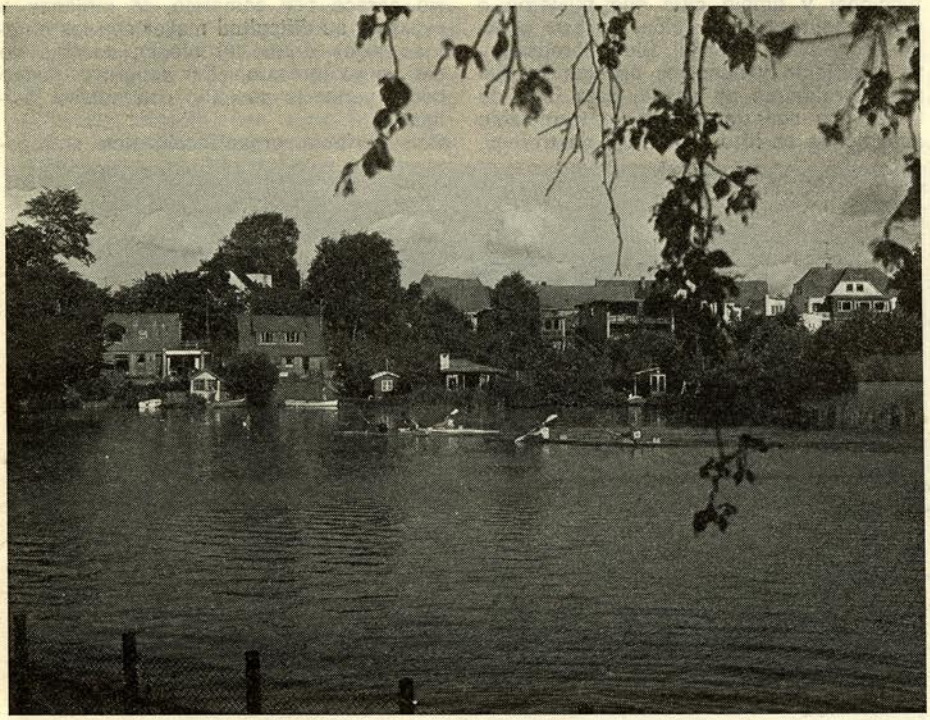
AGUAS VIVAS

OCTUBRE 1979 NUMERO 31

BOLETIN INFORMATIVO DE LA FEDERACION ESPAÑOLA DE PIRAGÜISMO



esta federación

Este año sí, el Equipo Nacional de Descenso y Travesías recorrió los mismos escenarios que el año pasado por los grandes ríos de Europa, pero la suerte no fue la misma. Se aprendió rápido y bien, tantas vicisitudes como corrieron el año pasado no podían repetirse por segunda vez y así sus resultados han sido francamente espectaculares. **Dionisio Alba,** comandante del grupo, nos cuenta la aventura.

EL SOL LUCIO EN LA GUDENA

Los amantes de descenso de río deportivo, estamos de enhorabuena. Se ha podido demostrar que nuestros palistas son de primera fila y aquellos años en los que veíamos venir a figuras extranjeras a Ribadesella y ganarnos el triunfo, han quedado atrás y esperemos que en el olvido. Hoy la selección nacional de descensos de ríos deportivos viene participando con los mejores palistas de la especialidad en el Marathon Gran Prix, prueba que si hoy por hoy es un campeonato del mundo oficioso, pronto será un auténtico campeonato, pues de un año para otro la participación viene incrementándose y el interés de las naciones aumenta sin tregua.

Si el pasado año pagamos cara nuestra participación, mejor dicho nuestra leve participación en el Tour de Gudina, quedando fuera todos nuestros barcos a excepción del K-2 Juvenil, tripulado por los **hermanos Alegre,** que nos sirvió para clasificarnos en el puesto decimosegundo por naciones, pero en aquella ocasión bien pudimos decir la frase inmortal de nuestro monarca ilustre: **No envié mis naves a luchar contra las tempestades,** fue una dura y triste lección, pero bien aprendida, y de aquel **desastre** para algunos, que pusieron el grito en el cielo, surgió la fértil simiente para que al siguiente año once hombres dejaran bien alto el pabellón español y se alzaran con el tercer puesto por equipos de la dura y temible prueba. Agigantados fueron los pasos en tan corto espacio de tiempo, pero no hay que dudar que esta especialidad del piragüismo donde a lo largo de toda la temporada se dan cita los cada vez más numerosos palistas en todas las pruebas que se celebran en la geografía española, es la verdadera simiente y base de nuestro piragüismo.

No fue fácil el realizar la selección de los palistas que representarían a España en las tres pruebas del Marathon, las aguas del Sella fueron en parte el crisol, en donde se cristalizó el equipo y así nuestro legendario río se encargó de seleccionar.

El equipo quedó formado y durante dos días antes del Descenso del Sella se concentró en los verdes valles de **Don Rodrigo,** la responsabilidad de los concentrados como el nuevo tipo de prueba fueron las primeras premisas. La víspera se palpaba la tensión y el triunfo, pero este afán de victoria no salía de los lugares de concentración. Muchas dudas había en Asturias por el éxito que pudieran alcanzar nuestros hombres ante palistas de otras naciones, pero cautelosos y cargando sobre sus hombros con la responsabilidad contraída, se lanzaron aguas abajo. El puente de Ribadesella fue fiel testigo del éxito sin precedentes del equipo español, colocando todas sus embarcaciones en los puestos de honor, muchos ni lo creían, pero ahí estaba el trabajo de muchas horas y el camino abierto hacia la cota más alta del Gran Prix.

GUDENA, TODO UN ESPECTACULO.

Segunda prueba de control, tras un duro verano competitivo, de un lugar a otro de río en río, ya no sólo los fines de semana, sino hasta los propios días laborables había pruebas, los aspirantes a los puestos de selección se daban cita en tierras de la muñeira, la ría de Arosa y el río Miño, los encargados de juzgar y filtrar a los mejores.

El equipo nacional resultante, compuesto por nueve personas, hacía urgente sus maletas y se disponía a volar hacia el río Chanon, la verde Irlanda nos recibe entre lluvias y vientos, somos la primera nación que llegamos al lugar de la concentración, pero a las pocas horas lo haría nuestro primer rival, Inglaterra, que, como siempre, acude masivamente, la

puntualidad británica esta vez falló y sus inscripciones no fueron hechas hasta no conocer las nuestras, rara casualidad, pero se respiraba intranquilidad, su primer hombre, **Cornish,** habitual K-1, bajaría en K-2, poca participación en esta molesta competición que a todas luces no es digna de figurar en un gran premio, pero estos defectos se vieron compensados en todo momento por las múltiples atenciones que recibió la embajada española, así como los maravillosos lugares por donde transcurría la prueba que, debidamente señalizados y acotados, eran óptimos para la navegación.

