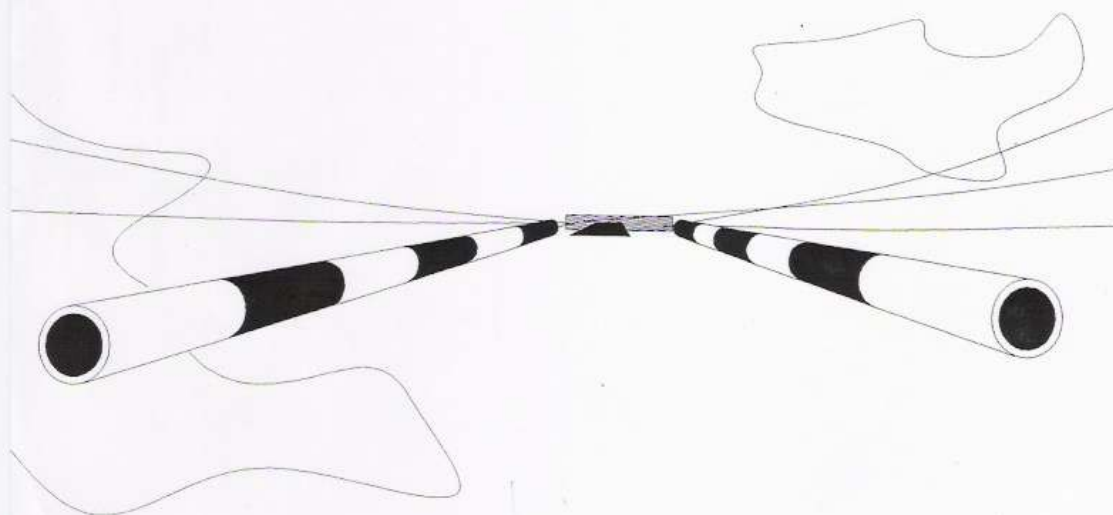


SLALOM :

MONTAGEM DE PISTAS



guto merkle

Observações sobre esta edição para internet:

O regulamento da canoagem slalom já foi bastante alterado desde que esta apostila foi escrita, porém no que se refere a montagem da pista em sí, ainda pode ser útil.

Destaque para o capítulo que se refere aos problemas que costumam aparecer durante a montagem: um retrato de como era a coisa no final dos anos 80 e início dos 90.

ÍNDICE

Introdução.....	3
O que é slalom.....	3
Breve história.....	5
Quanto à pista.....	6
características.....	6
Quanto ao percurso.....	7
Material necessário.....	8
Antes de iniciar montagem.....	9
Primeira fase: colocação de arames.....	10
Segunda fase: montagens das portas.....	11
Resumindo tudo.....	12
Duas portas no mesmo arame.....	12
Paralela.....	12
Variações:	
roldanas.....	13
duas barras.....	13
Pistas de treino.....	13
tipo de prego.....	14
tipo furo.....	14
O que acontece na realidade.....	15
Além da pista.....	18
Apêndice A:	
penalidades.....	18
Glossário.....	19

Curitiba

1991

Ilustrações das págs. 22 e 24 : Luiz Ernesto Merkle

INTRODUÇÃO

Quando se fala em slalom, logo vêm a mente manobras rápidas, precisas e de rara beleza plástica.

Quando se fala na organização de uma prova de slalom, o que vem a mente são poucas horas de sono, muito trabalho, abacaxis, pepinos, e a leve sensação de que não vai dar tempo de resolver tudo.

Realmente, quando comparado com outras modalidades, o slalom possui dois pontos particularmente delicados de organizar: a arbitragem, da qual não trataremos aqui, e a montagem da pista.

A literatura a respeito é praticamente inexistente. Além disso, em geral não há ninguém por perto que possa ensinar, de modo que é muito comum no Brasil, querer montar uma pista de slalom sem se ter uma idéia muito clara de por onde começar.

Além da falta de prática, o tempo normalmente é curto, o material é improvisado, e a mão de obra é escassa; o que pode tornar o serviço demorado e cansativo.

No sentido de procurar facilitar a montagem das pistas de slalom, espero que as próximas páginas sejam bem aproveitadas.

O QUE É SLALOM

O slalom é a modalidade da canoagem, onde se deve remar através de um percurso, definido por “portas”, que devem ser atravessadas pelo canoísta, de acordo com a ordem e o sentido indicado. Tudo preferencialmente no meio de uma corredeira, no menor tempo possível e sem faltas (Veja figura 1).

Nas portas verdes, deve-se passar descendo o rio, e nas vermelhas, subindo o rio.

A largada é individual, de minuto em minuto.

As penalidades (veja apêndice A), são acrescidas ao tempo do competidor.

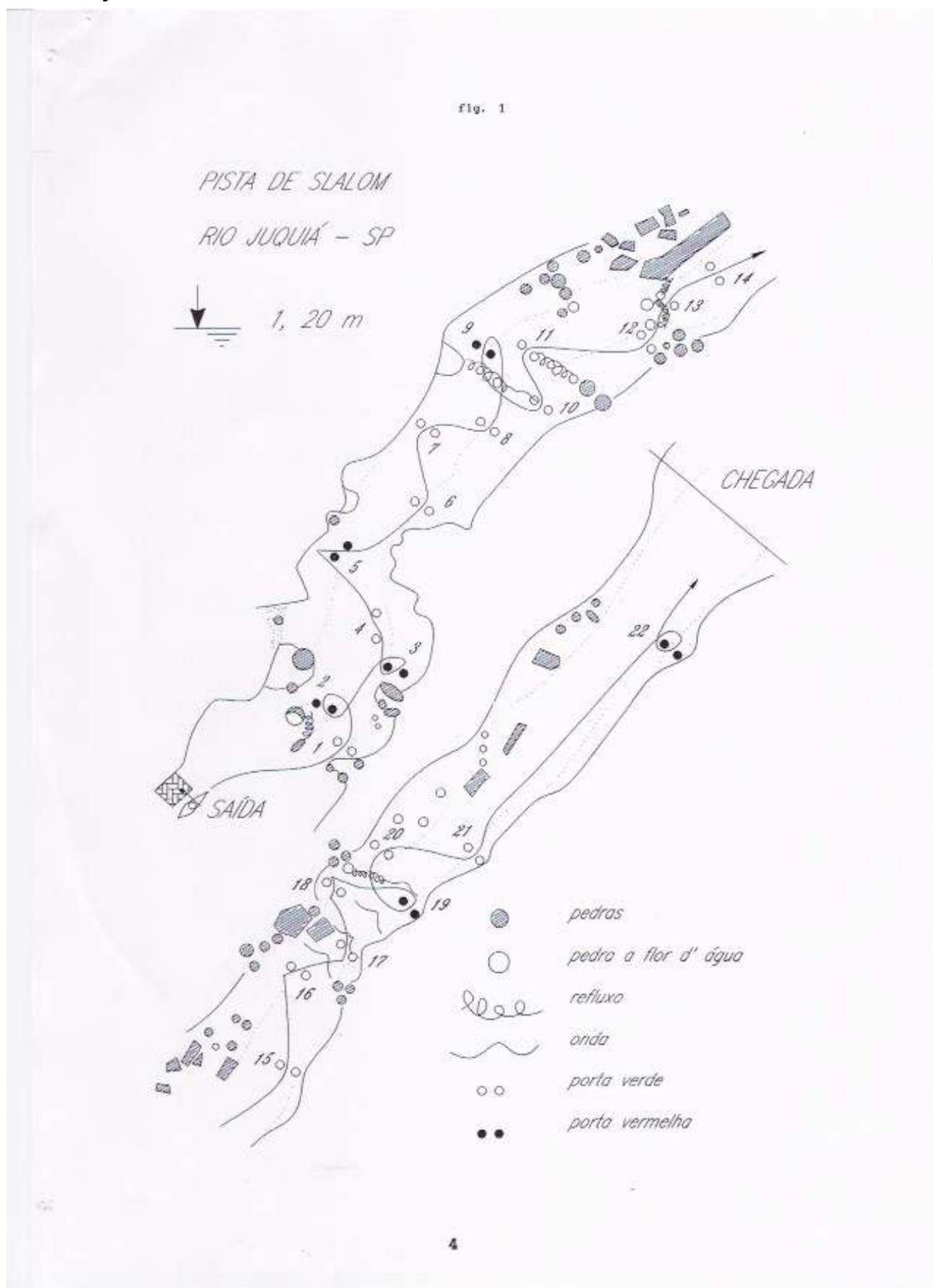
Assim como em outras provas, os competidores são divididos em diferentes categorias, de acordo com a idade, sexo e tipo de barco (K1, C1 ou C2).

