta también es amplia. Para modelos comunes –de nuevo las tres marcas españolas por excelencia, así como Vespa o Guzzi Hispania, por ejemplo– se están *refabricando* gran cantidad de repuestos. Y allí están los expositores para mostrarlos. Pero lo interesante es remirar entre hierros dispersos y mezclados que no se sabe

...o conformarte con un viejo Vespino.



Te las puedes llevar de tres en tres...

muy bien de qué modelo son, para buscar esa pieza que –supongo– alguien necesitará para la restauración de su preciada máquina. Realmente parece un misterio que algún aficionado encuentre ahí eso que busca.

También puede darse el caso de no buscar nada concreto, que nos llegue la inspiración al ver una cúpula de carenado a lo *seventies* y decidamos adaptarla a nuestra naked actual, que casualmente también tiene el faro redondo...

O TODO LO DEMÁS

...y no os preocupéis si no os llega la motivación –o el dinero– para comprar algo que un día fue una moto, allí encontraréis también productos milagrosos para recuperar el brillo original de metales, plásticos y pinturas que podéis aplicar a vuestra montura de hoy. Si no necesita esos cuidados, siempre está el recurso de quedarse

alguna chuchería en forma de revista antigua, camiseta, parche o cualquier otro objeto; por no hablar de coches, tractores o bicicletas que también se ofertan. Por cierto, yo esta vez solo traje unas fotos para este reportaje.

OTRAS ACTIVIDADES

Además del mercadillo, es una buena ocasión para visitar la "Col·lecció d'Automòbils Salvador Claret", sito en la misma localidad. Ctra N-II km 698 en la provincia de Girona. La entrada cuesta 3 euros.

Cada año se organiza una exposición dedicada al mundo de la automoción en la Sala de Exposiciones del Ayuntamiento durante la semana anterior y posterior. Un autobús gratuito se encarga de conectar el Museo con la Lotja, parando en la Sala de Exposiciones.

¿Te atreves a acabar esta Ducati?



>> técnica



Gustavo A. Bríoa
socio 11.229

No descubro nada nuevo si os digo que el motor de una moto, igual que el de una nevera, se calienta durante su funcionamiento. Este calentamiento es debido en parte a la energía liberada debido a la fricción entre sus piezas, y en parte al calentamiento sufrido en la cámara de combustión debido al tiempo de explosión. Un motor es capaz de ofrecernos lo mejor de sí mismo en todo el rango de revoluciones a una determinada temperatura del motor. En el fondo es igual que el ser humano: funcionamos a 36°C, si estamos a 37,5°C funcionamos mal pero funcionamos, y a 39°C ya no somos capaces ni de pestañear. Pues con el motor de una moto pasa lo mismo, pero como no sudan, ni sacan la lengua y jadean como los perros, se han dotado a lo largo de la historia de varios sistemas de refrigeración para mantener la temperatura óptima de funcionamiento.



Motor refrigerado por aire

Aire, agua y... aceite?

Los sistemas de refrigeración posibilitan el óptimo funcionamiento de la moto

Los sistemas de refrigeración más conocidos son tres: refrigeración por aire, agua y aceite. Cabe decir que los más utilizados son los de aire y agua, dejando el de aceite (conocido mundialmente gracias a los motores SACS de Suzuki) un poco apartado.

AIRE

Los motores refrigerados por aire suelen tener una especie de aletas en el cilindro y culata. Estas aletas, cuya misión es ampliar la superficie de contacto del motor con el aire lo máximo posible (convección), canalizan el aire que encuentran en su camino, haciendo que el motor baje su temperatura o la mantenga constante. Las aletas suelen ir pintadas de color negro para facilitar la refrigeración.

En motores de scooter como Lambretta o Vespa, el aire se canaliza gracias a un volante con palas, que fuerza el aire mediante una tobera hasta el cilindro. Iluminados aquellos que quitaron la tapa del volante y arrancaron su moto, no os sonrojéis: los cilindros y pistones de esas máquinas son baratos!