Hasta más de media carrera, 20 Kms. aproximadamente, España dominaba en las dos modalidades, **Campos** y **López** así como **Cobos** se colgaban en el pelotón de cabeza con sus inmediatos rivales, formándose en K-2 un trío, formado por nuestra embarcación y dos inglesas que se van destacando de un segundo pelotón que cuenta con la presencia de **Soto Somoano** y **De Ana-González,** afianzando así los primeros puestos.

La tensión y el éxito se empiezan a vislumbrar en los rostros de palistas y entrenadores, preocupación en los managers ingleses por la competividad de nuestros palistas, pero los kilómetros pesan y nuestros palistas, no acomodados a largas distancias, tienen que replegar su guardia, dado que los últimos tirones

y envites de las tripulaciones británicas hacen perder la hegemonía de nuestros barcos. Al fin se llega a meta ocupando los puestos tercero y cuarto y con una diferencia de tres minutos sobre el triunfador; en K-1 la diferencia es de nueve segundos, obteniendo así el tercer puesto tras un duro y encarnizado sprin. **Severino Fernández** obtenía el quinto puesto y **Soto** el décimoprimero. Por naciones, Inglaterra también se alza en triunfo con un total de treinta puntos, obteniendo España el segundo puesto con veintiuno.

Al día siguiente, en un club a 20 kilómetros de Dublín, nuestros anfitriones montaron una prueba entre palistas irlandeses y españoles, donde nos colmaron de atenciones y nos mostraron su funcional y limpio club que pusieron a nuestra entera disposición. En esta prueba el dominio español fue sobradamente manifiesto y nuestros palistas se dieron literalmente un paseo, para final de fiesta nos agasajaron con un formidable acto donde se hizo la entrega de trofeos,

a los que nosotros correspondimos obsequiando a nuestros anfitriones con coñac español, que fue como el broche de oro, a pesar de algunos estragos que causó entre el personal.

Seguidamente visitamos la fábrica de embarcaciones **Lawrence,** verdadera institución en la fabricación de canoas y Kayaks de fibra. Allí pudimos apreciar la perfecta organización y técnicas modernas de fabricación, así como los múltiples modelos y prototipos que, junto con una excelente colección de embarcaciones centenarias hicieron una muy agradable visita a esta fábrica modelo en su género.

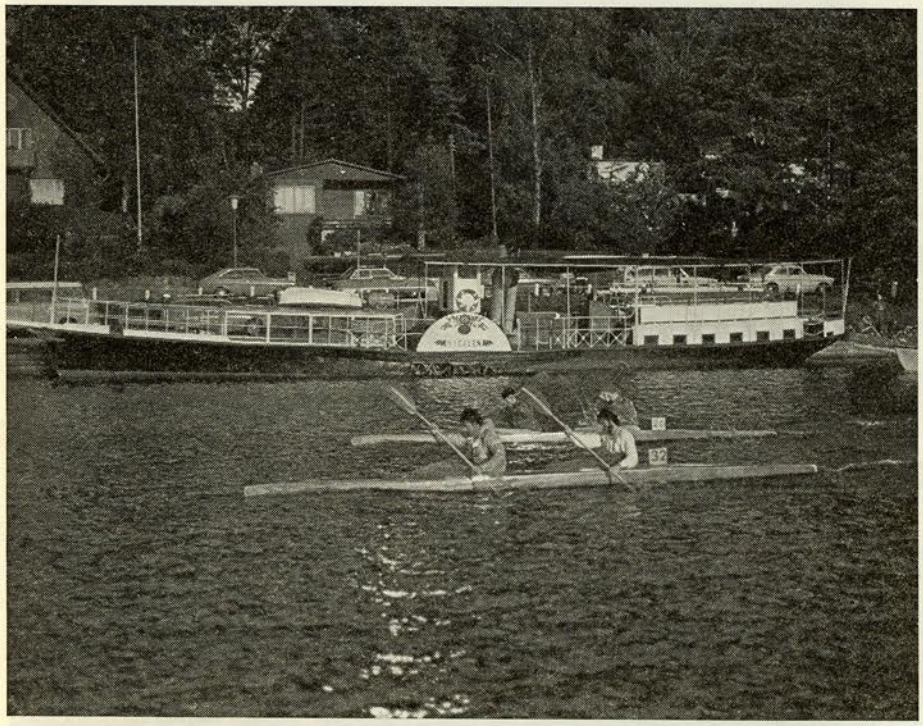
Una vez que llegamos de Irlanda, y escasamente a ocho días de nuestra participación en aquel país, comenzamos la dura preparación de todo el material, equipo e impedimenta para nuestro próximo desplazamiento: Dinamarca; embarcaciones especiales, achicadores, mantas, ropa y un sinfín de elementos más, que, junto con una farmacia ambulante, que perfectamente seleccionó nuestro **Dr. Casielles,** fueron colmando nuestros cajones y bolsas de viaje formando un auténtico equipo de desplazamiento, ¡ya podríamos soportar los fríos y el glaciar viento del Norte! a pesar de lo exagerado que nos achacaban de la minuciosidad de la vestimenta, nosotros que volvíamos a la Gudena sabíamos bien por donde tendríamos todos que andar y navegar.

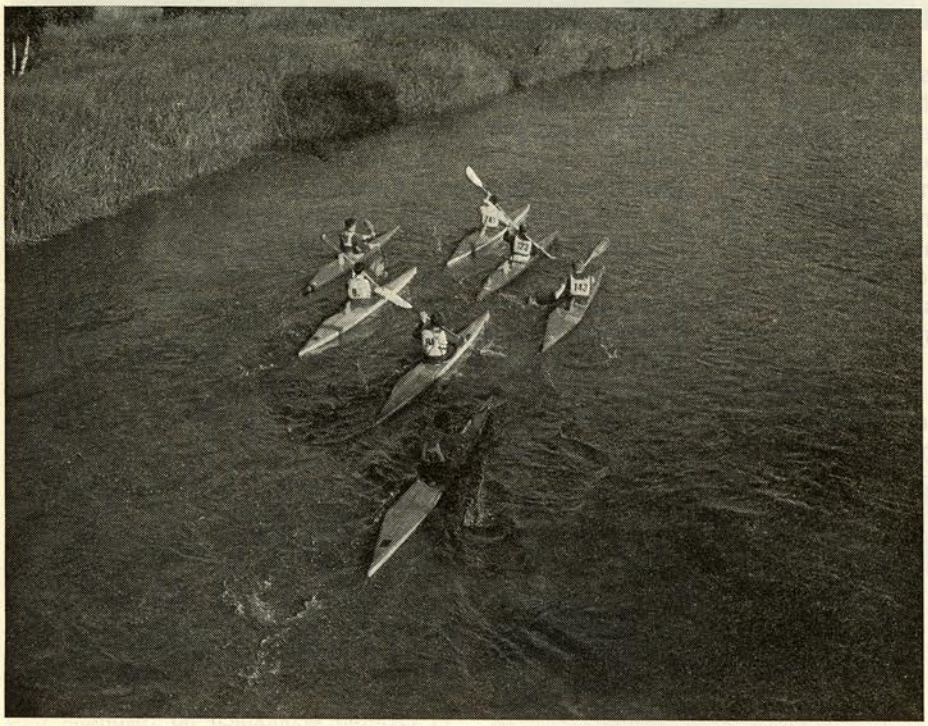
Llegamos, por fin, a la península de Yutlandia y con dos días de antelación a la prueba que tanta importancia tenía para nuestros colores. Al día siguiente comenzamos un ligero reconocimiento de ciertos lugares que presentaban dificultales, sobre todo de orientación, pues el río carece por completo de rabiones o presas y su dificultad mayor son los enormes lagos donde el oleaje, además de ser no ya molesto, sino peligroso, puede hacer variar la posición con mucha facilidad.

