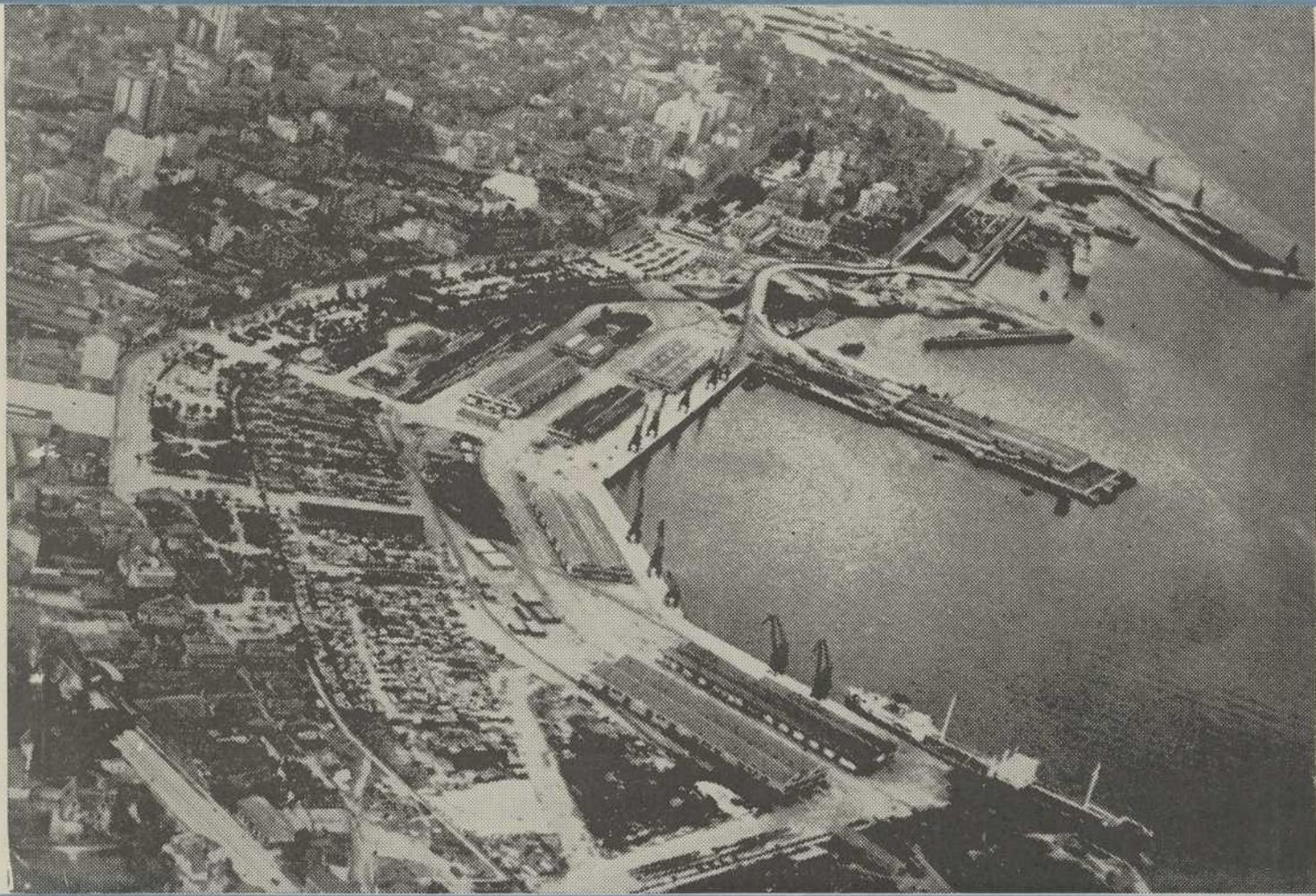


N.º 9
ENERO

8º

Vespa Club

VIGO





TALLERES DE PEQUEÑA
MECANICA

SALVADOR JANE Y Cía.

REPARACION DE MOTOS



Concesionario para la Provincia de
MAQUITRANS
TALLER AUTORIZADO

ESPECIALIDAD

en

VESPA

TOMAS A. ALONSO, 68 • TELEFONO 6622
VIGO

Descuento del diez por ciento a los Socios del Vespa Club



Vespa Club

VIGO

AÑO II

N.º 9

ENERO 1959

Depósito Legal PO 83-1958

Sumario:

	Página
DESIDIA M A S AVARICIA IGUAL A ACCIDENTE <i>Hipólito</i>	4
●	
EL ORGULLO DE VIGO <i>Luis Moure-Mariño</i>	5
●	
ESPIRITU DE UNIDAD EN EL AÑO NUEVO <i>Rouco</i>	6
●	
AGUINALDO A LA POLICIA DE TRAFICO <i>Javier</i>	7
●	
NOTICIAS DEL CONSEJO NACIONAL DE PRESI- DENTES <i>A. Monje</i>	8
●	
CADA UNO CONDUCE COMO QUIEN ES (De «Faro de Vigo»)	9
●	
ADIOS... 1958 Y BIENVENI- DO 1959 <i>M. Alonso</i>	11
●	
CALENDARIO DEPORTIVO PARA 1959	12
●	
HA MUERTO EL POETA DE CABRAL (De «Faro de Vi- go»), Y NUEVAS DISPOSI- CIONES... ..	13
●	
MISCELANEA VESPISTA ...	14

PORTADA:

Vista aérea del Puerto Comercial de Vigo

EDITORIAL

Queridos compañeros:

En este primer número del año 1959, no podemos empezar a escribir, sin desearos nuevamente (aunque ello sea redundancia), un nuevo año pletórico de felicidad y que en el transcurso del mismo siga nuestro Club su marcha ascendente para bien y provecho de todos.

Empezamos este nuevo año esbozando ya un egoísta programa que a todos y cada uno de nosotros nos colmará de agradables satisfacciones, siendo un punto culminante la realidad de un Rally-Interregional, en el cual y con la intervención de equipos de diversas Regiones, formando todos una vistosa y magnífica caravana, disfrutaremos de memorables jornadas en las que os aseguramos pasaremos momentos tan verdaderamente felices, que nos colmarán de dicha y harán ver con gratitud a nuestro pequeño pero grande scotter «Vespa».

Del finalizado año de 1958, nos queda una agradable satisfacción, la cual nos permite ver con gran optimismo y confianza el porvenir de nuestro Club, pues en él hemos visto coronadas, con el mayor de los éxitos, todas nuestras manifestaciones deportivas, siendo ésto el acicate que nos impulsa a proseguir en nuestro empeño para seguir ofreciendo a la gran familia vespista los mayores alicientes con la mejor de las voluntades.

En el afán de esta Junta Directiva, está el que el Club sea de todos y para todos, motivo por el cual pedimos y admitimos vuestra colaboración en la Revista, así como cuantas ideas tiendan a fortalecer aún más la ya sólida estructura de nuestro Club, aprovechando esta ocasión para pedirnos sepáis disculpar nuestra falta de preparación periodística en algún artículo, pues todos ellos son escritos con la mejor voluntad y todo el corazón.

LA JUNTA DIRECTIVA.



MOREIRA Y CIA.

SUMINISTROS PARA LA CONSTRUCCION

VIGO - CORUÑA - VILLAGARCIA - ORENSE

DESIDIA MAS AVARICIA IGUAL A ACCIDENTE

HIPOLITO

La mayoría de nosotros sabemos, por experiencia, más o menos amarga, lo que es rodar en tiempo lluvioso con cubiertas desgastadas. Con frecuencia se derrapa, sobre todo al cruzar railes o tomar una curva en ángulo muy pronunciado, motivado la mayor parte de las veces a la excesiva velocidad que lleva la máquina.

Sin embargo, podría asegurarse que un 95 por 100 de los motoristas jamás se han preocupado de revisar interiormente las cámaras y cubiertas, sobre todo la delantera, por ser la más peligrosa. Y es que no se dan cuenta de que al tener poco aire se agrietan, desgastando el neumático, lo que ocasiona casi siempre el fatal reventón, seguido de la correspondiente e inevitable caída con todas sus consecuencias.