El principal inconveniente de los motores refrigerados por aire es precisamente que no se puede controlar la temperatura ideal. Si hace demasiado frío, el motor no llegará a calentarse hasta su temperatura, pero si por el contrario hace mucho calor (por lo tanto el aire es caliente) o se tiene el motor al ralentí durante mucho rato, corremos el peligro de un sobrecalentamiento. No se recomienda tener el motor a ralentí más de 5 minutos!

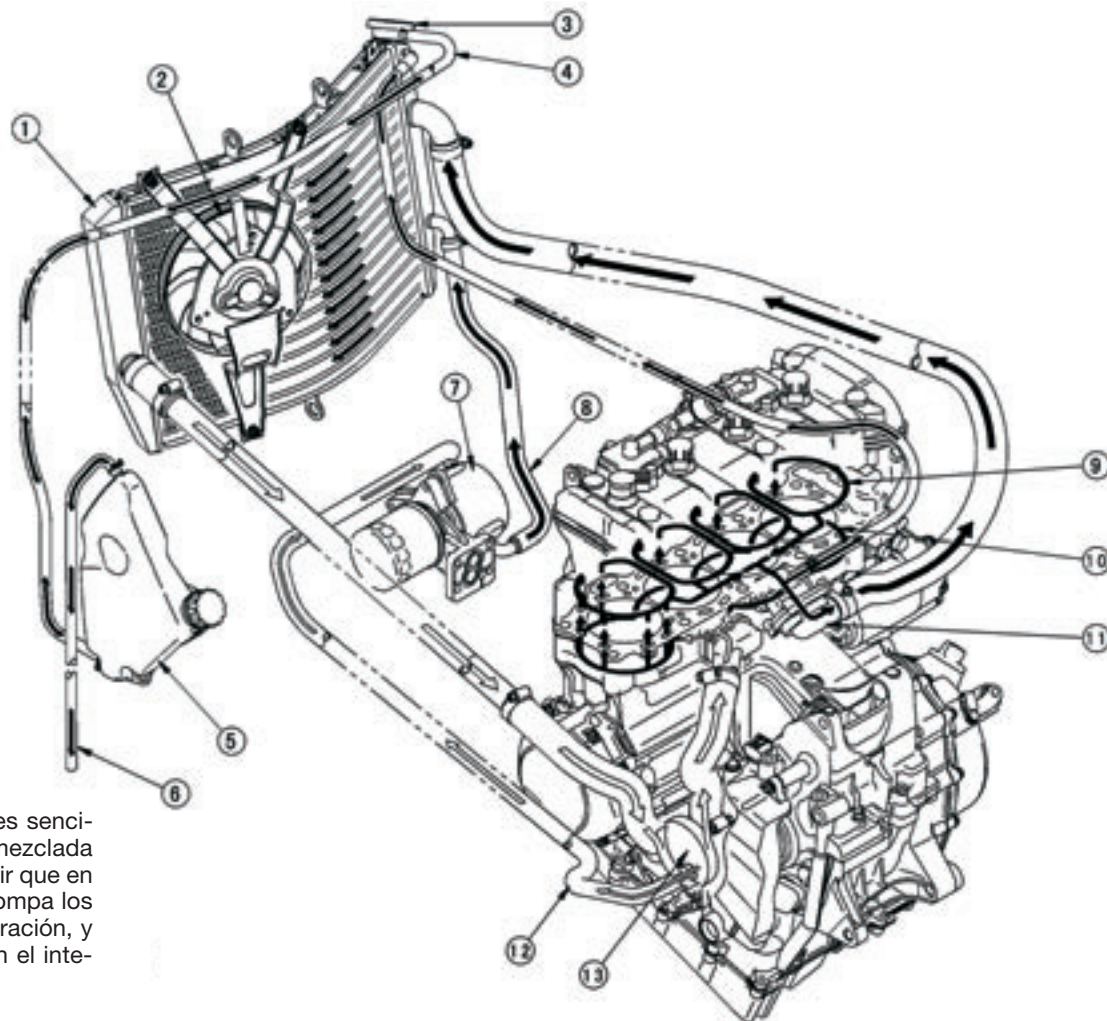
Obviamente los motores "modernos" refrigerados por aire equipan sistemas de protección para que eso no ocurra, u ocurra menos, aunque estos motores actualmente siempre van ligados a la gama más económica de las marcas.