Há também as provas em equipe, que consistem em três barcos na pista ao mesmo tempo.

Em provas onde não se está decidindo grandes títulos ou classificações, normalmente o treinamento na pista montada é liberado: quanto mais melhor. Já nos campeonatos mais importantes, não é permitido experimentar a pista previamente.

Cada competidor tem direito a somente três descidas: uma para reconhecimento e outras duas valendo. Considera-se a melhor.

Logo antes do início da competição, é feita uma descida de demonstração, por canoístas que não irão competir, onde o percurso é avaliado, podendo sofrer alterações, caso se mostre necessário.



BREVE HISTÓRICO

As provas de slalom surgiram na Europa por volta das décadas de 30 e 40, sendo que no início apresentavam uma maior variedade de obstáculos artificiais que hoje.

Havia portas de uma só baliza, que o remador tinha de contornar, portas que deviam ser passadas de ré, portas que deviam ser passadas de frente descendo o rio, portas subindo o rio (remontas), e barreiras de balizas pretas e amarelas que muitas vezes se estendiam por quase toda a largura do rio, onde não se podia tocar.

Balizas verdes indicavam o lado direito da porta, e vermelhas o lado esquerdo.

Um toque em qualquer baliza e o remador era contemplado com 100 segundos acrescidos ao seu tempo. A ordem era ser limpo, e não necessariamente rápido.

Com o decorrer dos anos a coisa foi simplificando. Hoje só há dois tipos de portas: verdes (descendo o rio) e vermelhas (subindo o rio).

Não é mais necessário observar se a proa passa antes da popa ou vice-versa. O que importa é o sentido da passagem.

Um toque na porta e soma-se 5 s. Se não passar pela porta ou passar em sentido incorreto, soma-se só 50 segundos.

Esta diminuição no valor das penalidades, bem como a evolução no desenho dos barcos, sem falar nos remadores, tornaram as provas bem mais rápidas.

A tendência da simplificação continua, e já são realizadas algumas provas na Europa, onde só existem portas verdes.

No Brasil, em nossos primeiros slalons (1983 a 1986), ainda colocávamos portas de ré. Isto mesmo após a alteração das regras internacionais em 1985, pois as notícias custavam a chegar por aqui.

Em 83 e 84, o Paraná teve um bom começo, com a realização de duas provas de slalom no Rio Nhundiaquara. Parou por aí.

Foi só a partir de 1986 que as provas de slalom tornaram-se regulares, com a coisa pipocando vorazmente, a princípio em Goiás, Minas, Rio Grande do Sul, São Paulo, etc.

A partir de 88, após algumas experiências e contatos internacionais, o slalom rapidamente ganhou em qualidade. A habilidade dos atletas, e a dificuldade dos percursos foram lá em cima. A cada competição sentia-se uma considerável melhora.

A vinda de atletas europeus e norte-americanos durante o verão, com fins de treinamento, vem contribuindo ainda mais para elevar nosso nível técnico.

Hoje há no mínimo duas pistas permanentes de slalom no Brasil, com relativa infra-estrutura local, contando com sanitários, alojamentos, área para camping, etc:

Juquitiba, no Rio Juquiá, a 70 km da cidade de São Paulo, e em Três Coroas/ RS, no Rio Paranhana.

Ambos os locais costumam sediar provas do campeonato brasileiro, sendo que Três Coroas sediou o sulamericano em 89 e o panamericano em 90.

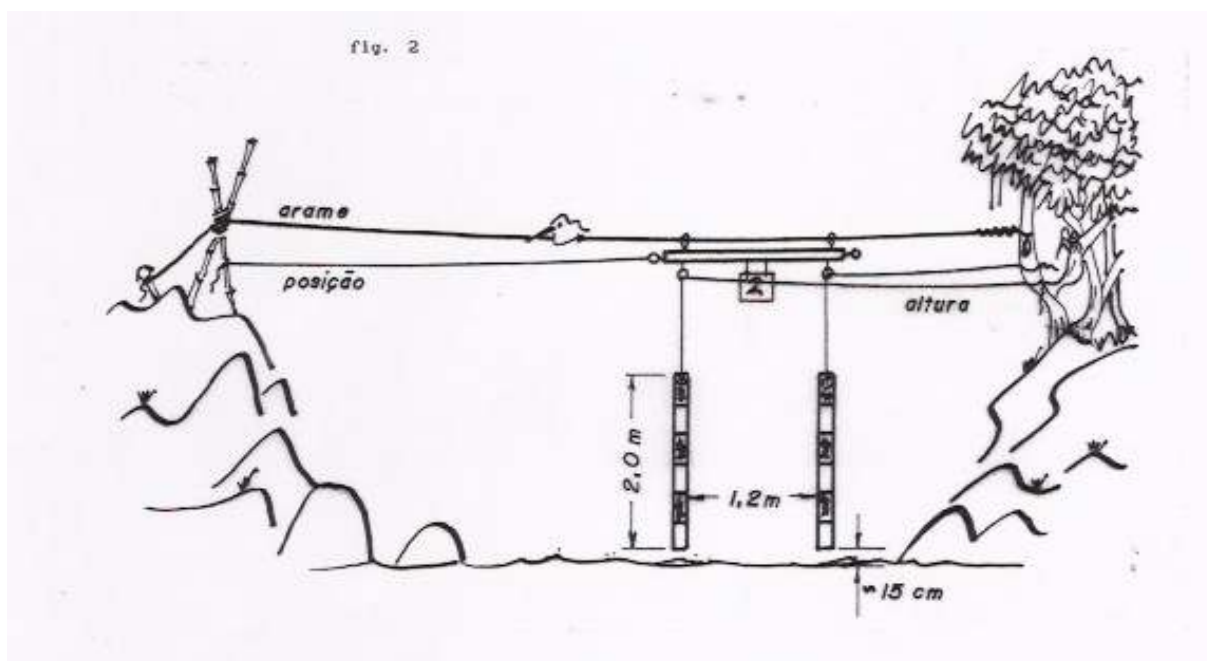
Até o momento, a quase totalidade dos barcos participantes são caiaques. Canoas C1, começam a pintar aqui e ali, e canoas duplas ainda não deram o ar da graça. Alguém se habilita?