Una fractura de clavícula y otra de brazo fué el balance de un accidente de esta naturaleza que sufrió hace pocos meses un conocido compañero y socio de este Club. «¡Ah, si yo hubiese comprobado con más frecuencia el estado en que se encuentra el interior de las cubiertas no me habría sucedido esto!», dijo restañándose los insignificantes, pero dolorosos arañazos, que se había hecho en la cara, y añadió: «No faltó ni esto... para que me estrellase contra un poste del tendido eléctrico».

Un caso similar le ocurrió a otro compañero que iba de excursión con su señora llevando en malas condiciones la cubierta trasera, y consciente ade-

más de ello. Debido al recalentamiento por haber viajado durante un par de horas a una velocidad bastante elevada, le reventó el neumático trasero, casi en el mismo instante en que se cruzaba con un turismo que venía en dirección contraria, y aún es el día de hoy que no se explica cómo él y su señora se encontraron en la cuneta de su izquierda solamente con algunos magullamientos sin importancia; además se da la circunstancia de que la máquina tenía de repuesto una cubierta nueva, sin estrenar.

Ambos amigos, en lo que cabe, tuvieron suerte, pues sus daños no fueron de consideración, pero cualquiera de nosotros, cualquier día (desde luego cuando menos lo esperemos) podemos no tener tanta suerte, y entonces...
UN NEUMATICO PUEDE COSTARNOS LA VIDA.

Este es, precisamente, el título de un artículo del número de noviembre del pasado año 1958, de «Selecciones», del Reader's Digest, condensado por Paul Kearney, de «Traffic Safety», y algunos de cuyos párrafos reseñamos a continuación por la importancia que sinceramente creemos tiene para todos, no solamente para los automovilistas o para camiones, sino también para nosotros los pigmeos de la carretera.

1.º Someter los neumáticos y cubiertas a inspección periódica, observando si el desgaste es uniforme, si se

tiene clavada alguna tachuela y por llevar líquido se ruedan centenares de kilómetros hasta que ésta ha dañado de tal forma el tejido de la cámara que queda completamente inservible, si los bordes del aro están magullados, si muestra cortes el caucho, si se ve la trama de cuerda, si es perfecta la alineación de las ruedas, etc., porque una rueda desalineada aunque sólo sea un centímetro, es arrastrada lateralmente unos 16 metros por cada kilómetro (suele suceder en «motos» con sidecar).

2.º Vigilar la presión del aire. Un medidor de presión es una buena compra. En el curso de un viaje largo compruebe todas las mañanas la presión cuando los neumáticos están todavía fríos. La falta de aire es un pecado que puede ser mortal. Es realmente peligroso y además puede acortar la vida del neumático en un 20 por 100.

3.º Para que los neumáticos se desgasten por igual, cámbielos de posición cada 3.000 kilómetros. Para ello, pase los delanteros atrás y viceversa, invirtiendo al mismo tiempo la posición de la cubierta.

4.º Recuerde que el lugar más adecuado para los neumáticos lisos o interiormente agrietados, es el cubo de la basura. Si usted insiste en aprovecharlos hasta el último céntimo, no se olvide de pagar la prima de seguro de vida.

¡Por favor, vigila tus neumáticos, que pueden costarte la vida!

TORRES Y SÁEZ

Almacenes de Ferratería



VIGO ● LA CORUÑA ● LUGO

EL ORGULLO DE VIGO

Por LUIS MOURE-MARIÑO

Tomamos de VIDA GALLEGA este magistral canto a Vigo de un ilustre escritor y periodista, cuyos juicios alcanzan la máxima consideración del público gallego en la hora presente.

Todos los gallegos sentimos el orgullo de Vigo. Presumimos de Vigo como puede blasonarse de una joya de gran precio o de un tesoro de inestimable valor...

Pero ¿por qué sentimos los gallegos este orgullo de Vigo...? ¿Por qué la palabra Vigo despierta en quienes la escuchamos una dulce profonía de resonancias, donde se trenzan la laboriosidad, la honradez y el progreso a marchas forzadas...?

De estas razones del orgullo de Vigo quiero ocuparme en estas notas. No me refiero claro está, al «viguismo» de los vigueses, pues, al fin y a la postre, este «viguismo» es la cosa más natural del mundo: todos sentimos amor por nuestro pueblo—por pobre y por apartado que se halle—y hasta los bichos sienten querencia por la madriguera de su nacimiento. Así, pues, de lo que aquí se trata es del «viguismo» de los gallegos, cuyas razones quiero condensar en una ristra de sentencias. No van a ser estas sentencias huecos piropos, ni flores de artificio, ni latiguillos retóricos... ¡Nada de eso! Las notas que siguen sólo pretenden dar razón de ese orgullo de Vigo que, como un común denominador espiritual, sentimos todos los gallegos.

Hay ciudades—y personas!—en las que todo es fachada... Hay ciudades de percal, de «pastiche» de mera apariencia... Hay ciudades, como los alucinantes decorados de una opereta... Hay ciudades, como ahora se dice, en las que «todo es cuento», engaño y artificio...

Vigo «no tiene cuento»... Vigo es una ciudad de piedra, tallada en granito y cimentada sobre rocas. Así como es grave y seria la fachada, así es de serio, real y auténtico el meollo y la osamenta de Vigo... Vigo, nuestro Vigo, el Vigo de todos los gallegos, encarna la verdad sin trampa ni disfraces...

Quien vive en Vigo tiene que trabajar... ¿Cómo sería posible holgar donde todo el mundo trabaja...? No hay en Vigo clima propicio para truhanes, mangantes, paseantes de oficio o correveidiles de tertulia...

Vigo trabaja las veinticuatro horas del día y los 365 días del año: por la noche, rastrean la mar las quillas y llegan los barcos al Berbés; de madrugada, un clamor de sirenas despierta a la ciudad; después se inicia el tráfico urbano de gentes que van a lo suyo, que llevan prisa, que contratan, que compran, que venden, que trafican y que convierten la ciudad en una colmena ruidosa... Llega la noche, Vigo duerme... Pocos noctámbulos por las calles, pocos parlanchines por los cafés, pocos golfantes por los oscuros suburbios... La ciudad descansa porque, a la mañana siguiente, hay que madrugar, hay que volver a la carga, hay que volver al trabajo...

Vigo se lo debe todo... ¡a Vigo...! Pocas ciudades habrá en España que cuesten menos y que rindan más... Hay ciudades que todo lo engullen, que todo lo consumen, que todo lo devoran... Son ciudades que tienen fauces de dragón, ciu-

dades a las que afluyen largos trenes cargados de vituallas y devuelven vacíos los vagones... Pero Vigo recibe vagones vacíos para devolverlos cargados... Todo lo que Vigo es—y sobre todo, lo que Vigo está llamado a ser—¡todo es obra de los vigueses...!

¿Cuánto aporta Vigo al erario nacional...? ¿Sería elocuente dato poder reflejar en cifras lo que el Estado ingresa gracias a esta colmena en la que todo el mundo se afana y trabaja...! Vigo da muchísimo más de lo que recibe... ¡Vigo es un gran negocio para el país...! Si cada pueblo y cada ciudad de España fuesen como Vigo, este país sería un emporio de riqueza.

Vigo arranca del mar una gran parte de sus tesoros. La ciudad está peraltada, erguida, en vilo sobre el Atlántico... La ciudad ahonda en el mar sus raíces y de las ondas arranca la savia más nutritiva para su vida...

Los gallegos presumimos de bahía de Vigo... ¡Porque, señores, no es nada lo del ojo: 27 kilómetros de bahía...! La bahía de Vigo es como un lago inmenso, quieto y azulado, largo, ancho, profundo, donde pueden hallar seguro refugio millares y millares de buques...

¡Vigo es una de las mejores bahías del mundo...! Es un regalo que el Creador quiso hacernos y ahí está la maravilla, casi como salió de las manos de Dios: a poniente, las tres islas guardianas—¡y qué puestas del sol tras las Cies!—, y en una y otra ribera, mansas playas montañas tupidas de pinasres y dulces paisajes ondulantes...

Si; Vigo es el más hermoso puerto de España en el Atlántico... Y es, también, el punto más próximo de Nueva York: 2.910 millas... Un día llegará—y no está lejano—en que estas riberas maravillosas estarán pobladas de chimeneas fabriles y toda la bahía lucirá en las noches como un ascua milagrosa y resplandeciente...

