



Este es el lugar donde se forjó la vela en tierra en España. Es una pena el estado en que se encuentra la sede social del club más antiguo de la península federado. Un precioso chalet en consonancia con el entorno.



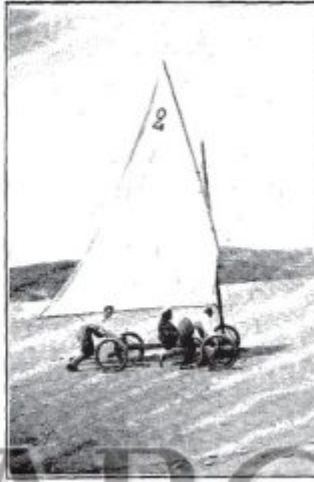
Seguimos la investigación tras las indicaciones de Marcos y Germán.

Lo recopilado hasta, ahora nos lleva a una situación semeja a la actual acerca de los comentarios sobre las características de este "nuevo deporte". Solo lo diferencian los actores de dicha actividad y los avances tecnológicos. Ahora será popular y debemos ponernos a la altura del resto de países europeos que no perdieron este deporte.

DEPORTES

¿Qué porvenir le está reservado al velero de playa? Indudablemente, si juzgamos por el grato placer que hace experimentar a los aficionados, el alcance del nuevo deporte (porismo en los perfeccionamientos con que este año se ha presentado en las playas de Inglaterra y Francia) es insospechable.

Los bañistas de determinadas arenas extranjeras le han hecho motivo de su predilección, y el aparato ha logrado una boga considerable, hasta el punto de que se han celebrado varias series de regatas, con premios de consideración. Todo estriba ahora en que cualquier Federación quiera patrocinar estas pruebas, fijando los primeros reglamentos alcanzados. Pronto vendrá el afán de la

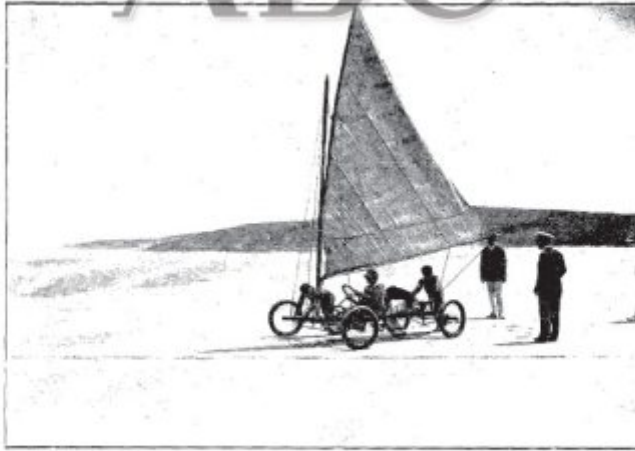


E. N. EL REY FRANCISCO EL NUEVO DEPORTE EN COMILLAS, LA PLAYA DE SAN PEDRO DE NEREA DEL "AEROPLAGO"

velocidad a intentar batir esas cifras, y en breve llegaríamos a concursos internacionales, cuya tendencia, por leve que ahora parezca el motivo, no se puede prever.

Es un dato de alto valor para juzgar de la posible importancia deportiva, que del velero de playa al velero del hielo, además de la escasa distancia substancial, hay breve espacio de tiempo; y los mismos maestros que navegan diestramente a la orilla del mar pueden deslizarse sobre el hielo a velocidades insospechadas sin auxilio de motores ruidosos y anti-páticos: con el solo apoyo sagazmente recogido en las infladas velas del soplo de viento.

En España, el aeroplago rueda con cierta familiaridad sobre la suave al-



E. M. LA REINA DOÑA VICTORIA A BORDO, TAMBIEN, DE UN "AEROPLAGO", EN COMILLAS



ALGUNAS ESCENAS DEL VUELO DE UN VELA, EN HAWAII.

fombra de algunas playas noruegas, y varias aristocráticas familias saben de sus encantos gratisimos. Aún no hace muchas semanas, Sus Majestades hicieron varias experiencias sobre estos veleros en la playa de Comillas, la ciudad precursora del *aveplage* en nuestro pueblo, quedando gratamente impresionados del fácil manejo y de la sana distracción.