QUANTO À PISTA

Não há um jeito ótimo de se montar uma pista que sirva para qualquer rio, em qualquer situação. Cada corredeira tem suas características e cada pista tem seus objetivos e necessidades, de modo que é preciso adaptar a pista a “n” fatores como: recursos econômicos, humanos, largura e variação do nível do rio, se a pista é para treino ou para uma competição de alto nível, etc.

Daremos mais ênfase aqui, ao método tradicional e mais comumente utilizado em pistas no Brasil, destinadas a competições de nível brasileiro e compatíveis com o regulamento internacional.

Algumas variações, bem como pistas de treino também serão abordadas.



CARACTERÍSTICAS.

Já de saída, algumas características devem ser observadas, caso não se queira fugir ao atual regulamento.

O comprimento máximo, é de 600 metros.

O número de portas é de no mínimo 20 e no máximo 25, sendo no mínimo 6 remontas.

A largura mínima das portas é 1,2 m , e a máxima 3,5 m. Na prática, quase todas tem 1,2m, com exceção de algumas paralelas.

A última porta deve estar a pelo menos 25 m da linha de chegada.

A altura das balizas em relação a água é de aproximadamente 15 cm, ou o tanto que for necessário para que nenhum respingo balance a porta.

Balizas com faixas verdes e brancas, são para portas descendo o rio, e vermelhas e brancas, para portas subindo o rio.

QUANTO AO PERCURSO.

Certamente, uma das primeiras coisas que se faz é dar uma olhada no local, candidato a pista de slalom.

Observe se há onde prender os arames, isto é , árvores ao longo de toda a margem ou não.

Há inúmeras formas de se dispor as portas ao longo da corredeira, procurando aproveitá-la do melhor modo possível.

Normalmente se procura combinações difíceis, mas possíveis de serem feitas em alta velocidade; sempre levando em consideração o nível técnico dos atletas.

Há aquelas portas que mesmo que o canoísta erre, ele consegue voltar para fazê-la. Quando há muitos iniciantes, quase todas as portas são assim. Mas não se pode esquecer das portas onde se houver erro, não há como tentar uma segunda vez.

Se a corredeira for fraca, é possível complicar nas portas, de modo que a coisa continua difícil. Já se a corredeira for forte, só se o nível técnico permitir.

É possível distribuir as portas homoganeamente ao longo da pista, ou fazer várias combinações “amontoadas”, intercaladas por alguns “sprints”.

A força da água deve ser bem aproveitada. Duas portas no mesmo arame, intercaladas por uma onda ou refluxo que deve ser surfado é uma ótima idéia.

Lembre-se também de uma porta verde, só possível de ré, de algumas verdes no remanso, de uma remonta merano, de uma remonta em “S”, de uma paralela e tudo mais que a criatividade permitir.

Um percurso nunca será simétrico, mas procure aproximá-lo disto. Faça o mesmo número de remontas e travessias para esquerda que para direita.

O acesso para a largada e para a retirada dos barcos deve ser fácil.

Os pontos de largada e chegada devem ser muito bem demarcados para não haver dúvidas.

Antes da largada é conveniente um trecho de rio onde seja possível fazer um aquecimento no próprio barco.

Os juízes normalmente são posicionados na margem onde o acesso for mais difícil, com o intuito de o público não ficar pentelando.

MATERIAL NECESSÁRIO

ARAME: é atravessado sobre o rio, e fixo para suportar todo o conjunto da porta. Sua espessura varia de 1,5 a 3 mm, dependendo da largura do rio. Arame ovalado de fazer cerca é uma boa opção.

LINHA DE PEDREIRO ou **CABO DE POLIPROPILENO:** utilizados para a regulagem da altura e da posição das balizas.

Três vezes a quantia utilizada de arame, em comprimento, é mais que suficiente.

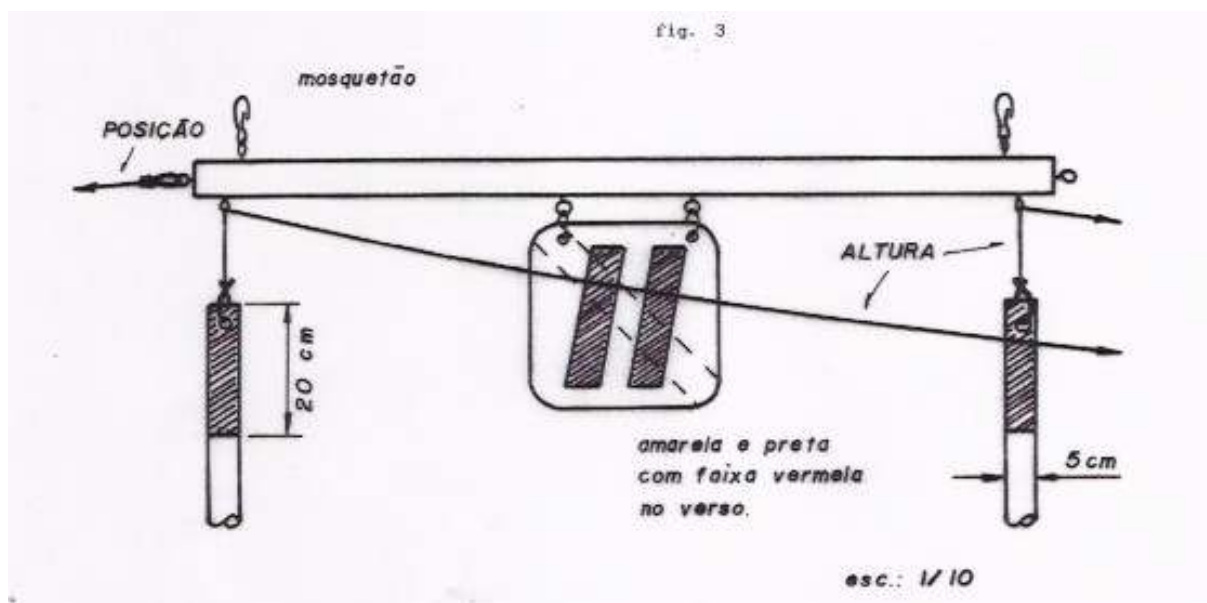
BALIZAS: são feitas de madeira ou tubos de PVC brancos, com diâmetro de 35 a 50 mm . Vão 2 m por cada baliza

Se forem de PVC, procure fechá-las em cima e em baixo, para que não afundem caso caiam na água.

As balizas de madeira, apesar de pesadas para carregar, tem a vantagem de não balançarem tanto com o vento. Encher parcialmente d'água as balizas de PVC também pode ser uma solução.

BARRAS DE MADEIRA: 1,3 a 2m por porta. A espessura sendo qualquer coisa em torno de 5 x 2 cm.

Se forem bem largas, tornam-se um bom espaço para a divulgação do patrocinador.



PLACAS: de 30 x 30cm , para a identificação das portas. Amarelas com números pretos e com uma faixa vermelha atrás.

MOSQUETÕES ou alfinetes de gancho grandes ou ganchos de cortina de banheiro: dois por porta, para pendurá-la no arame.