Tomen nota, señores: al empezar el siglo, Vigo tenía 23.259 habitantes. En 1936, Vigo tenía 73.566 habitantes. A la hora presente, los habitantes de Vigo rayan la cifra de 150.000... El promedio del valor de la pesca desembarcada en Vigo, para un solo año, es del orden de los 350 millones de pesetas. Pero, además, Vigo son las industrias conserveras, las industrias navales, las fundiciones, las fábricas de porcelana, de plásticos de máquinas de coser, de gomas... ¡y ahora de automóviles...! La Zona Franca de Vigo será como un gran apéndice industrial, donde ya se yerguen cobertizos para fábricas de automóviles, de zinc y de aluminio...

Este núcleo industrial de Vigo debe servir de estímulo y ejemplo para el resto de Galicia... Cuando aquí haya fábricas y nuevas fuentes de riqueza, los hermanos nuestros, forzados al drama de la emigración, no tendrán necesidad de expatriarse. Es así como puede atajarse esa terrible sangría que se lleva a los mejores—a los más jóvenes a los más audaces, a los más fuertes—y nos deja a niños, viejos y muje-res... Porque, entre otras desgracias, se apunta la emigración la de implicar una selección al revés...

(Continúa en la página 6)

TEIJEIRO

GESTORIA ADMINISTRATIVA

TITULAR: MANUEL L. TEIJEIRO

GARCIA BARBON, 26-1.º • VIGO •

TELEFONO 6105

ESPIRITU DE UNIDAD EN EL AÑO NUEVO

Como modesta colaboración en este primer número del Boletín en el nuevo año, vayan estas líneas para expresar, ante todo la gran satisfacción por la brillante actividad que el Club de vespistas vigueses ha desarrollado en el pasado año, que con el gran espíritu de camaradería que nos caracteriza y cuyo éxito se debe en su mayor parte a la acertada labor de la Junta Directiva que preside nuestro entusiasta amigo D. José Fernández de Alarcón y Montojo, y que dicho sea de paso, cuenta con tan excelente equipo de colaboradores, que por su eficacia bien pudiéramos llamar "olímpico", usando el término deportivo tan del tiempo.

Pero, aunque satisfechos de la campaña realizada, hemos de tratar de alcanzar una mayor superación, y para ello hago votos para que nuestra unidad y compañerismo sigan poniéndose de manifiesto, exponiendo las ideas más convenientes a la Junta, sin pensar el que lo haga, es con el ánimo de ofender o anteponerse a la labor a desarrollar, ya

que con ello además de contribuir al disfrute propio de lo que se organice, eleva el prestigio de nuestro Club, y como colofón vamos preparándonos para la celebración del "Rai-ly" que, en la última Asamblea de Presidentes, se ha con-seguido sea celebrado en Vigo, el próximo mes de Julio, con la concurrencia de todas las provincias de España. No cabe duda, que éste será un acontecimiento vespístico de gran éxito, al cual debemos contribuir para hacer honor a la distinción de que somos objeto, siendo además una gran ocasión para confraternizar y relacionarnos con nuestros compañeros de otras localidades, ofreciéndoles dentro de una noble rivalidad deportiva, nuestro afecto y hospitalidad.

Así, pues, unámonos en nuestros comunes afanes y espíritu de colaboración con la Junta Directiva en esta nueva etapa, ya que la unidad contribuye al engrandecimiento de toda empresa. — ROUCO.

EL ORGULLO DE VIGO

(Continuación de la página 5)

¡La Galicia geórgica...! ¡La Galicia bucólica...! ¡La Galicia ancestral, la arcaica, la de los mitos, la de las líricas ternuras...! ¡Esta inagotable mina de la truculencia literaria...! ¡La Galicia saudosa y jeremiaca, la de los plañideros literarios, formando en la fila de la «santa compañía»...! ¡El tópicco...! ¡El soberano topicazo, adobado y aderezado literariamente...!

¡Yo creo que los gallegos padecíamos como un «complejo de inferioridad»! Teníamos algo así como la sensación de que nuestro íntimo torrente lírico nos incapacitaba para las empresas de creación industrial... Por eso amamos también a Vigo... Porque el ejemplo de Vigo es como el gran antídoto para superar ese complejo...

Yo quisiera que ese fuego que alienta el alma de Vigo se propagase a toda la región... Yo quiero que toda Galicia sea como una colmena que trajine y que trafique, que trabaje, que contrate, que comercie y que cree riqueza... Quiero yo que el más puro temblor de esta nueva Europa—que amanece bajo el signo de la comunidad de naciones y del «Euratom»— invada el espíritu de Galicia... ¡A ver si esta nueva Europa se nos mete en la sangre por la bahía de Vigo...!

Por estas y por otras muchas razones—sepámoslo o no— hay un «vigüismo» de todos los gallegos... Y he aquí mi grito: ¡que el vigüismo de Galicia crezca, aumente y se multiplique...!

(Copiado del ANUARIO DE VIGO)

TALLER MECANICO

Costas y Vázquez

ESPECIALIDAD EN REPARACION DE

— VESPA —

Avenida de La Florida, 213

VIGO

AGUINALDO a la POLICIA de TRAFICO

El pasado día 24, y como en años anteriores, se procedió por este Vespa Club, a felicitar las Pascuas a los agentes de nuestra digna Policía Municipal de Tráfico, y al mismo tiempo hacer entrega de los obsequios navideños con que los vespistas queremos agradecer a estos paladines del tráfico consciente y ordenado, sus desvelos por nuestra seguridad.

Como estaba previsto, se dió la salida a la caravana formada por más de un centenar de Vespas, previamente engalanadas con globos alusivos a tal acto, de nuestro local social, y después de recorrer, en vistosa formación, las principales calles de la ciudad, ha-

Una vista parcial de la caravana → en el día del Aguinaldo a la Policía Municipal de Tráfico.



cer entrega del aguinaldo a nuestros agentes de Tráfico; regresando después a nuestro Club para celebrar un vino español, que transcurrió en un ambiente de gran alegría, siendo en el transcurso del mismo cuando nuestro vicepresidente, señor Alonso, después de unas expresivas palabras de salutación a todos los asistentes, procedió a la entrega de los trofeos conquistados del Premio al Mérito Excursionista año 1958., que correspondieron a nuestros queridos compañeros Andrés Sanmartín y Edilberto Soto, así como a sus respectivas señoras, siendo acogida esta decisión y entrega con una estruendosa salva de aplausos. — JAVIER.

← Un agradable aspecto del Aguinaldo al Guardia.

JOSE QUINTELA ABALDE

CONTRATAS Y ADMINISTRACIONES

— DE —

PINTURA - DECORACION Y ALBAÑILERIA



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

VIGO

Noticias del Congreso Nacional de Presidentes de Vespa Club de España celebrado en Madrid

Como en años anteriores, el Vespa Club de España señaló para los días 7 y 8 de diciembre del pasado año, el acostumbrado Congreso Nacional de Presidentes, en el cual nuestro club estuvo representado por nuestro vicepresidente don Manuel Alonso Estévez.

Sabemos que este año se tomaron en dicha Asamblea muchos e importantes acuerdos para la familia vespista, uno de los cuales afecta directamente a nuestra ciudad, y por consiguiente a nuestro Club, y para hablar de todo esto requerimos a nuestro representante para que nos vaya dando cuenta de todo lo acordado en tan importante reunión, para lo cual iniciamos las preguntas en la forma siguiente:

—Dinos, amigo Manolo, ¿qué ambiente encontraste este año en la Asamblea que acaba de celebrarse en Madrid?

—Me alegra sea ésta tu primera pregunta, pues precisamente sobre este tema quería yo hablar algo en nuestra revista.

El ambiente de este Congreso superó en mucho a los de años anteriores, tanto en asistentes como en acuerdos tomados, pero lo más importante fué el ambiente de cordialidad y simpatía e interés de todos los clubs de España en superarse en toda la labor que se está desarrollando, hasta tal punto que todos coincidimos en ponernos más en contacto, en lo sucesivo, para que, juntamente entre los clubs más cercanos, podamos desarrollar programas y excursiones de más alto interés que los que habitualmente puedan celebrarse dentro de cada Club.