¿Qué ocurre si se sobrecalienta un motor? Algunas piezas pueden empezar a debilitarse o deformarse y eso siempre es sinónimo de avería.

AGUA

Los motores refrigerados por agua son mucho más eficientes que los de aire debido a que superan con éxito el punto flaco de los de aire: se puede controlar el rango de temperatura para un funcionamiento óptimo del motor con facilidad.

 Agua caliente
 Agua refrigerada



El sistema de funcionamiento es sencillo y se utiliza agua destilada mezclada con anticongelante para prevenir que en invierno el agua se congele y rompa los conductos y tuberías de refrigeración, y evitar el oxido y la corrosión en el interior de los conductos.

Los motores refrigerados por agua son fácilmente distinguibles de los de aire debido a que carecen de aletas en el bloque de cilindro(s). También son fácilmente identificables porque montan uno o más radiadores habitualmente en la zona delantera de la moto, aunque algunos modelos como la Honda SP-2 los monta en los laterales y la Benelli Tornado bajo el colín...

Su funcionamiento es relativamente sencillo. El circuito de refrigeración tiene que estar completamente lleno de líquido refrigerante. La bomba de agua (13) se alimenta del radiador (1). Dicha bomba, alimenta las tuberías y conductos del bloque de cilindro y culata (9 y 10) y al enfriador de aceite (7). El termostato (11) impide que el agua circule de nuevo hasta el radiador siempre que no supere una temperatura determinada por el fabricante. Cuando el líquido llega a esa determinada temperatura, el termostato deja paso libre hacia el radiador, donde pasando a través de sus conductos internos y gracias a la acción de aire sobre él, el líquido refrigerante disminuye su temperatura y vuelve a entrar en el conducto de la bomba de agua.

Por otro lado, el líquido que ha ido hacia el enfriador de aceite (7) disminuye la temperatura del aceite del circuito de lubricación. Es importante que el aceite también se mantenga a una cierta tem-

peratura para no perder sus propiedades de lubricación y, además, para ayudar a la refrigeración del motor.

El agua caliente procedente del enfriador de aceite sale hacia el radiador (1) a través del conducto (8).

Cuando el líquido se calienta suele expandirse, es por ello que si el circuito estuviese cerrado correría peligro de desbordarse. Así que se dota al sistema de un depósito de expansión (5) que va conectado al tapón del radiador (3). Cuando el líquido se expande, el tapón del radiador, mediante el uso de un par de válvulas, deja pasar parte del líquido del sistema a través del conducto (4) hacia el depósito de expansión cuando se supera una cierta presión. Tan pronto como el sistema se recupera y necesita líquido, parte del líquido del depósito de expansión pasa hacia el circuito de refrigeración.

En el caso de que dicho depósito se llenase por completo, dispone de un tubo de "alivio" (6) que tira, literalmente hablando, el agua al suelo...

Para finalizar, en los casos de circulación con tráfico denso o tener el motor a ralentí, el radiador consta de un venti-

lador para forzar la refrigeración automáticamente.

Lógicamente, un motor refrigerado por agua tiene más piezas que uno de aire, y consecuentemente estas piezas pueden estropearse. Lo más habitual es encontrar un termostato defectuoso (bien queda totalmente abierto y el motor nunca llega a calentarse, o bien queda cerrado y el motor se sobrecalienta), un tapón de radiador cuya membrana no funciona (si queda cerrada tendremos un sistema con sobrepresión, y si queda abierta podría hervir el líquido) y en el peor de los casos, se puede estropear la bomba de agua, caso en el que NO correría líquido por el circuito cerrado (sobrecalentamiento del motor).