Con perfecta organización nos entregaron dorsales y tablillas, confirmando así nuestra participación. Según transcurría el día, el pequeño pueblecito de Skanderbor se vestía de los múltiples colores de las embarcaciones, más de mil piraguas en perfecta armonía se lucían en torno a las escuelas, donde la mayoría de los palistas pernoctarían con sus sacos de dormir repartiéndose en aulas y pasillos.

A la hora prevista del día 15, se da la salida a los participantes, para la clase turista la calma es la nota dominante, para todos los demás hay mucha esperanza y la lucha comienza con las primeras paladas que salpican todas las embarcaciones que luchan por esos 120 kilómetros de que consta esta especial prueba. Desde el primer momento se empiezan a formar pelotones, que en perfecta formación, van jugando con la ola del cabeza de pelotón. A 15 kilómetros de carrera, el **gran monstruo,** nombre con el que bautizó la primera representación española al **Lago Mosso** y que será el principal protagonista de esta etapa por la rotunda masacre que ocasiona entre los participantes, masacre que no perdona ni siquiera al gran campeón británico **Cornish,** que ante la fuerza de las olas y del viento reinante,

vuelca. Nuestros palistas también sufren varias dificultades y optan por abordar el lago por la orilla. Es un verdadero espectáculo ver cómo las embarcaciones que se encuentran en el centro son únicamente identificables cuando las palas se localizan en posición vertical, ya que el resto, hombres y embarcaciones, emergían y se sumergían con tanta facilidad que en algunos momentos el resto del equipo que componíamos el apoyo de nuestros participantes pasamos de la incertidumbre a la preocupación. Fueron unos minutos que parecieron horas, hasta que ya pudimos divisar a nuestros hombres cómo finalizaban la travesía de este tan temible **Mosso.** Nos estamos acercando al final de la primera etapa, el tiempo es ahora más frío, pero a veces luce un sol tímido que pronto se oculta, la etapa termina y tras unos veinte minutos de recuperación a base de masajes, caldos y té, nuestros hombres se lanzan a por la segunda etapa, la que transcurre con normalidad, siendo el espíritu de superación y de triunfo de nuestros hombres más alto que al comenzar la prueba. Al final, el ánimo es patente entre nuestros palistas, nos trasladamos al refugio-albergue, donde todo el espacio era poco para secar la ropa; los hombres descansan, ya que la jornada siguiente será dura y decisoria del Gran Prix.





POCAS COMPETICIONES PUEDEN OFRECER UNA PLASTICA COMO LA QUE NOS BRINDA ESTA REGATA.

A las cinco y media de la mañana ya estamos en pie, todos los preparativos son pocos y se respira un aire de tensión y nerviosismo. La prueba comienza a las ocho en punto, siendo la salida nula; en la segunda salida no se produce ningún incidente y las embarcaciones comienzan el descenso; hay que destacar que nuestro participante **Soto** no tomará la salida por encontrarse indispuesto, es una gran pérdida para nuestra representación juvenil, el resto del equipo, completo, y dando la nota, ya que nuestro K-2, **Soto-Somoano,** marchan en cabeza, a unos segundos **Ana-Parga** y a unos minutos, entre el pelotón, los juveniles **González-García,** que son 4.º de sus categorías, un poco más descolgado **López** y **Campos,** que en el **Mosso** sufrieron un grave retraso por tener que achicar su barco. A unos minutos las K-1 y nuestro equipo de apoyo se tiene que dividir para atender a los dos grupos, ya que las diferencias de tiempos van incrementándose poco a poco.

Transcurre toda la jornada dividida en tres etapas con un total de seis horas paleando. Al final de cada etapa el recuento de puntos se nos hace indispensable y nuestro seguro segundo puesto en el Gran Prix peligraba en manos del equipo danés. Restaban 40 Kms. y nuestros palistas pusieron toda la carne en el asador para asegurar este segundo puesto por naciones, la lucha fue tenaz y en los habituallamientos nuestro apoyo fortalecía a hombres desfallecidos por la dureza de la lucha, el agarrotamiento era tal que había participantes que tenían que ser virtualmente sacados de las embarcaciones.

La meta final, situada en la bella ciudad de **Randers** nos esperaba; lucía sus mejores galas y numerosas personas se agrupaban en las orillas, para ver llegar a estos auténticos deportistas del piragüismo mundial.

Los primeros en llegar son los turistas en sus amplias canoas canadienses y en kayaks de paseo que deleitaron a todos los allí presente por su carácter cómico y burlesco, después de unos minutos se empiezan a divisar las primeras embarcacionens de este Tour de la Gudina; el público comienza a intranquilizarse y se hacen los primeros cálculos; por fin llega la primera embarcación, que cruza triunfante la línea de llegada, tripulada por **Williams** y **Flower,** de la selección de Gran Bretaña, hombres que siempre se mantuvieron en primera línea, dominando la prueba con una veteranía y superioridad total; a los minutos previstos fueron llegando nuestros hombres, cumpliendo así nuestro gran objetivo.

Lucía el sol en la Gudena, llevado de nuestra España por **Soto, Somoano, Parga, De Ana, González, García, Cobos, Severino y Ton,** que tras un meritorio y duro palear por tierra danesas conseguían el subcampeonato del Marathon Gran Prix para los colores españoles. □ **DIONISIO ALBA.**

VIAJE A LAS ISLAS CIES

La piragua compañera fundamental en este tipo de aventuras

Estamos acostumbrados a leer en estas páginas las crónicas de las competiciones deportivas en las distintas facetas del piragüismo, bien sea de pista, slalom o descenso, de manera que resulta evidente el olvido de otra modalidad de, éste nuestro deporte, quizá menos vistoso de cara a la galería, y con la que, desde luego, no se consiguen medallas; concretamente me refiero al piragüismo turístico o de placer.

Tenemos la suerte de vivir en un país surcado por innumerables ríos que recorren zonas muy interesantes de nuestra geografía.