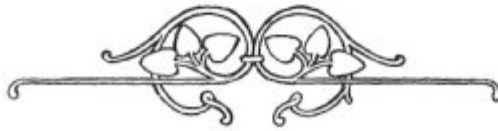
Hay que señalar que los accidentes, que en los comienzos del aprendizaje suelen ser frecuentes, carecen siempre de importancia, por lo bajo del centro de gravedad del artefacto, y son, en cambio, por lo aparatosos, motivo de estruendosa algarazara para actores y espectadores. Más tarde,

cuando se llega a dominar se cuenta con un *avanzado* *avanzado*, el virtuosismo permite demostraciones magníficas, y en las regatas terrestres la maestría ha de evidenciarse como sobre las olas, no sólo aprovechando bien el viento, sino también procurando quitárselo a los rivales.

Tiene, en definitiva, el velero de playa motivos suficientes para llegar a ser, con sus modalidades de verano e invierno, un deporte favorito y hasta popular. Que podáis lograrlo, es otra cosa.

Tom Ray.

(FOTOGRAFÍA DE FOX Y DUNN)





SALÓN DE JUEGOS

parte en diferentes partidos, así como en otros deportes que al propio tiempo se cultivan. El tennis, por ejemplo, que parece completamente obligado de los clubs de golf, cuenta con dos courts magníficos y perfectamente emplazados. Pero lo más nuevo, y lo que tal vez sea en Ovambé donde únicamente se cultivaba en España, es el deporte del *sevo-plog*; estos esbeltos aparatos, que necesitan para desplazarse una playa de condiciones no muy corrientes, tienen allí terreno apro-

piado; movidos en parte por el viento, que riza sus velas, y por las ruedas, que se deslizan rápidas al borde de las olas, pasan con una velocidad increíble sobre la arena, poniendo a prueba la pericia del conductor, lo que da lugar a interesantes carreras, en las que ya han tomado parte S.S. A.A. el príncipe de Asturias y los infantes, disputándose algunos premios. Es un *sport* que cuenta con muchos apasionados.

También en el *golf* se han jugado este año y el anterior grandes partidos, en los que tomaron parte, además de la numerosa y aristocrática colonia de Comillas, jugadores muy notables de los Clubs de Madrid, de Barcelona, de San Sebastián y de Bilbao.

Es presidente honorario del Real Club de Ovambé Su Alteza Real el infante D. Jaime, y vicepresidente honorario, el duque de Alba, formando su Junta directiva: el conde de Güell, marqués de Comillas, presidente; el marqués de Lamadrid, vicepresidente; vocales: el duque de Santo Mauro, el conde de la Cigera, D. Anto-



SALONCITO PARA LOS HUÉSPEDES

El Velero de Playa

POR TOM BAY

INICIADO a la vida hace muy pocas temporadas con titubeos que parecían presagiarle efímera existencia, el velero de playa (*aéroplane* le denominan los franceses) ha entrado recientemente dentro del cuadro de las distracciones favoritas a orillas del mar, y aún es de presumir que se incorporarán sus experiencias a las amplias relaciones de la vida del deporte de acción.

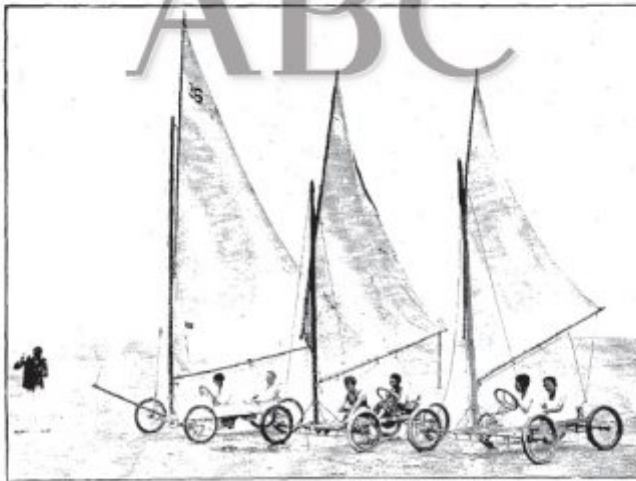
El velero de playa es, sencillamente, el balandro de tierra. Tiene su pariente más próximo en la más ágil de las embarcaciones que surcan las aguas; pero, al propio tiempo, es hermano gemelo del aerodeslizador que apareció hace algunas temporadas sobre las pistas de hielo durante la invernada deportiva. Entre éste y el velero de playa, del que nuestras ilustraciones dan una referencia muy exacta, no hay más diferencia que la particular forma de rodar uno y patinar el otro, y, a su vez, los dos son encarnaciones del balandro, que, aprovechando el más ligero soplo de la brisa, rasga velozmente el cristal del mar.