PITONS: 6 por porta.

TINTA: vermelha, verde, amarela, e preta. Branca só se as balizas já não o forem.

PALANQUES OU BAMBÚS: caso não hajam árvores onde prender os arames.

FERRAMENTAS: alicate, serra, furadeira, canivete, escada, etc...

MAPA DA CORREDEIRA: para desenhar o percurso a medida que se vai bolando e também para distribuir entre os atletas.

LIXO: latões ou sacos de lixo para o respeitável público não poluir o rio.

GENTE ou *Homo sapiens*: é a matéria prima mais difícil de se conseguir. Normalmente o que se encontra no mercado é de má qualidade, tem o olhar assim meio zozzo, orelhas grandes e não atende quando é chamado.

3 ou 4 exemplares de boa qualidade é o número mínimo, e certamente vão demorar o dia todo, ou mais, para montar 25 portas.

6 a 8 , divididos em 2 grupos, já facilita bastante. 3 grupos é melhor ainda mas já cai fora da realidade.

Há outros itens, não tão essenciais, mas que no caso de competições vale a pena lembrar, como:

BARRRAQUINHAS: ou qualquer coisa que proteja os juízes do sol e do calor infernal.

PRANCHETAS, CANETAS E PLANILHAS: também para os juízes.

SACOS DE LIXO; Agora para cada juiz proteger sua prancheta e planilhas da chuva torrencial...

Telefone, sistema de computação, cronômetros, saibro na estrada e lanchinho, fogem do escopo deste trabalho e portanto vou parar por aqui antes que comece a aparecer barcos, rio etc.

ANTES DE INICIAR A MONTAGEM

Divida as linha e o arame em várias porções, para que várias equipes possam trabalhar simultaneamente.

Todo material deverá estar pronto para uso, isto é: balizas furadas , barras com todos os pítons, placas pintadas , etc.

Canivete, faca, tesoura, facão, peixeira ou similar devem estar devidamente afiados.

Com o fim de facilitar a montagem e ajustes posteriores, todos os cabos que regulam a altura das balizas serão amarrados na margem onde o acesso for mais fácil, e os cabos que regulam a posição da porta, na margem oposta.

Dividiremos o serviço em duas etapas: a colocação dos arames, e a montagem das portas em sí.

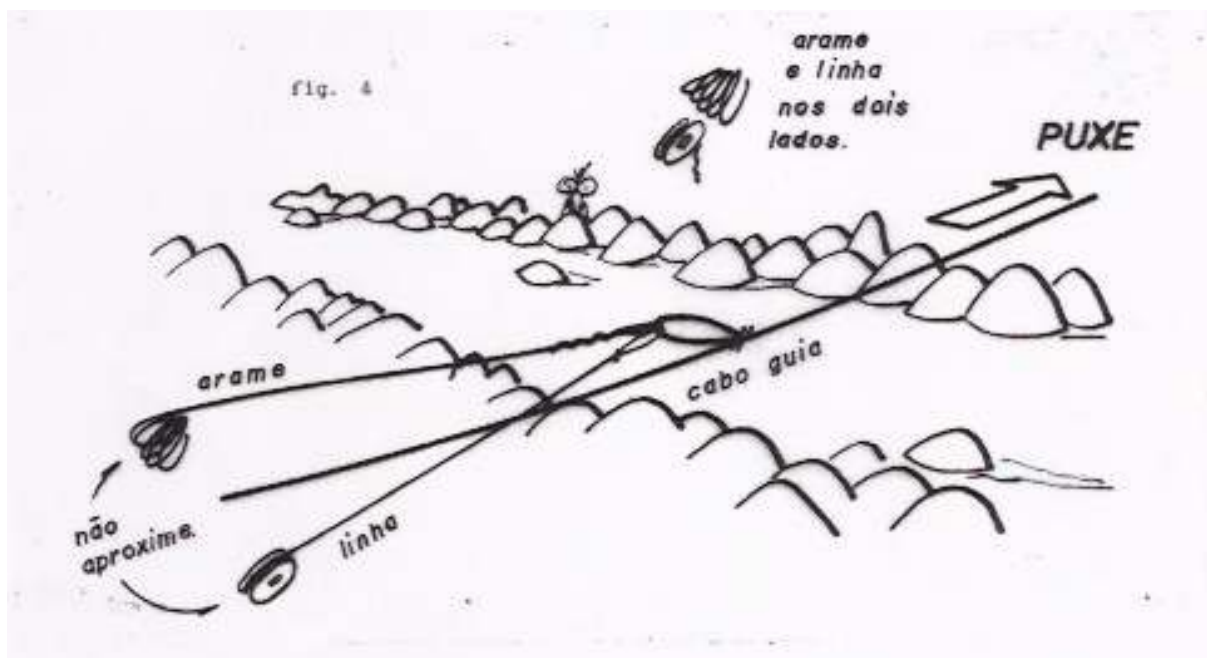
PRIMEIRA FASE: COLOCAÇÃO DOS ARAMES.

O ideal é colocar todos os arames antes de lidar com as portas, ou então um grupo inicia a colocação dos arames enquanto outro, mais atrás, vai armando as portas.

Muitas vezes, nesta fase ainda não está definido o traçado do percurso, e colocam-se mais arames que o necessário, com o objetivo de se poder escolher posteriormente.

É preciso, preferencialmente, duas pessoas em cada lado do rio.

Primeiramente atravesse um cabo de comprimento igual a largura máxima do rio. Este será chamado de “cabo guia”, e será utilizado para atravessar todos os arames e linhas.



A seguir faça uma laçada no cabo guia, amarre o arame e também uma linha, que será utilizada para puxar a porta.

Solte um berro para a outra margem.

Seus companheiros então, puxam e recebem o arame e a linha que serão amarrados provisoriamente em algum lugar.

Já em seguida, prendem no cabo guia, outro arame e linha para você puxar.

Durante este processo, é importante manter o arame razoavelmente afastado da linha, caso contrário os dois se enrolam.

Sempre desfaça o rolo de arame com cuidado, não permitindo a formação de dobras, que ocasionariam um ponto fraco, onde o arame pode arrebentar.

Quando o rolo de arame chegar ao fim, evite emendá-lo, pois uma emenda não permitiria que a porta desliza-se pelo arame na hora de puxá-la.

Os arames são esticados ao máximo que o muque permitir, apesar de que pode-se fazer uso de esticadores próprios.

Prenda o arame o mais alto possível, pois com o peso da porta ele vai ceder um pouco. Deve-se deixar também uma margem de segurança, para o caso de o nível de rio subir muito. Por outro lado, altura em excesso pode fazer com que o vento balance demasiadamente a porta.