El mantenimiento del sistema es sencillo y barato, ya que consta de cambiar el líquido refrigerante de todo el sistema cada **dos años**, y mantener siempre a nivel el depósito de expansión. En el caso de que las aletillas del radiador se deformen debido al uso y al impacto de piedras y fauna varia, pueden enderezarse con un destornillador plano fino y una sobredosis de paciencia.

Quieres saber más?
Visita www.gassattack.com

>> homologación



Kepa Brumm
socio 3.307



Vamos a la ITV

Cuando nuestra moto tiene que pasar un examen

La ITV nació en 1985 para adaptarse a lo establecido por la Comunidad Europea por lo que, a partir de entonces, es obligatorio que todos los automóviles matriculados en el territorio español se sometan a una inspección técnica de forma periódica para verificar su estado. El objetivo es eli-

minar en lo posible el riesgo de accidente y contribuir a una mayor seguridad vial y a una mejor calidad del medio ambiente. Las motos también tienen que pasarla. Y nuestra seguridad también va en ello.

¿Cuándo tenemos que pasar la ITV?
Para computar los plazos, la antigüedad del vehículo se considera desde la fecha de matriculación que aparece en el Permiso de Circulación. Hay que tener en cuenta que, aunque en la etiqueta adhesiva, que indica la fecha en que tenemos que pasar la próxima inspección, sólo aparezca el mes y el año, tenemos que saber que si sobrepasamos el día de matriculación, podemos ser sancionados con una multa que puede oscilar según la gravedad que entrañe. Además de la sanción, el agente puede retirarnos el Permiso de Circulación hasta que pasemos la correspondiente revisión. Las motos, antes tenían que pasar la primera revisión a los 5 años de su matriculación y las siguientes de manera bienal, pero en la actualidad han de pasarla a los 4 años de su matriculación no habiendo cambiado

las siguientes revisiones que se harán con una periodicidad bienal.

DÓNDE TENEMOS QUE PASAR LA ITV

Podemos pasar la ITV en cualquier estación oficial dependiente de la Administración o en las concesionarias o colaboradoras establecidas en el territorio español, independientemente de nuestro lugar de residencia o de dónde hayamos matriculado nuestra motocicleta. Así pues, si nos encontramos de viaje por la península y nos damos cuenta de que se nos va a caducar la ITV, la podemos pasar en la primera estación que nos encontremos. Además desde el punto de vista de las "pelas", es interesante saber que cada autonomía tiene las competencias en materia de inspección y, por tanto, establece la tarifa correspondiente, por lo que nos

encontraremos con que los precios de las ITV de unas autonomías a otras no son necesariamente los mismos.

VAMOS A PASAR LA ITV DE NUESTRA MOTO

Seguro que todos hemos pasado mas de una ITV de nuestras motos y sabemos trucos, truquillos, apaños y demás asignaturas de la gramática parda de nuestro país para "engañar" al "técnico". También estoy seguro de que todos tenemos algún amigo que se ha tropezado con algún "técnico" que sin "mala fe" por su parte, y "creyendo recordar" alguna ley, reglamento o vaya usted a saber qué, le ha puesto falta grave, por ejemplo, por haber cambiado el "ancho de vías" de la moto (esto he de reconocer que hay que tener un par de coj... para decirlo, pero haberlos haylos). Partiendo de la hipótesis de

Las motos, en la actualidad han de pasar la ITV a los 4 años de su matriculación y las siguientes revisiones se harán con una periodicidad bienal.

que “tol mundo e weno” y que nuestra querida moto la tenemos de serie al 100 % (10.000 si las matemáticas no me fallan) o totalmente homologadas y anotadas en la Tarjeta de Inspección Técnica las Reformas de Importancia que podamos haber realizado en él, voy a intentar describir cómo podría ser una ITV tipo para motos.