Para confirmar lo que más arriba indico, puedo adelantar a nuestros asociados que tenemos en estudio, juntamente con el Vespa Club de Sevilla y Málaga, el montaje de una excursión conjunta a Lisboa, de la cual, y a medida que se vayan ultimando detalles informaremos a todos nuestros socios, pudiendo adelantarles a título informativo, que el mes que cuenta con más probabilidades para la misma es el de agosto, y que se está estudiando que ésta se haga en la modalidad de Camping, con el fin de que el costo esté al alcance de todos, puesto que para que tenga algo de interés habrá que contar con unos diez días de duración.

Asimismo es digno de admiración la compenetración que existe entre nuestro Club regidor y Clubs asociados, a cuya labor se debe en grado sumo este alto nivel de moral y entusiasmo que existe entre todos los vespistas españoles.

—¿Qué problemas más interesantes se plantearon?

—En primer lugar se fué, como es norma ya, a la aprobación de la Memoria del año 1958, la que, sin necesidad de ser leída, fué aprobada por unanimidad. Seguidamente, el presidente del Vespa Club de España, don Manuel de Aguilar, hizo uso de la palabra para dar la bienvenida a todos los congresistas. Asimismo da cuenta de los acuerdos tomados en la última Asamblea del Vespa Club de España, en la cual se reconoció unánimemente que el Club Europeo que va en cabeza actualmente es el de nuestra querida España, lo que, naturalmente, nos llenó a todos de orgullo. Siguió el señor De Aguilar diciendo que, si esto se había conseguido, fué precisamente por la gran colaboración y entusiasmo que existe entre todos los Clubs españoles y sin cuya colaboración sería imposible conseguir tan alta distinción, animándonos, por tanto, a seguir con este alto espíritu de superación para que podamos ser, en años futuros, los que sigamos en el primer lugar de los Clubs Europeos.

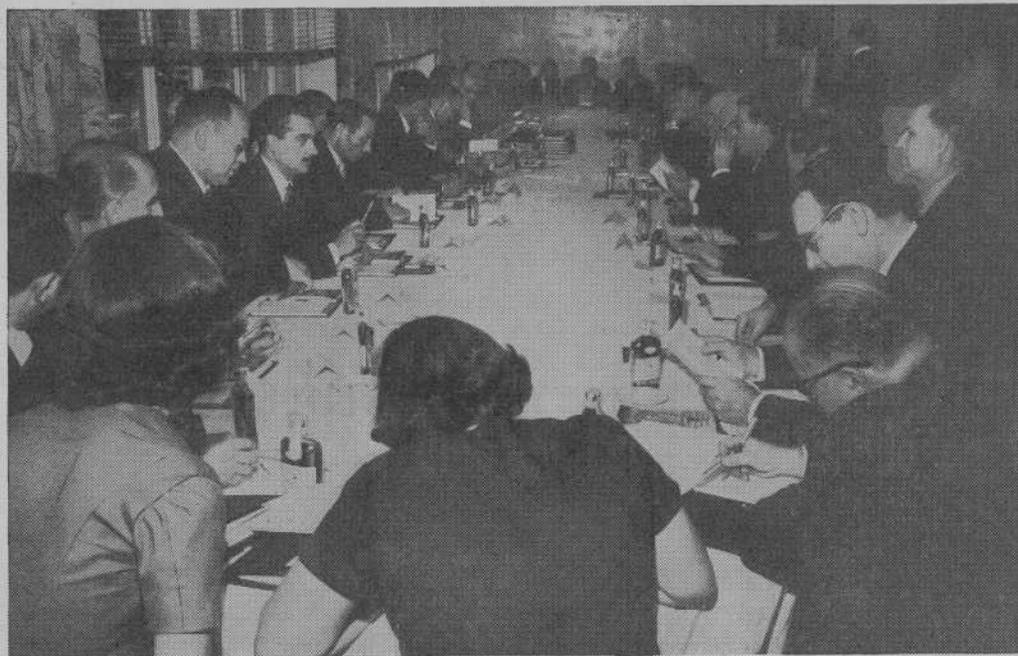
A continuación, el Sr. Cabezas, secretario general del Vespa Club de España, dió cuenta del Calendario Nacional de Actividades, así como de "Rallys" inter-regionales, a celebrar en el año 1959, de todos los cuales damos amplia información en las páginas de este Boletín.

—Perdona, Manolo. Antes de seguir, y habiendo echado una mirada indiscreta a tus apuntes, observo que hay un "Rally" inter-regional en Vigo. Dinos, ¿cómo conseguiste esta distinción para nuestro Club y cómo es que no se celebra ninguno con carácter nacional?

—Pues verás. Nuestro Club, a pesar de su poca vida, lleva realizada una gran labor, labor que no pasó desapercibida por nuestro Club Nacional, y éste, accediendo a una petición formulada por nosotros, en la cual le presentamos un detallado proyecto del RALLY NACIONAL DE ESPAÑA A VIGO, nos cedió este de carácter Inter-regional, que nos debe llenar de orgullo y al cual deben de colaborar desde este momento todos nuestros asociados, con su entrega total más desinteresada, pues si bien es cierto que no llegamos a conseguirlo Nacional, por las causas que a continuación explicaré y con la cual quedará contestado el último párrafo de tu pregunta, debemos considerarnos afortunados por tratarse de una distinción que consiguen pocos Clubs.

Ahora te explicaré las causas de por qué no nos fué con-

(Continúa en la pág. siguiente)



Aspecto de la V Asamblea General de Presidentes del Vespa Club de España, celebrada en Madrid.

CADA UNO CONDUCE COMO QUIEN ES

De los millares de víctimas, los conductores son culpables en el 91 por cien de los casos

«El automóvil retrata al hombre como es, y los psicólogos norteamericanos están en lo cierto cuando afirman que el conductor «conduce como vive», y como aseguró el académico francés Georges Duhamel, en un escrito reciente, al ocuparse del gravísimo problema de la circulación y los accidentes del tráfico.

El hecho de que autores como Duhamel hayan abordado el tema es sólo una muestra. De una forma u otra, filósofos, ensayistas, novelistas—y por supuesto la Prensa—de todo el mundo están participando activamente en una campaña para imponer sensatez al volante. Por desgracia, esa continua publicidad de las víctimas y los accidentes, y esas recomendaciones de prudencia, hasta ahora no parecen ser oídas. Sin descanso aumentan las cifras de víctimas.

«Trescientos cuarenta y dos muertos se han registrado ya en esta ruta el año pasado. ¡Por favor, no aumente la estadística!», reza un letrero en una carretera danesa, con cierto humor. Avisos como éste, en diferentes tonos, pueden verse en Europa y América por curvas peligrosas o tramos difíciles. En España, donde todavía no han aparecido, el cristianismo de las gentes de algunas zonas ha bordeado las carreteras de cruces, que señalan el lugar donde murieron una o varias personas.

Pero, como decíamos, ni estos avisos, ni las señales de tráfico que indican peligro, ni la enorme campaña que se está realizando en todos los países para inculcar prudencia a los conductores han conseguido hasta ahora un resultado digno de registrarse.

El hombre siempre

Una reciente estadística ha demostrado que, en los accidentes, sólo en un 9 por 100 de los casos es responsable el estado del vehículo. El resto del porcentaje va a la conciencia de los conductores. Trastornos físicos o psicológicos, como la fatiga, el sueño, el estado de ánimo, la distracción, la euforia, la manía de la velocidad, el fallo en los reflejos, el atolondramiento, son los principales culpables del accidente, unidos muchas veces a infracciones del Código de Circulación, como el respeto a la prioridad cuando corresponde a otro conductor, o el cruce de luces en el momento debido.

Entre las causas, con un elevado número de víctimas, hay una, lamentablemente: el alcohol, y no precisamente por la embriaguez. Cierto que el borracho es víctima casi segura; pero, por lo general, muchos borrachos se dan cuenta de su estado y renuncian a conducir. Es todavía peor el hombre que ha bebido, que está «un poco alegre» y que, en su euforia, desafía toda prudencia y toda norma.