Para la extensión del más sano deporte portivo sólo es indispensable gozar de una playa dilatada. En la tierra, como en el

mar, las velas, al empuje del viento, mueven el artefacto. hábilmente dirigido, tan velozmente, que bien pronto el velero ha rodado una extensión de varios kilómetros.

El *aéroplane* es extraordinariamente simple. Sobre dos juegos de ruedas, unidos por sus ejes correspondientes, y en relación las posteriores con el volante de dirección, exactamente igual que el de un automóvil, va situada la tabla donde se colocan, con mayor o menor lujo de detalle, los asientos de los conductores. Precisamente de la mitad del eje de las ruedas anteriores, fuertemente sujeto a la tabla de los balandristas, se yergue el *poie mayor* del navío sosteniendo el velamen, que, al conjunto de Eólo, anima la esquemática embarcación.

Son casi siempre dos o más los tripulantes del velero, puesto que necesariamente uno ha de ir pendiente del volante de la dirección y otro de la maniobra de la lona. Aquél es, pues, el verdadero timonel, ya que a sus indicaciones ha de obedecer este otro, cuyo papel será rápido y atinado para identificar la acción del guía con la del aire que empuja el artefacto.



SEÑALAS MENORCINAS DISPUESTAS PARA UNA CÁMARA DE "AÉROPLANE". EN LA PLAYA DE BARDELET, EN EL NOROCC DE FRANCIA.

DEPORTES. TOROS Y TOREROS. RESEÑAS Y NOTICIAS

Informaciones taurinas y deportivas. Fútbol. Concurso hípico. El deporte en el extranjero.

INFORMACIONES TAURINAS

Estado del novillero Paquiro

El novillero Paquiro, cogido el pasado domingo en la plaza de Vista Alegre, ha experimentado una notable mejoría en el día de ayer. El doctor Villa le practicó un nuevo reconocimiento, sacando la herida en aspecto normal. Aunque la gravedad no ha desaparecido, parece cesar el peligro de la perforación.

El bandido se encuentra más asustado. El diestro Paquiro se agravó considerablemente

En las tres de la madrugada de hoy se ha agravado considerablemente el diestro Paquiro, en el Sanatorio donde se halla, recibiendo su colapso.

Se le prestaron con toda rapidez los auxilios de la ciencia.

Banquete a Valencia II

Un grupo de amigos y admiradores de este valenciano organizó el sábado con un banquete, en Tortosa, a las once y media de la noche, para celebrar los triunfos de dicho valenciano de toreros.

De sobremesa, un oratorio, compuesto por algunas de la orquesta del Teatro de la Música, dará un bello espectáculo.

INFORMACIONES DEPORTIVAS

De la portería a la cancha

Son Sebastián 25, 11 mañana. El guardameta de la Real Sociedad, Sr. Izaguirre, ha debutado como portero profesional de reserva.

Diez y seis mil kilómetros en aeroplano

Son Sebastián 25, 11 mañana. Se encuentra en fase el alemán Juan Fischer, que lleva recorrido cinco kilómetros en aeroplano, que es una especie de bicicleta con hélice movida por el viento. Le faltan por recorrer 60.000 kilómetros.

Fútbol

Una interpretación del Colegio Nacional de Árbitros sobre el penalty

El Colegio Nacional de Árbitros ha dirigido una circular a los presidentes de los Colegios Regionales, interpretando el caso de que "al lanzarse un penalty se lanza en el área un jugador del bando atacante".

El Comité resuelve: A) Si el balón pasa entre los postes y por debajo del larguero, el penalty será respetado.

B) Si el balón sale directamente por la línea de gol, se concederá un saque de portería (goal-kick).

C) En cualquier otro caso se concederá un golpe franco (free-kick), que no valdrá gol directo, en contra del bando que cometió la infracción, lanzado desde el lugar

en que se cometió. El árbitro puede dejar de aplicar lo prevenido en esta regla si considera que ello redundaría en beneficio del bando atacante.