PASANDO LA ITV

Para pasar la ITV deberemos llevar aparte de nuestra querida moto, los originales de la Tarjeta de Inspección Técnica y el Permiso de Circulación que presentaremos en el centro de inspección.

Cuando nos llegue el turno, lo primero que hará el técnico es identificar nuestra moto, comprobando que su marca, tipo, número de bastidor y matrícula coincidan con los datos que aparecen en su documentación.

A su vez, revisará el estado y existencia de la placa de matrícula, guardabarros y espejos retrovisores.



Toma de datos por técnicos de ITV.

El técnico verificará la alineación de las luces de largo y corto alcance, y la intensidad e inclinación del haz luminoso. Además, comprobará el correcto funcionamiento de las restantes indicaciones luminosas y de señalización.

Una vez terminado el tema luces, le toca el turno al estado de los frenos de ambos ejes. Aquí es donde alguno se va a acoger... un poco, ya que en la inmensa mayoría de las estaciones de inspección no disponen de frenómetro

acondicionado para ser usado con motos (si no habéis pasado nunca una ITV y vuestra moto es alta y pesada cuando llegue este momento es posible que os acordéis de los antepasados del que os dice que tenéis que meter la moto ahí), así que con la ayuda de un frenómetro de rodillos para vehículos de cuatro ruedas comprobará la frenada de nuestra amada moto en cada uno de sus ejes (tened especial cuidado a la hora de comprobar la frenada delantera).

>> homologación



Medición de las diferentes cotas.

Finalmente el técnico verificará el bastidor, el depósito de combustible, el líquido de frenos, el tubo de escape, la transmisión, posibles pérdidas de aceite, deterioro de componentes mecánicos, nivel de ruidos, emisión de gases contaminantes y, por último, las dimensiones y el estado de desgaste de los neumáticos. Hay que reseñar que todos los neumáticos tienen unos avisadores en su dibujo, y una vez que estos se encuentran al ras de la goma, nos indican que es hora de sustituirlos.

ESPERANDO LAS CALIFICACIONES

Si hemos sido “buenos” chicos y todo ha ido bien, la **inspección** será **favorable**; así que nos darán un diploma

(informe), nos sellarán la Tarjeta de Inspección Técnica y nos darán una pegatina para pegarla en el cristal del coche por el interior. Sí, ya sé que llevamos una moto, pero parece que el que da las pegatinas no lo sabe, así que es lo que nos suelen dar, para que lo guardemos con la documentación. Aunque la ley obliga a pegarla en el vehículo no es habitual ser sancionado por no cumplir esta norma, siempre y cuando el resto de papeles esté en regla. Me ha dicho una bruja que existen pegatinas exteriores para moto, pero yo no he visto nunca ninguna (¿será una leyenda urbana?).

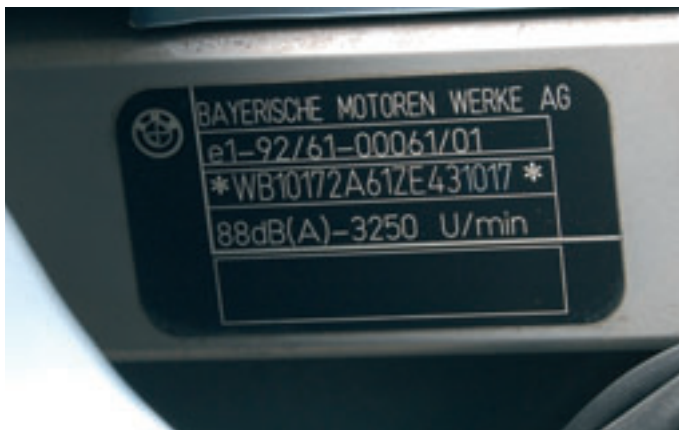
Si hemos sido buenos, pero hemos tenido algún borrón tonto y fácilmente

en la mayoría de las estaciones no disponen de frenómetro acondicionado para ser usado con motos

subsanciable en el examen, la **inspección** será **favorable con defecto leve**. El proceso será el mismo que en el caso de que la inspección sea favorable. La diferencia es que en el informe se recomienda subsanar el defecto en el menor tiempo posible, aunque no nos van a multar por no solucionarlo.