El complejo de superioridad

Entre los fenómenos que los psicólogos han registrado como factor importante en la causa de los accidentes de carretera, está el complejo de superioridad que se crea en muchas personas, generalmente en las más débiles mentalmente, débiles físicamente o débiles económicamente.

Por lo general, pocos hombres que se sienten fuertes de verdad se entregan a excesos, a imprudencias y a la frecuentísima norma de adelantar a unos, cerrar el paso a otros o insultar a quienes les estorban. Es casi un adagio entre los «ases» del volante que el buen conductor no habla, ni siquiera comenta las peripecias o maniobras de una marcha. En cambio, es un hecho—y un hecho sociológico—lo contrario. El analfabeto espiritual que en la carretera se siente el rey; el enclenque que intenta pasar a todos. Es el fenómeno del débil que, al encontrarse con el volante, nota que aquí, en este terreno, con sólo una presión del pie y el manejo de un volante (cosas ambas que no requieren para adquirir potencia ningún esfuerzo por su parte), puede con todos. Al menos, así lo cree. Puede con todos, hasta que provoca el accidente con su forma de conducir casi agresiva. El profesor Lemaire llega a hablar de una verdadera «lucha de clases» entre los fuertes y los débiles, manifestada especialmente entre los «grandes y los pequeños»: los camiones y los automóviles, y éstos, a su vez, respecto a las «motos», con desprecio de los primeros y desesperación de los últimos, que no tienen medio alguno de defensa, frente a la agresión de los otros.

En todo caso, el problema es cada vez más grave. Y la carretera, de lugar de tránsito, parece convertirse en pista ideal de suicidas, cuando no en campo de batalla.

(Copiado de «Faro de Vigo»)

NOTICIAS DEL CONGRESO

(Viene de la anterior)

cedido de carácter Nacional. En la Asamblea celebrada el pasado año, se acordó sustituir los «Rallys» Nacionales por «Rallys» Inter-regionales, con el fin de que con esta nueva fórmula puedan beneficiarse, con el mismo gasto de uno, varias ciudades españolas y asimismo los vespistas en general, pues celebrándose solamente un «Rally» al año serían muchos los que no podrían disfrutar del mismo, bien porque su tiempo no se lo podía permitir o bien porque los gastos, por su largo desplazamiento, no fueran asequibles a sus bolsillos. Con esta nueva fórmula todos podemos disfrutar de unos días agradables de compañerismo sin que la cartera se resienta y aprovechando casi un fin de semana.

Este es, pues, el motivo por el cual no haya este año «Rally» Nacional, y también por lo cual nuestras aspiraciones quedaron en «Rally» Inter-regional.

—Como final dinos, ¿qué otros acuerdos tuvisteis que merezcan la atención de nuestros asociados?

—Muchos y diversos fueron los acuerdos tomados, pero los más importantes para nuestros asociados son los siguientes:

1.º El Trofeo al MERITO VESPISTA 1958, fué concedido con toda justicia, y por unánime aclamación, al Ves-

pa Club de Cartagena, el cual lleva realizada, desde su fundación, una gran labor. Desde estas columnas quiero enviarle, en nombre de nuestro Club y en el mío propio, nuestra más cordial felicitación y un fuerte abrazo para su presidente y amigo, Antonio Martínez, al que tuve a mi lado en esta Asamblea y vi llorar de emoción en el momento de oír esta decisión, así como al recibir el valioso trofeo con que se premia tan alta distinción.

2.º En lo sucesivo la constitución de nuevos Vespistas Clubs queda limitada a capitales de provincias y a ciudades que, por su gran importancia, tengan méritos para ello. Asimismo se tomó el acuerdo, y esto sí es importante, de la disolución en el plazo máximo de un año, de aquellos Clubs que no desarrollen la actividad que, de acuerdo con su categoría, les corresponde.

Esto fué lo que nos informó nuestro amigo y compañero Manuel Alonso para nuestra revista, y yo sólo quiero añadir que todos debemos seguir colaborando para que nuestro Club siga este camino ascendente y que el próximo año sea el nuestro quien gane ese magnífico trofeo que se denomina PREMIO AL MERITO VESPISTA, y que este año, como antes informamos, correspondió a nuestros compañeros de Cartagena.

ZARAUZA
E HIJOS Y C.^{IA}

VIGO • LEON
PONFERRADA

Adiós... 1958 y bienvenido... 1959

Resumen de actos y excursiones desarrolladas por nuestro Club en el pasado año 1958

Creemos una obligación el resumir en este primer boletín del año, toda la labor realizada por nuestro querido Club y asociados en este año que dejamos atrás, no para darnos por satisfechos, sino para que aquellos que no estuvieron con nosotros se sientan estimulados y pasen pronto a formar en nuestras filas, y para los incondicionales que tanto nos ayudaron en nuestra misión y que siempre estuvieron pendientes de nuestros actos; para éstos nuestra más profunda y sincera gratitud.

Manifestaciones deportivas organizadas por el Club

Junio, 29. — En La Estrada (75 kms.), y a solicitud de su Ayuntamiento y Comisión de Fiestas, se realizó en esta villa una Jimkana y una Prueba de Lentitud, en las cuales intervinieron 24 y 29 participantes, respectivamente.

Julio, 6. — A requerimiento del Excelentísimo Ayuntamiento y Comisión de Festejos, fué organizada en Orense (105 kms.), durante las Fiestas del Corpus Christi, una Jimkana y una Prueba de Lentitud, en cuyas competiciones intervinieron 24 y 25 máquinas, respectivamente.

Julio, 10. — **FESTIVIDAD DE SAN CRISTÓBAL** (día laborable). A petición del Sindicato de Transportes de esta ciudad, este Vespa Club contribuyó con su destacada presencia, encabezando con 34 máquinas la gran caravana automovilística, a los diversos actos organizados por dicho Organismo, celebrando al final del desfile y bendición de vehículos, sendas competiciones de Jimkana y Lentitud, en las cuales participaron 20 vespistas.

Agosto, 15. — Con motivo de las Fiestas de la Peregrina, en Pontevedra, capital de la provincia, y a solicitud de su Comisión de Fiestas, fué organizada en aquella capital (34 kms.) una Jimkana y Prueba de Lentitud, participando en las mismas 20 vespistas de Vigo y Pontevedra.

Septiembre, 14. — Nuevamente, a solicitud de su Comisión de Fiestas, se desplaza nuestro Club a La Puebla del Caramiñal (La Coruña) (108 kms.), para celebrar en la misma, las consiguientes competiciones de Jimkana y Lentitud, con la intervención de 17 máquinas.

Total de Jimkanas realizadas 5
Total de Pruebas de Lentitud 5

Manifestaciones sociales y diversas

Mayo, 11. — Excursión colectiva a Puente Caldelas, por Arcade y Sotomayor, regresando por Pontevedra. Total, 88 kms. Por ser la primera de la temporada la asistencia es floja, tan solo cinco máquinas, con un total de 12 ocupantes, características que se mantendrán en algunas más.

Mayo, 18. — Excursión por la costa a Bayona y Cabo Silleiro (68 kms.), con la participación de 11 máquinas y 23 pasajeros.

Junio, 8. — Al Mirador de Coto Redondo, con regreso por Moaña y Domayo (85 kms.). Participantes, 21, en nueve máquinas.

Junio, 22. — Al Monte Aloya, por Gondomar y regreso por Tuy (85 kms.), con la asistencia de ocho máquinas.

Junio, 29. — A La Estrada, con motivo de sus fiestas patronales. Total, 150 kms. En esta ocasión, el número de asistentes se elevó a 36 Vespas con un total de 76 ocupantes, socios del Club, más otras ocho máquinas que lo fueron desde esa fecha.

Julio, 6. — Excursión a Orense (210 kilómetros en total), en sus fiestas del Corpus,

a solicitud de su Ayuntamiento y Comisión de Fiestas, con la asistencia de 71 máquinas y 154 ocupantes.

Julio, 10. — Festividad de San Cristóbal, a ruego del Sindicato de Transportes, este Club colaboró con la participación de 34 Vespas, encabezando el desfile y demás actos organizados por el mismo, siendo efusivamente felicitados por nuestra intervención.