El piragüismo turístico es una de las mejores formas que conozco de compaginar el deporte, la diversión y la adquisición de cultura, pues cuando bajamos un río sin las prisas de una competición, es mucho más fácil disfrutar del paisaje y animales que lo habitan, amén de los puntos de población, unas veces más pequeños (caso de los pueblos) y otras más grandes (como las ciudades); entonces, merece la pena darle un descanso al cuerpo, pasear por los sitios más interesantes del lugar y estar en contacto con las gentes, siempre amables, de nuestra variada **piel de toro.**

A las anteriores conclusiones me ha hecho llegar la actividad realizada en la última semana de julio, una parte de la cual fue anunciada en esta Revista, y para pesar del piragüismo de turismo, he de decir que no se apuntó nadie, aparte de los que salimos del Club Ciencias. □ C. H. P. S.

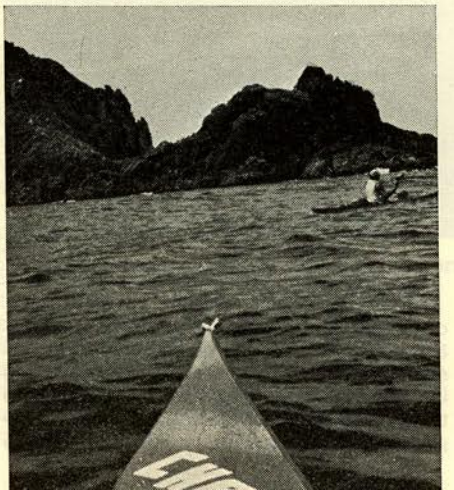
La aventurilla comienza por un **pique** entre **Antonio Aragón** y sus amigos, los cuales le aseguraban que no era capaz de ir a las **Islas Cies** en piragua.

La idea de ir a las Cies en piragua, la comentó posteriormente en una de las reuniones semanales del club C.H.P.S., y se interesa por la idea **Fernando Abad.** Ambos trabajaban el proyecto hasta tener cincelados los pormenores de la travesía.

Se prepara un plan general de trabajo:

— Contacto con posibles participantes.
— Posibilidades de conseguir ayudas.
— Información de la zona.
— Presupuesto.

Para localizar otros posibles participantes, además de los interesados dentro del club, se pone una nota en la revista AGUAS VIVAS; son varios los interesados pero se apunta uno más: **Luis Ruiz Jiménez.**



Los contactos con las casas comerciales, debido a la falta de tiempo, no dan los frutos deseados y su apoyo es nulo.

Para el informe de la zona, se consigue la cartografía, la información metereológica y se contacto con las autoridades de la zona por si pudieran aportar alguna información.

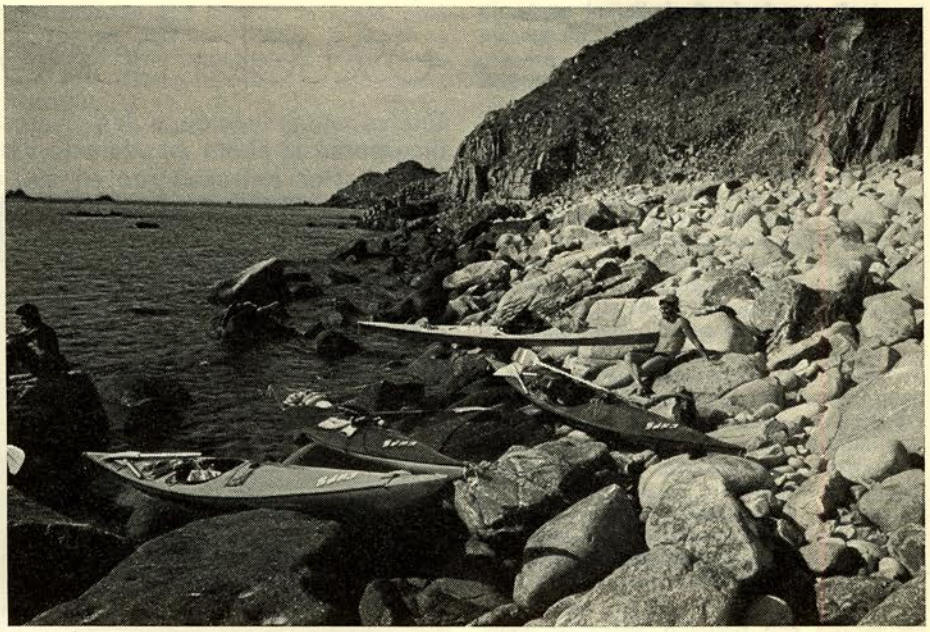
El capítulo económico no resultaba muy asequible.

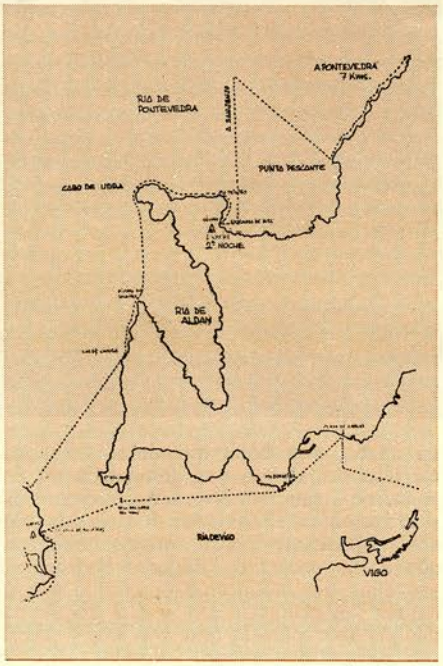
Sobre las embarcaciones que usaríamos, consultamos con la casa **Canotecnik** de **Judo Sport** y nos aconsejó la posibilidad de prepararnos un barco especial para mar tipo esquimal que lo bautizamos con el nombre de **Cies.** Así, pues, manos a la obra y entre todos acondicionamos los tres barcos en menos de una semana.