Si hemos sido malos y tenemos mas defectos que Cuasimodo participando en un concurso de misses, en este caso, la **inspección** será **desfavorable**; el órgano inspector retendrá nuestra Tarjeta de Inspección Técnica. De este modo, nuestra moto queda inhabilitada para circular, a excepción del traslado al taller y el regreso a la ITV. El plazo para subsanar el problema es de dos meses, aunque si presentamos la moto en el centro inspector con el problema solucionado en un período de 15 días nos ahorramos el pago de un 70 por ciento del coste total de la revisión. Si transcurridos dos meses no presentamos la moto a la revisión, la entidad que retuvo nuestra tarjeta de ITV la remitirá a la Jefatura Provincial de Tráfico para que le den de baja.

Y por último, si en el examen hemos sido tan malos que nos han tenido que decir que se trataba de acertar y no de



Chapa completa.



Chapa incompleta. Puedes tener muchos problemas.



- Seguro Médico
- Renta (sueldo mensual por baja laboral, enfermedad y/o accidente)

¡Vive la Salud!

Compañía líder europea en Seguros de Salud, ofrece importantes ventajas a todos los socios. Podéis contratar los seguros contactando con el asesor especializado en salud familiar que la Asociación Mutua Motera pone a vuestra disposición.

Centro de Atención a Socios
Rosa Sancho
657.808.178
Referencia a la Asociación Mutua Motera

“el verano... será la época en que mas motos tengan que presentarse a este examen...”

fallar, la **inspección** será **negativa**. Eso significa que las deficiencias encontradas en nuestra moto son muy graves y por tanto constituyen un peligro para nosotros mismos y los demás usuarios de la vía pública. Al igual que en el caso anterior, la estación de ITV retendrá la Tarjeta de Inspección siendo el plazo máximo para subsanarlo de dos meses. El traslado de la moto desde la estación hasta el taller se realizará por medios ajenos a la propia moto.

CONSIDERACIONES FINALES

Tenemos que saber que:

Podemos realizar la segunda inspección previa petición del titular y cuando existan razones que lo justifiquen en otra estación de inspección diferente a la primera.

Si incumplimos el plazo de dos meses para pasar esta segunda revisión y la Jefatura de Tráfico da de baja la moto, podemos solicitar su rehabilitación, en



Medición de altura máxima.

cuyo caso, deberemos pasar la ITV completa.

Si no utilizamos el vehículo y queremos eximirnos de la obligatoriedad de pasar la ITV, tenemos la opción de solicitar la baja temporal en Tráfico.

Un agente de la autoridad puede multarnos si: no pasamos la ITV en el plazo establecido; no llevamos el último informe favorable; circulamos con el informe negativo; y no llevamos el adhesivo de

la ITV –aunque no es habitual esta sanción en nuestro caso (moto)–.

Es sabido que el verano es la fecha del año en el que se venden mas motos, por lo que es también la fecha en la que mas motos se matriculan, así que será la época en que mas motos tengan que presentarse a este examen... Verdad que lo vamos a aprobar con nota.

Nos vemos en la carretera. V's.
+ info: homologacion@mutuamotera.es

**MOTO CLÁSICA - MOTOCICLISMO CLÁSICO
BIKER ZONE TUS REVISTAS DE MOTOS**



MOTO CLÁSICA

MOTOCICLISMO Clásico

BIKER ZONE

>> educación vial

Susete Cruz
socio 6.020

Festival de Fin de Curso, ocasión ideal para la implantación de la educación vial.