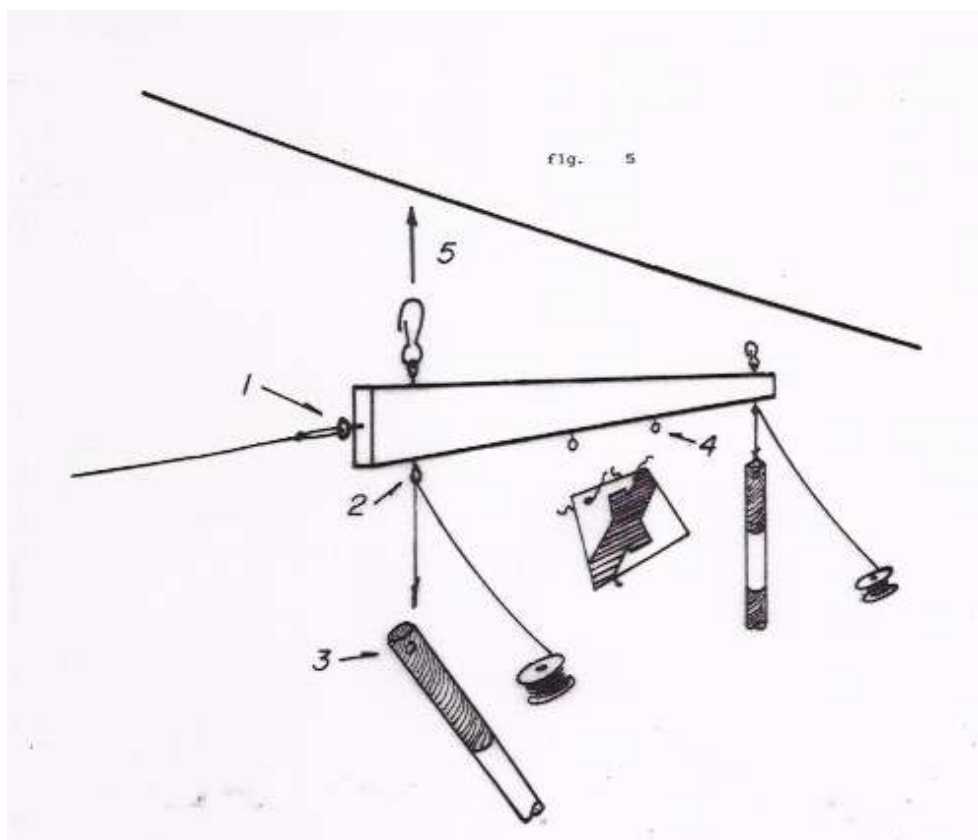
Nunca corte o arame ou os cabos de regulagem, muito na estica. Sempre deixe 2 ou 3 metros sobrando, para o caso de ser necessário mudar o cabo a um ponto de fixação mais longe, ou no caso de ser preciso reesticar o arame.

SEGUNDA FASE: MONTAGEM DAS PORTAS

Será feita com 3 pessoas por grupo.

Primeiro distribua todas as balizas, barras e números ao longo da margem, no local aproximado de onde será cada porta.

Amarre a linha que foi atravessada junto com o arame, em uma das extremidades da barra superior (figura 5, número 1).



Passe as duas linhas que irão regular a altura das balizas pelos respectivos pitons na barra, e amarre-as na extremidade colorida das balizas (números 2 e 3).

Segure os dois rolos de linha, e grite.

Da outra margem a porta é puxada até a posição correta e amarrada.

Por último, a altura de cada baliza é regulada e as linhas são amarradas, separadamente uma da outra.

A altura sobre a água deve ser de aproximadamente 15 cm, ou mais, até que nenhum respingo possa balançá-la.

Alguns pregos nos palanques, onde enrolam-se as linhas, podem ser usados para facilitar uma regulação fina.

Multiplique tudo por 25 e está pronto!

Quando não for mais utilizá-la desmonte-a totalmente. Caso contrário se não houver manutenção, os arames se soltam com o tempo e engancham em pedras próximas a margem, onde um canoísta pode facilmente embarçar-se.

Há casos em que os ladrões gentilmente se encarregam do desmonte.

RESUMINDO TUDO:

Com o auxílio de um cabo guia, você atravessa todos os arames, junto com todas as linhas de posição.

Amarra a linha de posição e o número, na barra.

Passa duas linhas pela barra e as prende nas balizas.

Pendura tudo no arame, grita¹ e regula a posição desejada.

DUAS PORTAS NO MESMO ARAME.

A montagem é idêntica a uma porta normal, só que você tem que ter certeza de que o arame está bem esticado, para que não ceda com o peso.

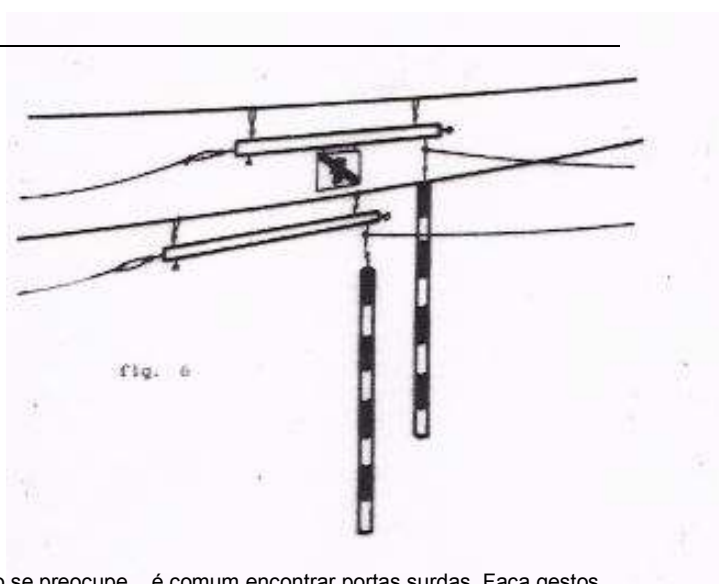
Caso você esteja montando as portas em seqüência numérica, lembre-se que talvez a porta 9 seja antes da 8.

PARALELA

Trata-se de uma porta cujo plano é aproximadamente paralelo ao sentido da correnteza.

Normalmente são utilizados dois arames, duas barras superiores e uma baliza em cada barra.

O número é preso na primeira barra, do lado pelo qual se entra.



¹ Se após uma insistente gritaria, a porta continuar imóvel, não se preocupe, é comum encontrar portas surdas. Faça gestos com os braços e pernas, e verá que logo ela deslizará pelo arame.

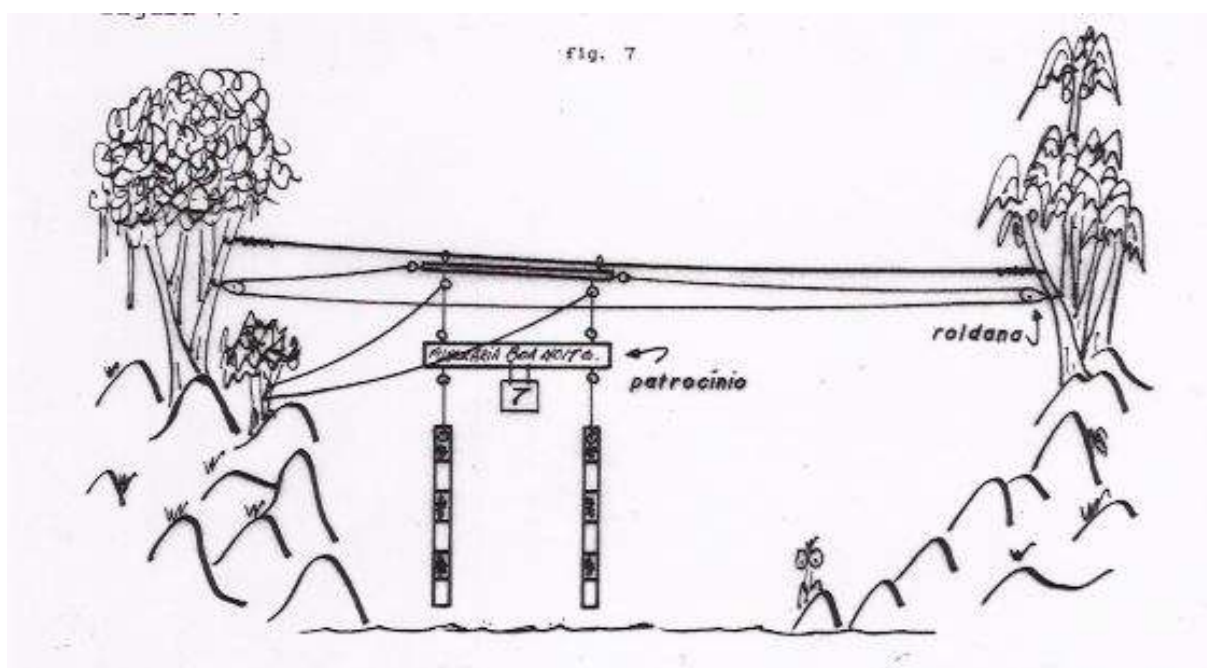
VARIAÇÕES:

ROLDANAS:

Pelo sistema que acaba de ser descrito, a altura das balizas é regulada a partir de uma margem, e a posição da porta, a partir da outra, de modo que são necessárias no mínimo duas pessoas para mudá-las de posição. Isto é: uma em cada margem.

A mão de obra é consideravelmente reduzida se tudo puder ser feito da mesma margem. Principalmente no caso de uma pista permanente de treinos, onde os percursos são mudados com grande frequência.

Dobra-se o comprimento da linha que regula a posição e adiciona-se uma roldana em cada margem, como pode ser visto na figura 7.



DUAS BARRAS.

A adição de mais uma barra transversal, proporciona um bom espaço para o patrocinador, e coloca o número da porta mais próximo das balizas, facilitando sua visualização.

PISTAS DE TREINO.

Pistas para treinamento, são bem mais simples e baratas.

Como balizas, qualquer bambu serve.

No lugar de mosquetões e pítions, somente furos com arames enrolados.

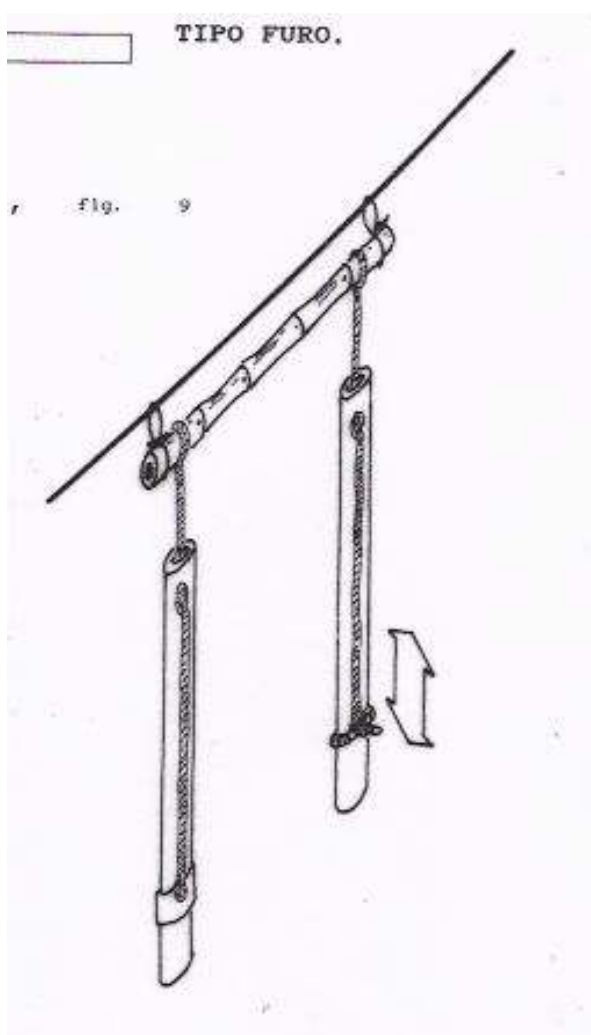
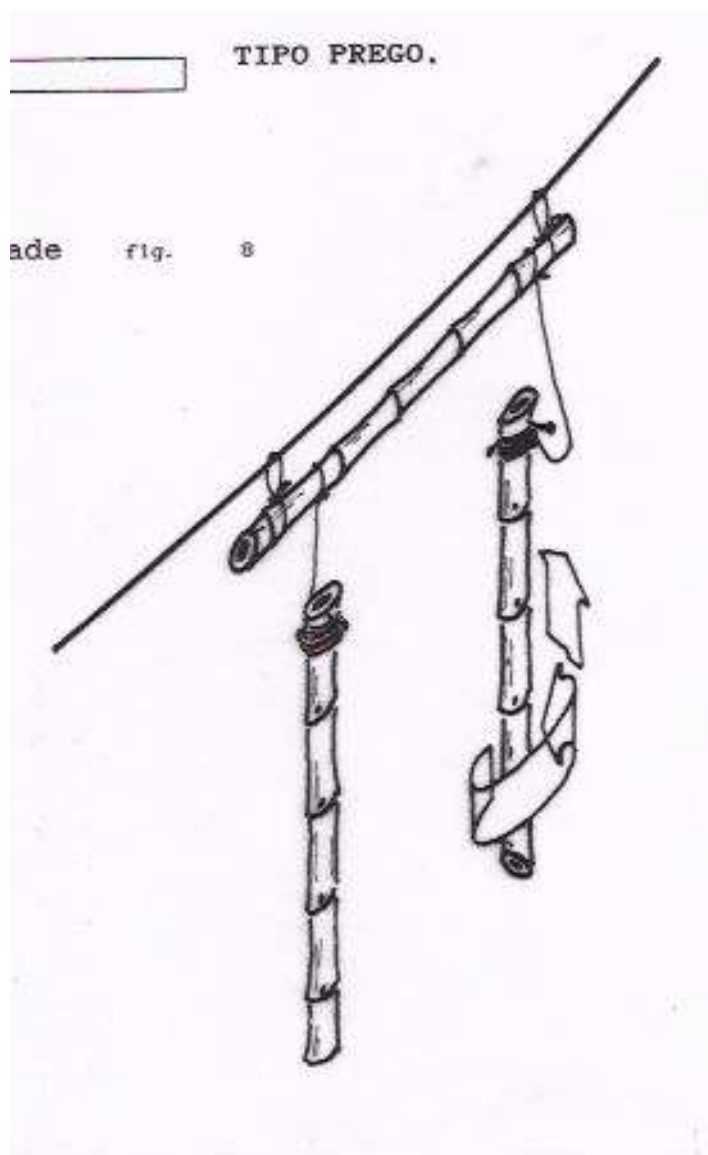
Quando se trata de água calma ou corredeira leve, a porta não é amarrada na margem, de modo que a mesma pode ser deslocada sem ser preciso sair do barco.

Há dois tipos principais: prego e furo.

TIPO PREGO.