Julio, 13. — Excursión a la Isla de La Toja, total 128 kms., asistiendo 26 máquinas, con un total de 58 ocupantes.

Julio, 18, 19 y 20. — Excursión celebrada a Portugal, visitando Valença do Minho, Caminha, Viana do Castelo, Braga, Guimarães, Oporto, e.c., con un total de 395 kms., intervinendo en esta extraordinaria manifestación **VEINTE VESPAS**, con 40 ocupantes. En Oporto, los Sres. Guerin Ltda., Agentes de Vespas, obsequiaron a cada uno de los asistentes

celebrados con este motivo, cabe destacar la misa de campaña celebrada en el Aeropuerto de Peinador, oficiada por el R. P. Bermúdez, capellán del Club; el desfile realizado por las principales calles de la población, integrado por **CIENTOS MÁQUINAS**, y la cena-baile que tuvo lugar en la Cafetería Pedro de la magnífica playa de Samil, donde con buen criterio, se permitió la libre entrada, al baile celebrado, del numeroso público que allí se había congregado. Asimismo, y al final de la cena, le fué impuesta a nuestro compañero Manuel Casalini, la "Avispa de Bronce", de 1958.

Septiembre, 7. — **BODA EN VESPA** y excursión a Mondariz. Con motivo del enlace matrimonial de nuestro asociado Carlos González Moreira, ha sido éste el más extraordinario acontecimiento vespista celebrado hasta la fecha por nuestra ciudad, ya que la



Momento de entrega del "Premio Excursionista 1958", al primer clasificado

con botellas de vino de Oporto, y con un valioso Trofeo al Club, como recuerdo de esta visita al país hermano.

Julio, 25. — Excursión a Santiago de Compostela (180 kms.), asistiendo 28 máquinas y 62 pasajeros.

Julio, 27. — Excursión a Bayona (45 kms.) notándose, indudablemente, la considerable actividad desarrollada durante el mes, la asistencia a esta corta salida fué sumamente reducida, reuniéndose tan sólo 9 máquinas.

Agosto, 3. — Excursión a Marín y Río Lérez (95 kms.), con la participación de 15 máquinas y 34 ocupantes.

Agosto, 10. — Al Monte de Santa Tecla (104 kms.) con la intervención de 16 vespas y 35 excursionistas.

Agosto, 15. — A Pontevedra, Fiestas de la Peregrina (68 kms.), intervinieron 35 máquinas y 81 ocupantes.

Agosto, 24. — A Pontevedra, Festival pro-Campaña de la Prudencia. A requerimiento del Sr. Presidente del Patronato Provincial de la Prudencia, nuestro Club se desplazó a la capital con una formación de 37 vespas, con sus ocupantes, para colaborar en los actos y postulación pública a desarrollar con motivo de dicha Campaña, siendo entregado por el Excmo. Sr. gobernador civil, a nuestro Presidente, un Diploma de Honor, por los méritos contraídos en esta fecha.

Agosto, 31. — **ANIVERSARIO DE LA FUNDACION DEL CLUB**. Entre los diversos actos

enorme expectación que con su anuncio se había despertado fué motivo para que el genio que presenció tan singular comitiva integrada por **CIENTO VEINTE VESPAS**, quedara maravillado de tan perfecta organización, al presenciar cómo tanto los novios, padrinos, orquesta e invitados, eran conducidos en Vespas, engalanadas al efecto con flores naturales. La tarde de este acontecimiento se dedicó a una excursión a Mondariz, a la cual asistieron más de 40 Vespas con 75 pasajeros.

Septiembre, 14. — Excursión a Santa Eugenia de Riveira (231 kms.) A tan bello recorrido por las magníficas Rías Bajas que abarcan este itinerario, tan sólo concurren cinco máquinas con trece ocupantes.

Septiembre, 21. — Excursión a La Puebla del Caramiñal (215 kms.). Expresamente solicitados por la Comisión de Fiestas de esta población, se desplazaron 36 Vespas, al objeto de celebrar unas pruebas de Jimkana y de Lentitud, en las que intervinieron 17 participantes en cada una de ellas.

Octubre, 26. — Excursión a Salvatierra y Villabroso (116 kms.), realizada por ocho máquinas.

Diciembre, 24. — En los locales de nuestro Club se organiza la caravana que, con participación de más de **SESENTA VESPAS** perfectamente engalanadas con globos, partió por las principales calles de nuestra ciudad hasta la Plaza del Capitán Carrero, para hacer entrega a la Policía Municipal de Tráfico del clásico obsequio de Navidad, con que nuestro

(Continúa en la siguiente)

Calendario deportivo para el año 1959

CAMPEONATO DE REGULARIDAD. — Se celebrarán en toda España, unos Campeonatos de Regularidad, divididos en cuatro grupos, de los cuales el campeón de cada uno de ellos se clasifica para participar en los Campeonatos europeos, que se celebrarán en Lombardía-Monza (Italia), asimismo el segundo y tercer clasificados tendrán derecho a participar en la prueba de "Las 20 Provincias".

Los grupos se dividen de la siguiente forma:

1. **CATALUÑA Y ARAGON.** Los días 27, 28 y 29 de marzo. Club organizador: Vespa Club de Barcelona.

2. **ANDALUCÍA Y EXTREMADURA.** Mes de abril, días a señalar. Club organizador: Vespa Club de Sevilla.

3. **REGION CASTELLANA Y CENTRO.** Los días 29, 30 y 31 de mayo. Club organizador: Vespa Club de Madrid.

4. **GALICIA, ASTURIAS Y REGION NORTE DE ESPAÑA.** Mes de junio, días a señalar. Club organizador: Vespa Club de Oviedo.

Para poder participar en esta prueba, es indispensable disponer de la Licencia Federativa de Regularista, así como disponer de

"Vespa" modelo "S". Aquel que no dispusiera de la correspondiente licencia y quiera participar, debe solicitarla con la suficiente antelación en nuestro Club.

Prueba de las Veinte Provincias

Esta importantísima prueba se celebrará los días 14 al 21 de junio, de acuerdo con el siguiente itinerario:

Sevilla, Málaga, Granada, Madrid, Bilbao, Zaragoza, Valencia y Barcelona.

El punto de salida será Sevilla y el de llegada Barcelona.

Calendario de Rallys Interregionales

GRANADA: Los días 24, 25 y 26 de abril.

BURGOS: Los días 30 y 31 de mayo.

VIGO: Los días 23, 24 y 25 de julio.

OVIEDO: Los días 21, 22 y 23 de Septiembre.

ALICANTE: Los días del mes de octubre, que se señalarán dentro de la primera quincena del mes.

Calendario de Rallys Internacionales

PARIS: Los días 1, 2 y 3 de mayo, con motivo de celebrarse en dicha capital la Exposición y Batalla Internacional de Flores.

SAN SEBASTIAN: Los días 16 y 17 de mayo. Este Rally está reservado solamente para conductores **FEMENINOS.**

BIARRIZ: Los días 27 y 28 de junio.

CANNES: Los días 12 y 13 de septiembre.

Todavía hay algún "Rally" más de carácter internacional, pero que no consignamos por no ser ellos de interés para los vespistas españoles.

También queremos hacer constar, que para participar en estos "Rallys", tienen preferencia aquellos Sres. que están galardonados con "Avispas de Plata" y "Avispas de Bronce", pudiendo por tanto adelantarnos que será totalmente imposible el que participe ningún Vespista que no disponga de esta distinción, dado que el número de plazas que suelen fijar al Vespa Club de España, es siempre muy inferior al número de personas que disponen de dichos premios.

Adiós... 1958 y bienvenido... 1959

(Continuación de la página 11)

Club participa en estas tradicionales fiestas. Seguidamente todos los participantes se reunieron en el Club, donde por la Junta Directiva fueron obsequiados con una copa de vino español, al final de cuyo acto se hizo entrega de los trofeos ganados con motivo del **PREMIO AL MERITO VESPISTA**, y que correspondieron a nuestros socios don Andrés Sanmartín Martínez y Edilberto Álvarez Soto y señoras.