Faltan dos días para la salida de Madrid, cuando, casualmente, nuestro amigo **Alain Corjon** llama por teléfono desde Francia y al enterarse de la travesía dijo que la haría con nosotros. Al día siguiente llega al aeropuerto de Barajas. Rápidamente nos ponemos a fabricar una cuarta **Cies.** Ultimados todos los detalles nos ponemos en marcha el domingo 22 de julio, llegando a Vigo a mediodía del día siguiente. Ya en Vigo completamos algunos datos como último informe de la Comandancia de Marina; comentamos con el patrón del barco que hace el recorrido Vigo-Cies, y avisamos en el Club Náutico que les dejamos el coche en el aparcamiento, para que de vez en cuando le echen una visual.
Metemos las vituallas para cuatro días, el saco de dormir, y ropa de repuesto y nos hacemos a la mar.
Antes de comenzar a palear practicamos, con todo el equipaje en el interior y en el exterior, unos esquimotajes para ver como se porta el barco, no tiene ningún problema, así pues enfilamos rumbo a las Cies. Al principio nos sentimos un poco desconfiados, pues es la primera vez que iniciamos algo en la mar, pero poco a poco se va cogiendo confianza. Atravesamos al otro lado de la ría, para ir bordeando. Como el paleo no entraña dificultad se enfila en línea recta hacia las islas.
La navegación va transcurriendo a un ritmo alegre, pero ya al anochecer se empiezan a notar las tres horas de paleo, coincidiendo con la mar picada que se presenta en la salida de la ría.
Estamos a la salida de la ría, en la boya del **Cabo Home,** la mar se agita progresivamente, anochece y fatigados. Con este panorama tratamos de decidir dónde pasar la noche, si en las islas o en el **Cabo Home.**
Los barcos de pescadores van saliendo de la ría y nos cruzamos con uno de ellos, después de mucho gritar, se apercibe, no sin mucha extrañeza, de que estamos en unas piraguas muchos metros más abajo de su cubierta. A grito limpio, nos dice que son las 10,30 y que está muy fuerte la mar para atravesar a las islas.
Se decide atravesar, es mejor dormir en las playas de las Cies que en las escarpadas e inhóspitas costas que dejamos del Cabo Home.
Poco a poco la noche se cierra, la mar se encrespa, el viento azota con fuerza. Nos guiamos por un diminuto foco de luz que tenuemente se vislumbra en lontananza. Al grupo, con el fuerte oleaje, le cuesta mantenerse unido. Inconscientemente navegamos por parejas, los kayak giran a merced de las olas, unos de otros aparecen y desaparecen entre los valles de las masas de agua, para evitar el azote lateral enfilamos proa a barlovento, habrá que hacer más recorrido, pero será algo más seguro. Por fin, llegamos a una cala donde el viento y el oleaje amainan; rápidamente encendemos una linterna para reagruparnos. Ya más tranquilos bordeamos buscando una playa para reponer fuerzas.

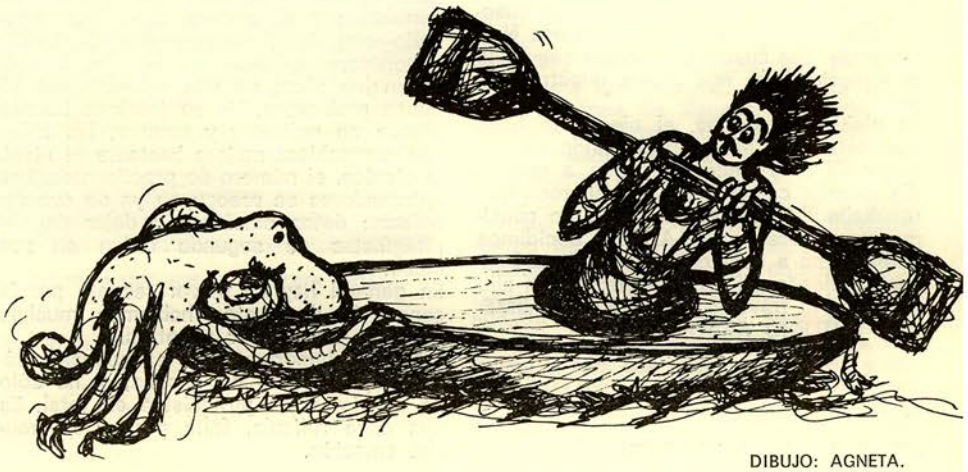
Veinticuatro de julio

Los rayos de sol, tamizados por las hojas de los eucaliptos, tímidamente se aposentan por nuestro derredor y acarician nuestras yacijas. La mar está calma, apetece entrar en ella.
Pausadamente colocamos el equipaje en los kayak y plácidamente paleamos disfrutando del sol, aire y agua.
Cruzamos por entre las dos islas, tiramos rumbo sur para bordear la isla menor y nos quedamos a descansar en la playa de **San Mertin.** Tomamos un pequeño refrigerio y charlamos con un marinero, que a chanza toma nuestro relato, pues no cree posible que, como estaba la mar la noche anterior, pudiéramos haber realizado la travesía.
Atravesamos por segunda vez el estrecho que une las dos islas y subimos por la vertiente atlántica de la mayor. El oleaje es largo y tendido, bamboleándonos plácidamente, en los acantilados las gaviotas y los patos miran curiosos nuestro ronceado navegar.





EL VIAJE A LAS ISLAS CIES ENTRA DE LLENO EN ESA MODALIDAD REPOSADA Y PLACENTERA DEL TURISMO NAUTICO. SOBRE EL MAPA PUEDE VERSE EL ITINERARIO SEGUIDO.



DIBUJO: AGNETA.

Desde **Punta de la Carballo,** al norte de la isla mayor, atravesamos hasta las de **Chonsa.**
La fatiga empieza a notarse de nuevo, el grupo se disgrega, unos quieren descansar y otros seguir paleando. Se para unos momentos en un pequeño entrante donde el agua es completamente clara, lo que aprovechamos para sacar las gafas y el tubo y bucear, tomamos algunas pastillas macrobióticas y frutos secos y nos ponemos de nuevo en marcha.
Nuestro objetivo inmediato está muy claro, hay que encontrar un buen restaurante donde hacer un **estudio** gastronómico-enológico.
Son las cinco de la tarde y llegamos a **Bueu,** colocamos los kayak en la playa y preguntamos dónde podríamos comer bien. Nos indican que en **la Vizcaína,** que está a unos treinta metros de donde dejamos las embarcaciones.
Colocamos los plásticos en el suelo y encima los sacos de dormir, nos lavamos, no mucho, y nos metemos dentro de un vaquero y una camisa y nos dirigimos a **la Vizcaína.**
Estudiando con riguroso orden las viandas y los caldos se suceden hasta que nos anunciaron el cierre inminente del rastaurante. Ya fuera unos paisanos estaban **dándole** a una caimada, así pues, se designa que **Alain** se haga el francés y consiga que seamos invitados. Así pues, conseguido el objetivo, continuamos **estudiando** hasta muy entrada la noche. Con más suerte que conocimiento conseguimos salvar los treinta metros y meternos en nuestros sacos.