No tipo prego a baliza é normalmente de bambu, com dois pregos na extremidade superior (próximos ao nó) e uma linha que vai dos pregos até a barra superior.

A altura é regulada levantando-se a baliza com a mão e girando-a, de forma a enrolar a linha nos dois pregos.



TIPO FURO

No tipo furo, a linha sai da barra superior, entra pela extremidade da baliza, sai por um furo, e é presa em volta da baliza através de uma laçada ou em um anel de plástico que fique relativamente bem justo.

A altura é regulada, deslizando-se a laçada ou o anel plástico para cima ou para baixo. O atrito entre a linha e o furo mantém a baliza no lugar.

No caso de serem utilizados bambus como balizas, deve-se tomar cuidado, para que os nós não impeçam que a laçada deslize.

Este tipo, permite uma regulação bem mais cômoda e rápida, principalmente quando se trata de corredeira.

Porém em rios que costumam sofrer grandes variações de nível, maiores que o comprimento das balizas, você pode ter problemas.

O QUE ACONTECE NA REALIDADE:

Normalmente você dispõe de quatro tipos de linhas, a sua escolha:

- linhas difíceis de se tirar um nó,
- linhas que não seguram os nós,
- linhas que se desfiam e se desmancham sozinhas.
- linhas que laceiam quando molham e fazem as balizas amanhecerem dentro d'água.

Do jeito que você recebeu o material no balcão da loja, você o leva para a beira do rio. Lá, mal acomodado, sobre pedras irregulares e sem ferramentas adequadas, você tem que parafusar os pítons nas barras sem furadeira, medir a largura das portas a olho, dividir em várias porções aquele gigantesco rolo de cabo para que todo mundo possa trabalhar, furar os tubos de PVC a canivete e fazer alguns números, com fita isolante preta sobre placas amarelas recém pintadas e pegajosas.

Há somente uma faca. Sem fio.

Antes de se atrever a pensar na pista, você tem de organizar um mutirão (de duas pessoas no máximo), e passar o dia todo removendo pedras do leito do rio, a fim de torná-lo "navegável". Desta forma você tem o privilégio de conhecer todas as pedras e correntes, como nenhum outro competidor!



Não há mosquetões, e você precisa abrir e fechar cada píton com um alicate, para poder colocar cada porta no arame.

Você descobre que alguém colocou um arame cheio de emendas e dobras, onde a porta não corre.

Você perde mais tempo procurando em cima de que pedra largou a faca, do que trabalhando.

Você olha pros lados e não vê ninguém.

Você olha pro rio e vê toda a chusma surfando alegremente.

A porta já está prontinha no meio do rio, quando você descobre que colocou o número invertido.

Idem, e descobre que a extremidade verde ficou para baixo.

Você procura a faca.

Alguém, cansado de esperar, deixa a linha balançando na água, a fim dela enroscar nas pedras.

Noutro momento, a linha escapa da mão. A baliza que é de PVC, cai na água e afunda.

Ótimo, pois não há balizas sobressalentes, e assim você aproveita a oportunidade para abolir uma porta.

A cada 10 minutos você percorre a margem toda atrás de alguma coisa, (da faca por exemplo).

Para atingir a posição desejada, uma das portas tem de passar pelo meio dos galhos de uma árvore: por mais que você puxe, a porta não vem. Você brinca de vai e vem, dando puxões fortes e curtos na linha. Daí a pouco a porta não vai mais nem pra frente, nem pra trás. Você puxa mais forte e a linha arrebenta...

“ – Onde foi que enfiei a faca?”

Seu olhómetro já previa, e quando chega na porta 14 todos os rolos de linha já acabaram.

O serviço é paralisado até que alguém vá comprar mais. (Se não for feriado, o que é comum).

Você está novamente a cata da faca. “- Cadê a faca, porra?”

Ao mesmo tempo em que com uma mão você monta a pista, com a outra você tem de ficar gentilmente levantando os cabos, para que a caterba que está de bubuia no rio não engate o pescoço.

Subitamente, você vê a placa da porta 2 passar calmamente boiando no rio, e ir embora.

Pode contar, que sempre aparece um competidor pentelho, que vem reclamar de que determinada porta é inviável. Que tá muito baixa, muito alta, que tá no raso, que é muito estreita, muito larga, que tem que ser mais pra lá, mais pra cá, que é muito fácil, muito difícil, que tira a dinâmica da prova, que vai desanimar os novatos, que não tem nada haver, que não condiz com a filosofia do slalom, que a religião não permite, etc, etc.

Se for de manhã , você usa a diplomacia: enrola o cara e diz que vai pensar na sugestão. Se for no fim da tarde..., bem, se for no fim da tarde, você faz como na figura 11.

Sua faca é tão cega, que você descobre que esfregar a linha nas pedras dá mais resultado.

Como certa porta ficou encostando na água, e o arame está difícil de ser levantado, alguém tem a brilhante idéia de passar a serra nas balizas, deixando-as meio metro mais curtas! Não é que deu certo!

Bem, a esta altura você decide que ao invés das 25 previstas, 20 portas já é mais do que suficiente.

Finalmente você termina!

Exausto, faminto, com frio, puto, porém satisfeito, você ainda vai passar a noite, num certo "bailão do canoísta".

No dia seguinte é a competição.

Após 2 hs de sono, é madrugardinha e dar uma olhadela no rio. Daí descobrir, para seu deleite, que a chuva que caiu durante a noite, fez o rio subir 1 metro.

Dá-lhe levantar todas as balizas e alguns arames, bem como mudar de lugar trocentas portas que ficaram impossíveis.

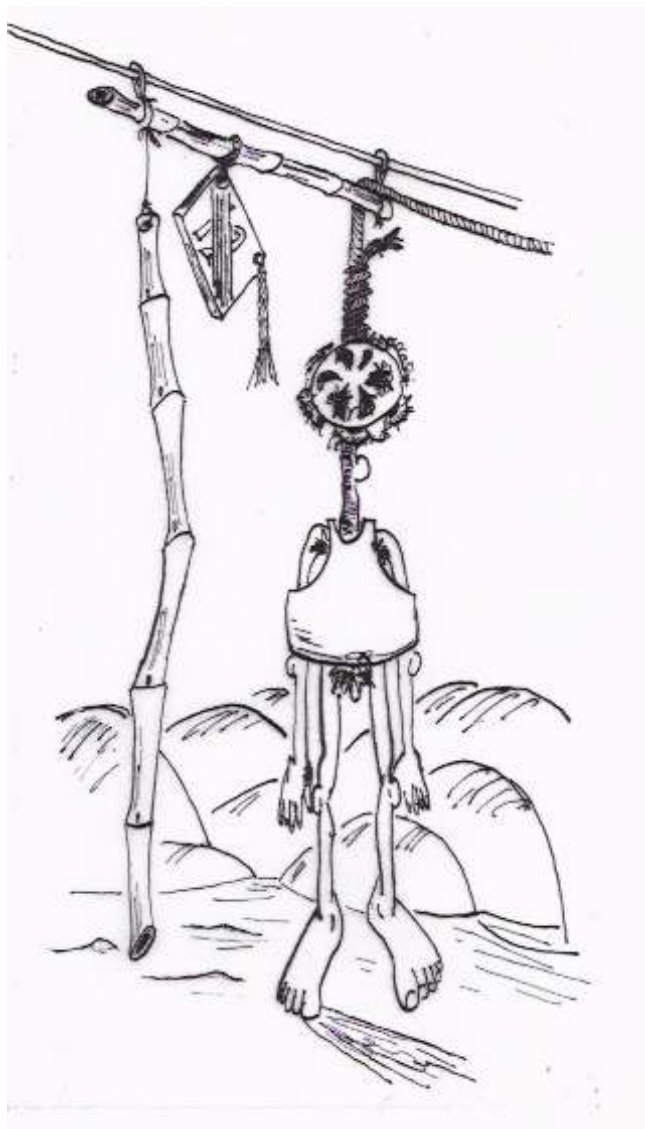
Quando com um razoável atraso, a prova finalmente começa, o público não pára de tropeçar e engatar o pescoço nas linhas, estrategicamente amarradas.