Festival de Fin de Curso

Hola. Ya estoy de vacaciones porque para la educación vial terminó el curso allá por el veinte de junio, y como lo hemos hecho muy bien, no nos quedan pendientes para septiembre. Bromas aparte, el artí-

culo de hoy quiere ser un homenaje a unas fiestas especiales de fin de curso que tratan la educación vial y que ha habido en distintos lugares de la península.

Mi cuento de hoy comienza con “érase una vez...” y sigue hablando de un montón de niños que estaban ensayando una obra de teatro para un festival. La peculiaridad es que los niños que ensayan son eternos niños grandes a los que llamamos discapacitados porque no sabemos cómo entendernos con ellos, y la obra de teatro que preparan tiene que ver con la educación vial.

Y es que la DGT lleva ya hechas siete convocatorias de concursos de teatro como medio para implantar la Educación Vial dentro de los programas educativos y formativos del colectivo de personas con algún tipo de minusvalía física, psíquica o sensorial.

Como son muchas las maneras en que se puede enseñar vialidad en las escuelas, la DGT ha pensado que el poder didáctico del teatro podría servir como medio para enseñar a estos niños gran-

des a defenderse y manejarse dentro del mundo en el que se mueven; porque ellos también deben aprender cómo funciona el tráfico. Los colegios que han participado en esta iniciativa a través de los años han sido muchos y están repartidos por toda la geografía: el Colegio de Educación Especial “Infanta Elena” de Cuenca, el CEE de Melilla; el Centro Sociocultural de Fingoi (Lugo); El CEE María Montessori de Córdoba que además nos ha prestado las fotos para que ilustremos el reportaje, y un larguísimo etc.

Para poder participar en este concurso, los profesores responsables del proyecto tienen que presentar un guión original o adaptado de una obra, ensayar y representarla con los alum-

nos. Después, la DGT decidirá quiénes de los participantes tienen más mérito y ganan los 1000 euros del premio (para el colegio) y el viaje con los alumnos a algún lugar de la península. O sea, una miseria en comparación con todo el trabajo que ponen. Se ve que a estos compañeros les mueve la ilusión, que son unos profesionales y además tienen vocación de mártires, porque si no nos hacen caso en nuestros hogares nuestros hijos que son uno, dos, tres... ¿os imagináis poner en escena una obra de teatro con doce chavales? ¿y que el tema sea la Educación Vial? A mi me parece de locos.

Habitualmente las campañas de Educación Vial, las que hacemos en la AMM, las que hace regularmente la Policía Local, Mapfre, etc-, las dedicamos a estudiantes del sistema reglado que se cansan de oírnos repetir siempre lo mis-

Aprender es un derecho de todos los niños y la educación vial debe llegar a todos.



Cartel de convocatoria un concurso infantil de teatro.

mo. Algo debemos estar haciendo mal en la forma de educar si después de la cantidad de esfuerzo y tiempo invertidos en enseñarles a ponerse el cinturón o a cruzar la calle correctamente, estos niños abandonan en la adolescencia lo aprendido como si fuera la peste, por más que lo hayamos machacado, insistiendo: *sin el casco no vas a ninguna parte; se cruza en verde; si bebes no conduzcas.*

Sin embargo dejamos a un lado en las campañas de prevención y educación vial a los niños con necesidades educativas especiales que nos necesitan de verdad, y no olvidarán con los años lo que aprenden porque su tiempo es diferente. Ellos Sí respetan las normas de comportamiento vial que les enseñamos y que son fundamentales para su autonomía y su seguridad; para ellos es para los que la campaña de teatro de la DGT es indispensable. Bravo por la idea y por la valentía y la entrega de quienes la han sabido llevar a cabo.