Veinticinco de julio

El día, con el graznar de las gaviotas, nos comunica su presencia, el suave aroma de la mar reconforta nuestras ansias de vivir.
Los cuatro zarpamos rumbo a **Sanjenjo.** En condiciones normales desde **Bueu** se divisa **Sanjenjo,** pero hay una densa niebla, de todas las formas nos ponemos a cruzar. Ya saliendo consultamos a unos pescadores sobre su parecer. Dicen que al haber niebla lo más seguro es que haya *mar fuerte de repente, aconsejándonos* que lo dejemos para mejor oportunidad, ante nuestra insistencia en atravesar nos preguntan que si teníamos brújula, le dijimos que sí, así pues nos dijo que cuando ellos iban enfilaban rumbo **cuarto Nor-Noroeste.** Los cuatro en silencio seguimos la dirección que nos marca nuestra brújula.
La niebla se espesa, el oleaje se hace insoportable a babor, provocando un navegar difícil y peligroso, pese a que el día anterior comentamos lo peligroso que resultaba disgregarse, el grupo no consigue mantenerse unido. A gritos decidimos enfilar proa a sotavento hasta **Punta Pescante** y desde allí a **Pontevedra** y con ello el fin de la travesía. □ **LUIS RUIZ JIMENEZ - ANTONIO ARAGON**

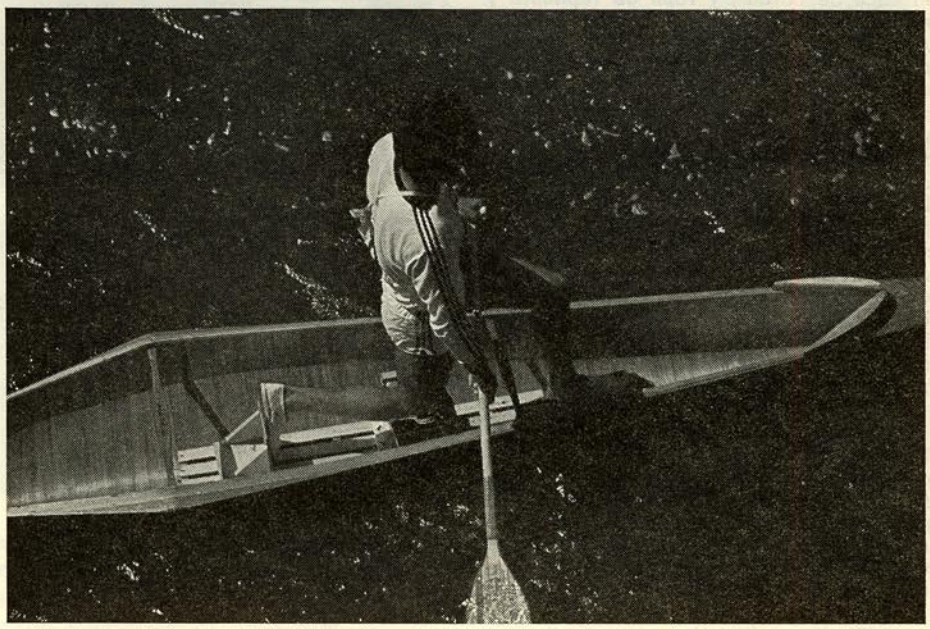
REPORTAJE GRAFICO: LUIS RUIZ.

escuela nacional

Vuelve esta sección a las páginas de AGUAS VIVAS, trataremos de incorporar de ahora en adelante, opiniones, formas y maneras de trabajar de nuestros entrenadores en sus clubs y embarcaciones. Intentaremos que cada uno enfoque los temas que mejor conoce, para aprovechamiento de los demás. **Eduardo Segarra** nos envía el primer trabajo, que versa sobre un tema desatendido en general: la rejilla del canoe.

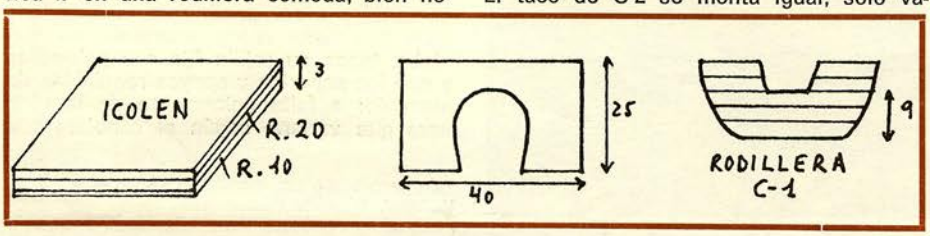
Ideas para la canoa:

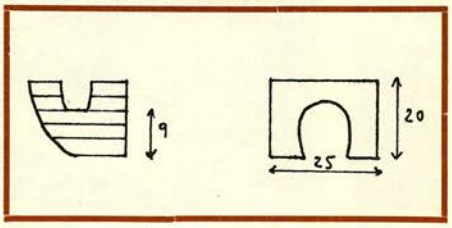
OUTILLAJE DEL CANOISTA

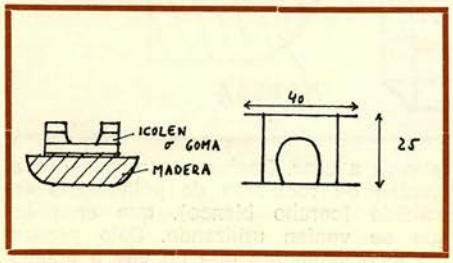


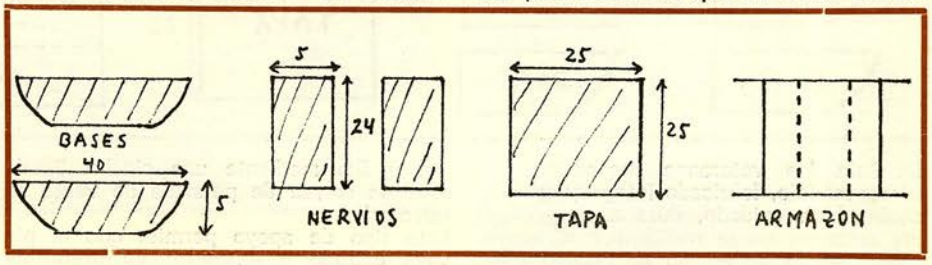
La canoa, esa bella modalidad de nuestro deporte, desde sus comienzos en España, no hace muchos años, siempre ha sido polémica. Polémicos fueron los barcos, al principio, porque no los había; según tengo entendido, **Eduardo Herrero** en sus años de Vallehermoso, fabricó en poliéster las primeras C-1 y C-2 según catálogos extranjeros, que son hoy auténticas piezas de museo. Polémicas fueron las palas, que se rompían y eran de mala calidad, las rejillas, las rodilleras, la enseñanza de la técnica, la escasez de canoístas; y en general todo lo relacionado con ésta, nuestra querida faceta deportiva.
Pasan los años, se van solucionando algunos problemas. Ya se fabrican buenos barcos en poliéster y madera, las palas son aceptables; mejora bastante el nivel, la técnica, el número de practicantes. Los entrenadores se preocupan ya de sus canoístas; éstos empiezan a dejar de ser piragüistas de segundo orden en sus clubs.
En general hay un mayor respeto por la canoa. Si de puntos hablamos muchos clubs se **salvan** por nosotros.
Problema importante es el pequeño número que somos en España; y no sólo de canoístas, de piragüistas en total. Es una cifra ridícula, falta promoción, mucha emoción.
Surge un tema, aún sin una acertada solución standard y que lleva de cabeza a entrenadores y canoístas: la preparación de rejillas.
Quiero exponer desde aquí una serie de ideas y opiniones al respecto. Son ideas y opiniones de una persona que se ha preocupado un poco por la canoa, que ha observado y experimentado; y se ha parado a pensar precisamente en esto, en el acople del canoísta en la embarcación. Por tanto, como ideas que son, no tiene mayor valor; pueden surgir otras mucho mejores. Así, pues, invito a los interesados a que nos cuenten desde aquí sus hallazgos sobre la cuestión.
Antes se le daba muy poca importancia a esto. Se hablaba de un cojín de tela relleno de virutas de corcho o de otros materiales, que servía de rodillera, y se dejaba caer sobre los listones de madera; la rejilla no tenía más complicaciones. No voy a entrar en si este método es mejor o peor; yo creo que no es el idóneo, que es antiguo. Prueba de ello es que en la actualidad tan sólo un canoísta búlgaro emplea este sistema; y la excepción no hace sino que confirmar la regla.
Hoy todavía hay quien le da poca importancia al tema, que yo creo es fundamental. La rejilla es el medio entre el canoísta y la canoa, es el punto de apoyo. El