Algumas portas despencam...

No fim do dia, quando mais nada pode dar errado, vem a descoberta de que os juízes não estão cronometrando na linha de chegada, e sim na última porta. Aquele seu pique final de 25 metros, a todo vapor, foi inútil por duas vezes!

Você promete nunca mais montar pistas. Na próxima vai só ficar olhando. Não vai mover uma palha. Faz promessa e até acende vela. Quer mais é ver o sururu.

Daí um mês, lá está você dividindo um enorme rolo de linha...²



² e procurando a faca

ALÉM DA PISTA:

Naturalmente, para organizar uma prova de slalom, só a pista não basta:

ARBITRAGEM:

É um dos pontos mais delicados do slalom, além de já ser um problema crônico no Brasil. Não basta treinar os juízes com antecedência. É preciso avaliá-los para ter certeza de que estão sabendo.

Consulte o regulamento internacional da FIC.

SEGURANÇA:

Ao longo do percurso deve haver pessoal treinado para ajudar alguém que abandone o barco.

Uma ambulância raramente é utilizada, mas deve estar lá.

Leia:

BECHDEL, Les; RAY, Slim. *River recue*. Boston, AMC, 1985.

TÉCNICA:

Se você for competidor é do que mais vai precisar.

Coma:

ENDICOTT, Willian T. *The Ultimate Run*. Baltimore, Reese Press, 1983.

BRITISH CANOE UNION. *Kayak Slalom; an introduction* 1987.

NEALY, Willian. *Kakak*. Birmingham, Menascha Ridge Press, s. d.

APÊNDICE A.

PENALIDADES.

As penalidades consistem em alguns segundos, gentilmente acrescentados ao tempo de sua descida, quando você não se comporta direito.

Você ganha 5 s. quando passar pela porta corretamente, mas tocar em uma ou em ambas as balizas.

Você tem o direito de tocar quantas vezes quiser na mesma porta, mas só ganhará 5 s.

50 s é o máximo que se consegue receber em cada porta.

Você é contemplado com 50 s quando:

- Tocar na porta sem passar corretamente por ela.

- Afastar a porta intencionalmente com o intuito de facilitar a passagem.
- Cruzar o plano da porta emborcado, isto é, com o tronco totalmente submerso.
- Passar pela porta em sentido contrário ao indicado.
- Não passar pela porta. (Lembrando que você só não passa pela porta, quando iniciar a seguinte). Em outras palavras: se bater ou cruzar a porta 3 antes de ter feito a porta 2, ganha 50s na 2.
- E no caso dos três competidores de uma equipe demorarem mais de 15 s para cruzarem a linha de chegada.

Passar por baixo das balizas, sem tocá-las é perfeitamente normal e não se é penalizado.

Você pode fazer inúmeras tentativas, a fim de passar por uma porta, mas se não tiver tocado, nem cruzado o plano entre as duas balizas não será penalizado.

Melhor que ser penalizado é ser desclassificado. Você consegue isto quando:

- Sair de dentro do barco.
- Cruzar a linha de chegada emborcado.

GLOSSÁRIO.

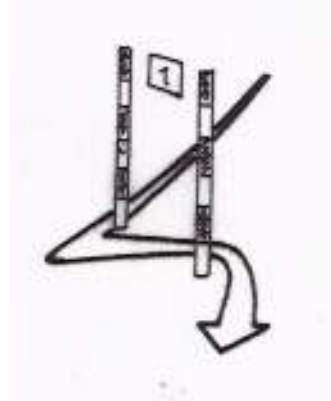
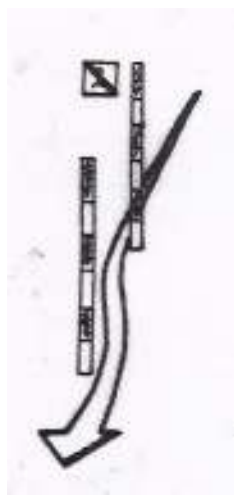
C1: canoa para uma pessoa. O remador posiciona-se ajoelhado, e o remo possui um só pá.

C2: canoa para duas pessoas.

K1: caiaque para uma pessoa. O remador posiciona-se sentado, e o remo possui duas pás.

MERANO: tipo de remonta, onde a aproximação é feita entrando-se no remanso pela frente da porta, girando-se 180 graus (dando-se as costas para a porta), e daí ultrapassando-a.

Veja também, porta 5 , na figura 1.



PARALELA: porta posicionada aproximadamente paralela ao sentido da corrente.

Veja figura 6 e figura 1, porta 4.

REFLUXO:

Onda formada pela passagem da água sobre um obstáculo. No caso, a onda está sempre quebrando, de modo que a água da superfície sobe o rio. Pode assumir uma infinidade de formas diferentes, sendo que alguns são difíceis de serem ultrapassados, podendo “prender” o canoísta por algum tempo.

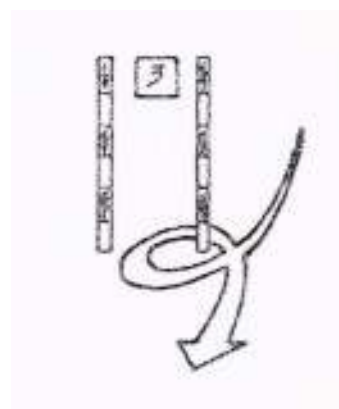


REMANSO: Local geralmente calmo (nem sempre), onde a água sobe o rio, normalmente atrás de uma pedra ou próxima a margem.

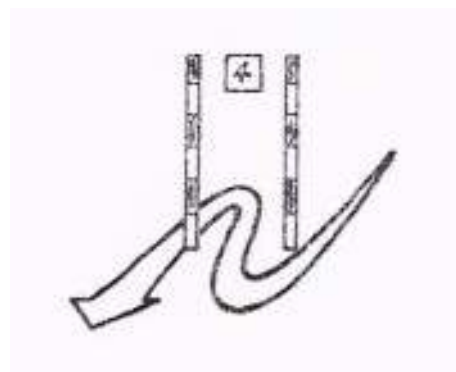
Tem um montão na figura 1.

REMONTA: Porta por onde o canoísta deve passar subindo o rio. É pintada com listas vermelhas e brancas.

Na figura 1, são as portas 2, 3, 5, 9, 19 e 22.



REMONTA EM “S”: Remonta onde a aproximação é feita por um lado e a saída pelo outro.



TRAVESSIA: Atravessar o rio, transversalmente, de uma margem em direção a outra.

Na figura 1, da porta 9 para a 10, ela está bem caracterizada.