Porque aprender es un derecho de todos los niños y la educación vial debe llegar a todos, un saludo en V por quienes apuestan en firme por estos chavales, y mi reconocimiento sincero.

Dándole vueltas al festival

No lo hacemos con mala intención, lo que sucede es que no nos ponemos en la piel de los otros.

Lo malo de darle vueltas a las cosas es que me quedo con ganas de que reflexionemos una vez más sobre nuestra manera de ser: si hasta la DGT, tan insensible a nuestros ojos, ha visto que los niños necesitados de especial protección son importantes, un elemento más de la realidad diaria del tráfico, y les dedican una campaña; si delante de nosotros suben y bajan a diario de los autobuses que los llevan al colegio, si comprobamos que son los que cruzan siempre por el semáforo y en verde, si los vemos de la mano de sus padres o amarrados por el cinturón en sus sillitas ¿por qué no somos más sensibles con ellos? ¿más respetuosos? ¿podemos ser un poquito más generosos? ¿podemos respetarles las plazas de aparcamiento? ¿somos capaces de valorar la grandeza de un festival de fin de curso que consigue disfrazarlos de semáforos y señales para que aprendan lo que nosotros hemos aprendido en los libros y no hemos entendido?

Me parece que la Administración, con mayúsculas, está haciendo las cosas demasiado despacio para facilitar la integración vial de todos los ciudadanos, que es uno de los objetivos que aparecen en los programas de Ayuntamientos, Diputaciones, Juntas, Consellerías y demás. Debe ser que queda bien, pero la experiencia diaria nos demuestra que son los primeros en permitir que se levanten barreras arquitectónicas en las calles con las que se impide que todos nos podamos mover con comodidad. ¿Para qué fomentar la educación vial en

niños con necesidades especiales de atención, si a quien les toca atenderlos, los pasa por alto?

Ellas, las Administraciones, hacen poco; pero además, nosotros, cuando aparcamos en un rebaje de la acera, en un paso de cebra, delante de la parada del autobús, sabemos que molestamos y que habrá alguien que tendrá problemas para cruzar la calle porque nuestro vehículo está en medio. No pensamos en la señora que arrastra el carrito, en el señor de las muletas, en el anciano de reducida movilidad, en la silla de ruedas... y buscamos la excusa del tiempo – es un minuto- o le echamos la culpa al Ayuntamiento “*tienen que crear más plazas de aparcamiento; así nos obligan a aparcar en cualquier sitio*”. Pero no lo hacemos con mala intención; es sólo que no nos ponemos en la piel de quien necesite esa adaptación de las aceras, y si pensásemos un poco nos daríamos cuenta de que El Ayuntamiento no tiene la culpa de que NOSOTROS no respetemos la señalización vial. El Concejal de movilidad urbana que asuma que hay que poner semáforos acústicos para ciegos, o allanar las aceras en los cruces. Cada cual tiene su responsabilidad; pero nosotros asumamos la nuestra y demos otra vuelta a la manzana.

¡Hay que ver! con lo rápido que aprenden los niños discapacitados en una obra de teatro cómo de vulnerables son en el tráfico diario y que hay que ser respetuosos, y lo que nos cuesta aprenderlo a nosotros.

	<p>HOTEL RESTAURANTE FORNOS</p>		<p>CAFETERÍA PAVÓN Próxima apertura de una acogedora cafetería en planta calle.</p>	
	<p>Hnos. Solanas Martín Paseo Cortes de Aragón, 5 50300 CALATAYUD (Zaragoza - Spain) Teléfono: 976 881 300 Fax: 976 883 147 e-mail: recepcion@hotel-fornos.com</p>	<p>Habitaciones reformadas. Dos salones de restauración con ambiente. Cocina de vanguardia y tradicional. comuniones, convenciones, etc.</p>	<p>Habitaciones reformadas. Dos salones de restauración con ambiente. Cocina de vanguardia y tradicional. comuniones, convenciones, etc.</p>	