Aparte de las excursiones y actos detallados anteriormente, hemos de destacar nuestra participación en los **RALLYS DE SEVILLA, BELGICA Y ASTURIAS**, con la intervención de **SIETE** máquinas y **TRECE** pasajeros, en el primero, **UNA** máquina en el segundo, y **NUEVE VESPAS** con **DIECISIETE** ocupantes en el último.

Trofeos logrados por el Club

Junio, 29. — Concedidos por la Comisión de Festejos de La Estrada: Tres primeros premios de Jimkana, y primero y tercero de Lentitud.

Julio, 6. — Concedidos por el Excmo. Ayuntamiento de Orense y Comisión de Fiestas: Tres primeros premios de Jimkana y tres primeros de Lentitud.

Julio, 10. — Concedidos por el Sindicato de Transportes de Vigo: Tres primeros de Jimkana y dos primeros de Lentitud.

Agosto, 15. — Concedidos por el Excelentísimo Ayuntamiento de Pontevedra y Comisión de Festejos: Tres primeros de Jimkana y dos primeros de Lentitud.

Septiembre, 14. — Concedidos por la Comisión de Fiestas de La Puebla del Caramiñal: Tres primeros de Jimkana y primero y segundo de Lentitud.

Mayo, 22. — Concedido por el **VESPA CLUB DE ESPAÑA**, en el Rally Nacional "Ferias de Sevilla": **PREMIO A LA DEPORTIVIDAD.**

Julio, 20. — Concedido por el Agente de Vespa en Oporto: Una carabela de plata dorada.

Agosto, 24. — Concedido por el Patronato

Provincial de la Prudencia, de Pontevedra: **UN DIPLOMA DE HONOR.**

Septiembre, 23. — Concedido por el Vespa Club de Oviedo, en el Primer Rally "Día de América", en Asturias: **PREMIO AL EQUIPO MEJOR PRESENTADO.**

Otros datos de interés

Abril. — Se concede a nuestro directivo y amigo Manuel Casalini Matamoros, la **AVISPA DE BRONCE 1958**, por méritos adquiridos en pro del engrandecimiento de nuestro Club.

Mayo. — Sale por primera vez a la luz nuestro "Boletín Informativo", el que es acogido con gran simpatía, gracias a la cual, hemos conseguido llevarlo hasta el que se edita en estos momentos, y que, sin duda alguna, es el mejor de España.

Octubre. — Se celebra la Junta General Extraordinaria de socios para elección de nuevo Presidente, en la cual sale elegido por unanimidad nuestro socio don José Fernández de Alarcón y Montojo, Coronel-Jefe del Aeropuerto.

LA JUNTA DIRECTIVA

MOTOCICLETAS "OSSA"

BICICLETAS "ORBEA"

Establecimientos DELIO

COLON, 3

VIGO

HA MUERTO EL POETA DE CABRAL



¡Jesús Mariño ha muerto! Cuando estas líneas vean la luz, ya el cuerpo sin vida del querido amigo reposará en el camposanto, gozando de una paz eterna a la que se hizo acreedor en la existencia terrena, en esos largos años de sufrimiento, sobrellevados con cristiana resignación, tendido sin movimiento por la parálisis, en su camilla de dolor, sin una sola queja y con

aquella sonrisa, siempre a flor de labio, con la que nos obsequiaba en una demostración extraordinaria de su alto espíritu, ajeno por completo a las miserias humanas.

Cuando no hace muchos días comentábamos la próxima aparición de su libro de versos, en sus ojos se traslucía la ingenua impaciencia por lograr la máxima aspiración de su vida. Nada hacía predecir entonces su próxima y eterna ausencia. Su juvenil rostro se mostraba radiante ante la realización de su sueño: Ver sus versos editados. Pero Dios no quiso que siguiera entre nosotros. La alegría terrena, demasiado efímera, no era un justo premio para el poeta, y por eso el Señor le reclamó para depararle un premio mucho mayor, único: la gloria eterna en su Reino.

Ya no gozamos de la presencia terrena de Jesús Mariño, el poeta de Cabral, como un día —más alegre para todos los que le admiramos— le hemos denominado; ya no existirá para él la luz que tanto amaba, penetrando a través de su ventana; ya no trinará el canario que alegraba con sus cantos la vida de su dueño y amigo; ya sus labios no nos deleitarán con el recital de sus magníficos versos.

¡El poeta ha muerto! Por los caminos que conducen a su última morada, su cuerpo va acompañado de todos sus

íntimos: familiares y amigos. Nos sobrecoge el dolor por su ausencia. ¡Suso ya no está con nosotros! Pero, desde allá arriba, a la vera de Dios, nos sonríe, y sus ojos, como luceros, nos dicen que su ausencia es solo corpórea. Su espíritu seguirá viviendo en nosotros

*¡Señor! Abre os teus brazos pra
[nosoutros.*

*As xentes teñen sede de xustiza,
sede de amor, sede de paz e ben...*

*Eu teño sede de colo garimoso
coma cando era neno. Soio sede...*

*Pro hai un home—un anaquinho de
[home*

*na gaiola crudéi do seu destino—
que debería ter inmensa sede,*

*estar sedento de canto nós goza-
[mos...*

*¡e ten no corazón unha fontaña
pra que beban os máis auga de*

*[sonos,
outa tenrura, namorada luz...!*

*Unha fonte senlleira que convida
e canta pra nosoutros, docemente,*

*mentras a leda i a alma do poeta
brinca polos loureiros coma un pá-
[zaro...*

*¡Señor! ¡Cánta bondá nos teus de-
[sinios!*

¡Descansa en la paz del Señor, mi querido e inolvidable amigo y poeta!

J. L.

NUEVAS DISPOSICIONES POR LAS QUE SE MODIFICAN ALGUNOS ARTICULOS DEL CODIGO DE CIRCULACION

(Continuación)

Art. 147.—UTILIZACION DEL ALUMBRADO

a) *Clase de alumbrado.*—En las vías suficientemente iluminadas se utilizará el alumbrado ordinario, y cuando los vehículos marchen a velocidad superior a veinte kilómetros por hora por vías insuficientemente iluminadas, utilizarán el alumbrado intensivo. Si por inutilización del alumbrado intensivo o de cruce hubiesen de circular con el alumbrado ordinario, deberán reducir su velocidad a la que permita el frenado total dentro de la zona iluminada.

b) *Alumbrado de cruce.*—El alumbrado intensivo deberá ser sustituido por el de cruce tan pronto como se aprecie la posibilidad de producir deslumbramiento a los conductores de los vehículos que circulen en sentido contrario y aunque éstos no cumplan esta prescripción, no restableciendo el alumbrado intensivo hasta rebasar, en el cruce, la posición del conductor del vehículo cruzado. La misma precaución se guardará respecto a los vehículos que circulen en la misma dirección y cuyos conductores puedan ser alumbrados por el espejo retrovisor, no debiendo utilizar el alumbrado inten-

sivo cuando el vehículo que precede se encuentre a menos de ciento cincuenta metros de distancia.

c) *Deslumbramiento.*—En caso de deslumbramiento se reducirá la velocidad lo necesario, incluso hasta la parada total, para evitar el alcance de vehículos o peatones que circulen en el mismo sentido.

d) *Indicadores de dirección.*—Deberán utilizarse el indicador de dirección de la izquierda, no sólo antes de girar hacia este lado, sino en todos los casos en que el vehículo trate de tomar otra vía hacia este lado, por adelantamiento o cualquier otra causa.

Se utilizará el indicador de dirección de la derecha, no sólo antes de girar hacia este lado, sino en el caso de tratar de tomar otra vía a la derecha, y también cuando, circulando a velocidad superior a cincuenta kilómetros por hora, se disponga el vehículo a detenerse o disminuir su velocidad, y ello con antelación suficiente al accionamiento del freno.

Los indicadores de dirección se utilizarán en la misma forma de día y de noche, y deberán ser extinguidos o vueltos

(Continúa en la pág. siguiente)

Miscelánea Vespista

SOCIOS PREMIADOS

Al igual que el pasado mes, este Vespa Club, en combinación con la Lotería de Ciegos del día 26 de diciembre pasado, obsequió a los señores socios que a continuación se relacionan: con una cámara, a los tres primeros, y con un engrase y lavado, a los siete siguientes, a cuyo fin tienen a su disposición, en Taller Pequeña Mecánica, de D. Salvador Jané y Cía, los mencionados obsequios:

Con una cámara:

- D. Secundino Vázquez López.
- » Jesús Balado Carreira.
- » Manuel Alvarez Alonso.