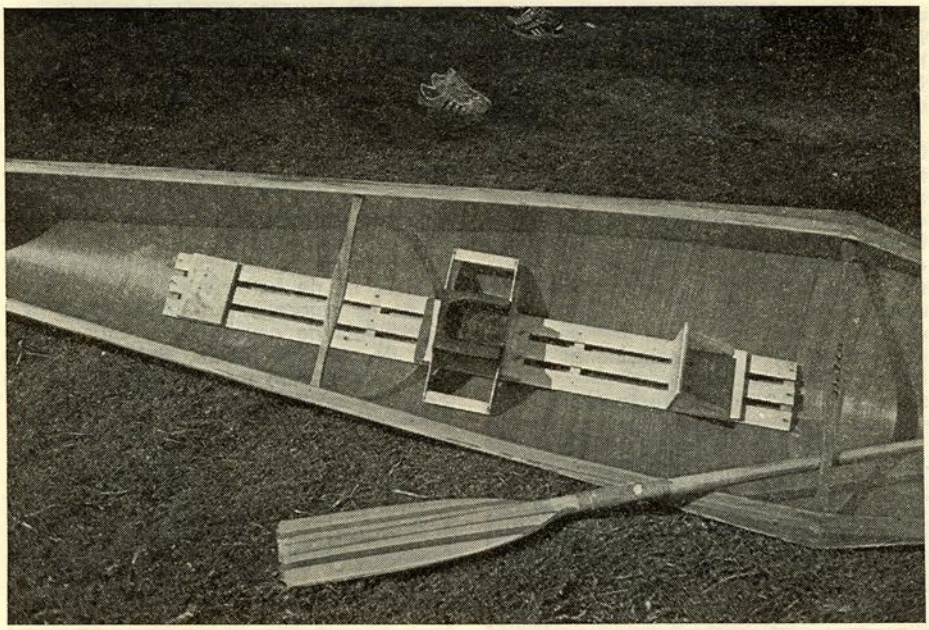
buen acople, por tanto, se hace imprescindible; a mejor acople, mejor transmisión de fuerzas y como consecuencia un mayor deslizamiento de la embarcación.
Se podía establecer una comparación con el kayak. El kayakista va sentado en un sillín anatómico graduado a una cierta altura y longitud del travel; el sillín y el travel son regulables para poderse adaptar a los distintos biotipos de piragüistas. Todo le viene de fábrica y se encuentra cómodo y perfectamente acoplado. El canoísta no tiene esa suerte, la rejilla le viene virgen de fábrica; y es él, el que tiene que preocuparse de acondicionarla. Acople, por extensión, significa ir en una rodillera cómoda, bien hecha y duradera, y a una cierta altura y distancia de los apoyos delantero y trasero.
Los canoístas han de ser auténticos centaures; la canoa será tan sólo una prolongación del cuerpo.
A la hora de acondicionar rejillas, hay que tener en cuenta materiales, pesos, medidas, colocación, ajustes, etc. Su acabado ha de ser fiel al lema: **Todo funcional nada gratuito.** Hay que liberar pesos superfluos, las medidas han de ser exactas; se impone ante todo una gran precisión y dinamicidad.
La rejilla acabada se compone de varias partes: listones de madera, rodillera con sus soportes y apoyos delantero y trasero.
Los listones de madera es lo único que viene de fábrica; muy importante es que vayan fijos a la canoa mediante tornillos con palomillas.
Nos encontramos con el primer gran problema: la confección de una buena rodillera. Voy a explicar dos métodos.
A. Rodillera fabricada íntegramente con planchas de **icolén.** El **icolén** es un material ligero de densidad variable, que reúne unas condiciones muy apropiadas. La única desventaja es su precio; un taco de C-1 viene a costar unas 1.300 ptas. Si comparamos con el kayak comprobaremos que un sillín de fábrica vale más.
Para confeccionar un taco de C-1 hacen falta cinco planchas de **icolén** de 40x25x3 centímetros, que se unirán con cola de contacto una sobre la otra. Una vez unidas, se le dará al taco la forma convexilínea para su adaptación anatómica a la embarcación. El hueco de la rodilla ha de hacerse en el centro geométrico de las planchas, y ajustado con holgura a la rodilla del canoísta.
Las planchas de **icolén,** de 3 cm. de grosor, han de ser de densidad referencia 10 con referencia 20 en combinación. El **icolén** se puede conseguir en tiendas de materiales plásticos o en almacenes de similares. Facilito una dirección en donde se pueden hacer pedidos:
Polimar, S. A., Berruguete, 9 - Fuenlabrada (Madrid).
Otra forma de conseguir el **icolén** es comprando las tablillas de natación que distribuye la casa **Turbo,** fabricadas en este material, que precisamente tienen las medidas 40x25x3 cm.
El taco de C-2 se monta igual, sólo varía la forma y las medidas.
B. Este otro método del que voy a hablar sirve para abaratar el coste casi en la tercera parte. Consiste en sustituir dos de las planchas de icolén por un armazón de chapa de madera.
Esta chapa de madera que utilizaremos será de 5 mm. de grosor; se encuentra en carpinterías y almacenes de madera. Se recortan trozos según las figuras formando el armazón, pegado con cola de contacto o **araldit** y reforzada con clavillos.
Una vez construido se pegan tres planchas de **icolén** de 25x25 cm., y se hace el hueco de la rodilla. Por supuesto la madera ha de barnizarse.
Si no se quiere utilizar **icolén,** vale también goma de caucho de 2 cm. de grosor, de parecido precio, si bien un poco más barata, pero mucho más pesada. Se consigue en talabarterías.
Para el taco de C-2 se utiliza el mismo procedimiento.
Este segundo método es más aconsejable para canoístas que se estén inician-



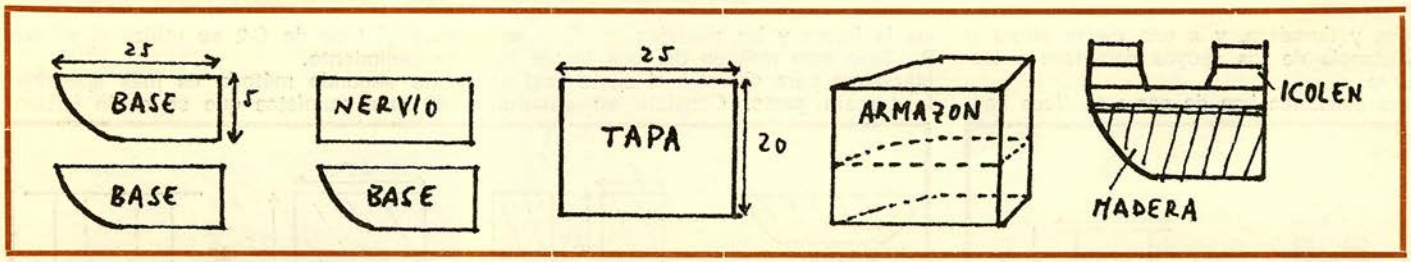




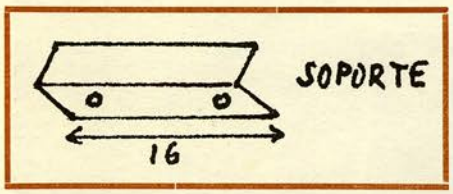




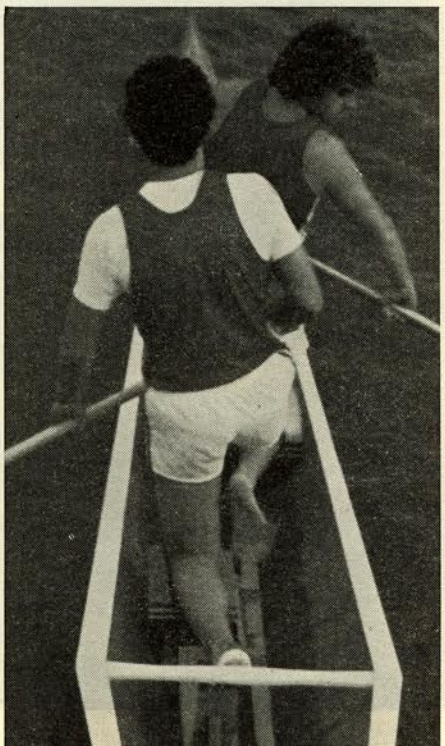
LA COMODIDAD DEL CRONISTA ES VITAL PARA SU NORMAL FUNCIONAMIENTO.



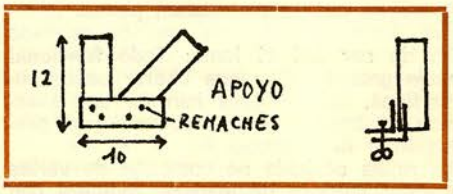
do. Para los veteranos recomiendo el primer modelo, fabricado íntegramente en **icolén;** bien cuidado, dura años.
Los soportes de la rodillera y el apoyo trasero serán de ángulo en escuadra de aluminio de 4 cm., que se consigue en talleres de carpintería metálica y almacenes.



Los soportes los obtendremos con dos trozos de ángulo de 16 cm. de largo; se les harán dos agujeros por los que pasan dos tornillos con palomillas. De esta forma serán regulables e impedirán que se mueva la rodillera. Muy importante es que la rodillera quede sujetada a la rejilla por una goma elástica, para evitar que se caiga. Recordemos la triste descalificación de nuestro C-2 internacional, en el último Campeonato del Mundo.
Para el apoyo trasero, cortaremos cuatro trozos de ángulo; dos trozos de 10 cm. que sirven de base y se colocan uno encima del otro, y otros dos de 12 centímetros que van perpendiculares a la base; uno de ellos girado a la derecha, si se trata de un canoísta izquierdo, o viceversa. Los cuatro trozos de aluminio quedarán unidos por remaches o tornillos con tuerca. El apoyo ha de ser regulable; a la base se le harán dos agujeros para las palomillas.
Es fundamental que el talón apoyado quede fijo mediante una cincha. Puede valer la correa de persiana de venta en ferreterías.
Este tipo de apoyo permite que el pie vaya calzado o descalzo; es preferible que vaya calzado con zapatillas de plástico caladas o similares. Si se quiere ir descalzo conviene forrar el apoyo con



icolén blando de 1 cm. de grosor. Ha de colocarse en el centro de la rejilla.
Para el apoyo delantero valdrá simplemente una maderita en forma de cuña de 15 cm. de larga, que evitará algún posible deslizamiento del pie anterior.
Los soportes y apoyos del C-2, siguen el mismo procedimiento.
El empleo del aluminio presenta muchas ventajas con respecto a la madera; pesa menos, dura más, no se oxida y no hay que barnizarlo, es más duro, por tanto más funcional. Los tornillos y palomillas que se utilicen han de ser de latón, o de algún metal inoxidable de venta en ferreterías.
Y ya por último recomiendo que cada canoísta tenga su rodillera anatómica personal y a ser posible de **icolén.** También que cada canoa existente en sus clubs, tenga su rejilla fija con palomillas y con los soportes y apoyos regulables de aluminio; a falta únicamente de la rodillera que variará, según el canoísta que la vaya a usar. Rechazo rotundamente el empleo de rodilleras de poliuretano expandido (corcho blanco), que eran las que se venían utilizando. Sólo presentan inconvenientes que no voy a enumerar, y son mucho menos duraderos.
Que tomen nota los fabricantes de piraguas, aún no he patentado todo esto.



Cuando alguien trate de preparar una rejilla de esta forma, y se le presente algún problema, que no dude en consultármelo; le atenderé encantado □
EDUARDO SEGARRA VICENS.

DIBUJOS DE EDUARDO SEGARRA.
FOTOGRAFIAS DE ESTEBAN VICENTE.

AGUAS VIVAS

BOLETIN INFORMATIVO DE LA FEDERACION ESPAÑOLA DE PIRAGÜISMO □ EDITA: Federación Española de Piragüismo. Miguel Angel, 18. MADRID-10 □ DIRIGE: José Manuel Cid □ MAQUETA: Jesús Rodríguez Inclán □ IMPRIME: Gráficas Casado. Amor Hermoso, 59. Madrid-26 □ Depósito Legal: M. 1.680 - 1969.