Con un lavado y engrase:

- D. José María Bas del Campo.
- » Marcelo Briz Saraiba.
- » Eloy Díez Rodríguez.
- » José María Estévez Alvarez.
- » José Fernández Rodríguez.
- » Cándido Lago Montero.
- » José Ramón Martínez Suárez.

NUEVOS SOCIOS

Edilberto Alvarez López.
José Carlos García Araujo.
Jesús Sendín Domínguez.
José María Cendón Iscar.
Juan González Vidal.
Julián López Alonso.
Víctor Seoane Gradín.
Luis Tapia Fernández.
Mariano Vázquez López.

NOTA ADMINISTRATIVA

Se recuerda a todos los señores socios del Vespa Club, que en los primeros días del presente año, deberán recoger en la Recaudación de Contribuciones, la Patente Nacional de Circulación, correspondiente al ejercicio de 1959. Ya saben que el retraso origina recargos, que siempre son dolorosos.

TELJEIRO

Gestor administrativo

Notas de humor

En el tranvía

- Deme usted dos billetes.
- ¿Para quién es el otro?
- Para mí. No me vaya a pasar lo de ayer, que lo perdí y tuve que pagar doble.

En el colegio

—Sabido es que a Cristóbal Colón le debemos el descubrimiento de América, pero vamos a ver quién de vosotros sabe decirme qué le debe la humanidad a Américo Vespucio.

—A Américo Vespucio—contesta rápido Luisito—le debemos la invención de la «Vespa».

LA DELEGACION NACIONAL DE DEPORTES ha otorgado al Vespa-Club de España un trofeo, por el éxito deportivo obtenido en la carrera de Regularidad Vespa "LAS VEINTE PROVINCIAS".

VESPA-TAXIS EN ALICANTE.—Una empresa de aquella capital ha montado una flotilla de 20 Taxis-Vespa, que podrá trasladar por la ciudad de 1 a 2 personas, por un precio inferior al de los auto-taxis.

NUEVAS DISPOSICIONES...

(Viene de la anterior)

a su posición de reposo tan pronto como termine la maniobra que advierten.

e) *Adelantos*.—En caso de tratar de adelantar a otro vehículo, durante la noche, se harán señales repetidas, cambiando alternativamente el alumbrado intensivo y el de cruce, y durante el día, en carretera, podrán hacerse cortos destellos con el alumbrado intensivo. El vehículo adelantado deberá indicar que cede el paso, durante la noche, poniendo su alumbrado en posición de cruce, y durante el día, con su indicador de dirección a la derecha.

Art. 148.—En los cruces con vehículos de tracción animal, así como con ciclos, será obligatoria la utilización del alumbrado de cruce en la misma forma que la prevista en el artículo anterior.

Art. 149.—ALUMBRADO DE POSICION Y GALIBO

a) Todo vehículo estacionado de noche, o en vía insuficientemente iluminada, en la que no se distinga un vehículo pintado de oscuro a cincuenta metros de distancia, con vista normal, deberá tener encendido su alumbrado ordinario o las luces de posición, que serán una o dos luces blancas o amarillas en la delantera y rojas en la trasera. Los ciclos y motocicletas tendrán una sola luz de color correspondiente, en el centro, y el resto de los vehículos cuando tengan luz a un solo lado, será precisamente al opuesto al paseo o andén.

b) Las luces de posición podrán ser sustituidas por dispositivos reflectantes, blancos en la delantera y rojos en la

trasera, claramente perceptibles a una distancia de cien metros y de forma no triangular, en los vehículos ordinarios. Serán precisamente de forma de triángulo equilátero, de ciento cincuenta milímetros de un lado con un vértice hacia arriba y con los colores prescrito los dispositivos reflectantes que llevarán, obligatoriamente, los vehículos articulados, o con remolque, y los aparatos o maquinaria que circulen por sus propios medios o remolcados.

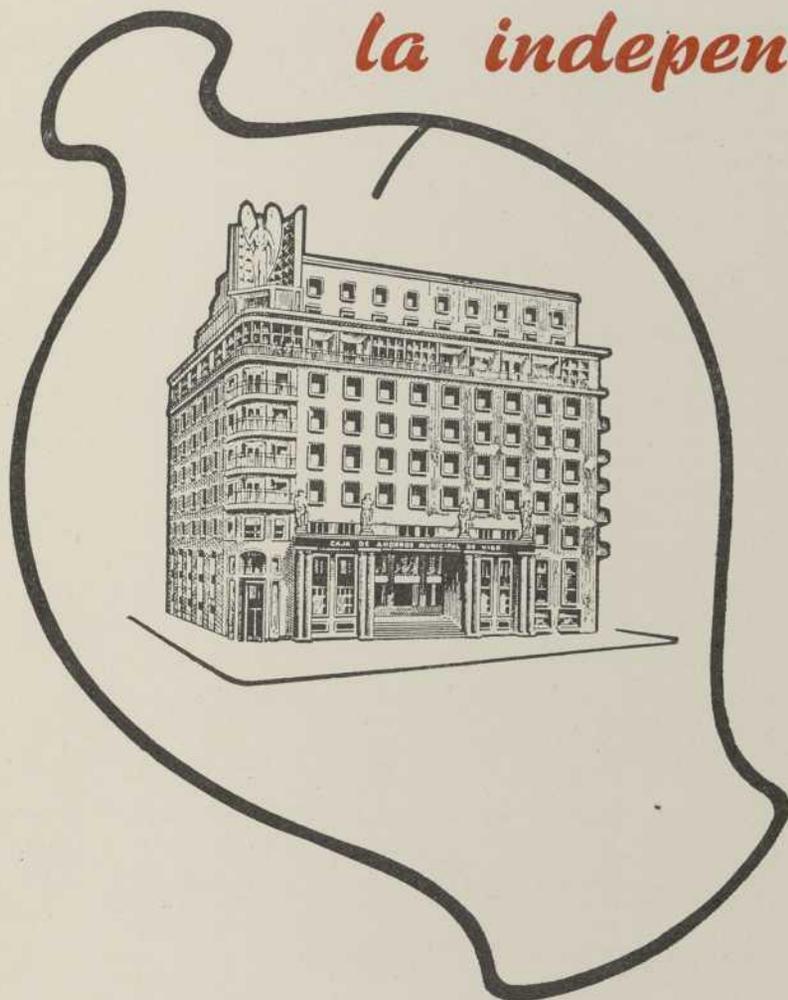
c) Los vehículos con ancho mayor de dos metros o con longitud superior a seis metros llevarán, además del alumbrado ordinario, dos luces blancas o amarillas en la delantera y dos luces rojas en la trasera, tan próximas a los bordes extremos como sea posible, y en un plano más elevado que el del alumbrado ordinario, de forma que se distingan claramente de él. Cuando la carga sobresalga más de un metro de la caja del vehículo, llevarán asimismo luces que señalen los extremos de la misma, y que serán de color blanco en la delantera y de color rojo en la trasera.

I. Señales de peligro.

Art. 170) a) *Forma*.—Las señales de peligro tendrán la forma de un triángulo equilátero con base horizontal y el vértice opuesto hacia arriba, excepto en la señal de «ceda el paso», en que la posición del triángulo estará invertida con el vértice hacia abajo.

(Continuará en el número siguiente)

*Ahorrar es asegurar
la independencia*



CAJA DE AHORROS MUNICIPAL DE VIGO

Capitales depositados:

En 31 Diciembre 1957, Ptas. 720.148.003-75

En 31 Diciembre 1958, Ptas. 849.068.323-84

Aumento en un año, Ptas. 128.920.320-09



¡Sea Feliz!

SU VIDA MARCHARÁ SOBRE RUEDAS ADQUIRIENDO UNA

Vespa

EL SCOOTER

Explorador del Mundo

NUEVOS
MODELOS
S-Y-N 1958



Solicite informes al Agente

Luis Kaiser

AV. GARCIA BARBON, 39 - VIGO -

TELEFONO 5411