D) Cuando a la vez se interesen al ejecutar el penalty jugadores de ambos bandos, el penalty deberá ser repetido en todo caso.

Fuente de resolución el Comité en que cualquier falta debe ser castigada, y no premiada.

Para dar mayor fuerza a tal resolución, el Comité se ha dirigido a la Comisión Internacional de Reglas de Juego, domiciliada en París, interesando sea reformada la regla 12 del siguiente modo:

"Regla 12. En el caso de infracción intencionada de la regla novena, cometida por el bando defensor, fuera del área de penalty, o por el que sitúa dentro de dicho área, se concederá un golpe franco al bando atacante, desde el punto donde se cometió la falta.

En caso de infracción intencionada de la regla novena cometida por el bando atacante, dentro del área de penalty, se concederá a los jugadores un golpe de castigo, que se tirará desde la zona del penalty, sujetándose a las siguientes condiciones: Todos los jugadores, excepto el que tira, se retirarán al campo, el portero del bando contrario se colocará fuera del área de castigo, y por lo menos a diez yardas (9,1 m) del área de castigo, desde se va a tirar el golpe. El portero no puede volver a entrar en el área de gol. En tal caso se tirará en juego tan pronto como haya sido dado el puntapié, siendo válido el gol marcado de un penalty; pero el balón no puede ser tocado nuevamente por el jugador que dio el puntapié, hasta que no haya sido tocado por algún otro. Si fuera necesario se prolongará el juego el tiempo suficiente para que pueda efectuarse un penalty ya concedido. Se concederá golpe franco si el balón sale al salir del área de castigo por segunda vez por el mismo jugador que verificó el puntapié, antes de que hubiera sido tocado por otro jugador. El árbitro puede dejar de aplicar lo prevenido en esta regla si estima que si aplicarla redundaría en beneficio del bando atacante.

Si al verificarse un golpe de castigo al balón pasa entre los postes y por debajo del larguero, el gol marcado no será anulado por ninguna infracción cometida por el bando defensor."

"Adición.—Si al verificarse el golpe de castigo se interesen en el área de penalty un jugador del bando atacante:

A) Si el balón pasa entre los postes y por debajo del larguero, el penalty será respetado.

B) Si el balón sale directamente por la línea de gol, se concederá un saque de portería (goal-kick).

C) En cualquier otro caso, se concederá un golpe franco (free-kick), que no valdrá gol directo, en contra del bando que cometió la infracción, lanzado desde el lugar en que se cometió.

D) Cuando a la vez se interesen al ejecutar el penalty jugadores de ambos bandos, el penalty deberá ser repetido en todo caso."

Otras noticias

Gijón 25, 11 noche. La Federación Asturiana ha acordado, con relación al partido Santa-Ovidio, que hubo de suspenderse el día 15 a los treinta y dos minutos de juego, por agresión del público al árbitro, que presidió a repetirse en Gijón, descomulgando el tiempo jugado, y actuando como árbitro el mismo que fue agredido, como satisfacción a éste. Decidió también clausurar el campo de Torre de los Reyes, de Sarra, durante dos meses, debiendo jugarse en campo neutral los partidos de campeonato que correspondían verificarse en el estadio durante aquella clausura.

Boxeo

El smatch de anoche en Price

Comenzó la sesión con el combate de los ligeros Jiménez-Servatón, a seis asaltos de tres minutos. Sin grandes emociones, los dos atletas demostraron acometividad, golpeándose con fuerza. Venido, por puntos, Jiménez.

Lucharon después Iru y Salas, a ocho asaltos, también de tres minutos. Previsiblemente un preciso juego de Iru, aprovechando muy bien la izquierda; pero lo diestro del español hacía inútil el ataque. Más fuerte el otro, en el segundo round, aprovechando un descuido de Iru, logró alcanzarle con un directo de la derecha a la mandíbula, que lo puso a...

El tercer combate fue entre Lizaso y Calde, pesos pluma, a 10 rounds de tres minutos. Lizaso se fue presentando con un buen estilo de gran boxeador. Empleo muy bien la izquierda, con la que castigó a Calde, pero pluma, a 10 rounds de tres minutos. Lizaso se fue presentando con un buen estilo de gran boxeador. Empleo muy bien la izquierda, con la que castigó a Calde, pero pluma, a 10 rounds de tres minutos. Lizaso se fue presentando con un buen estilo de gran boxeador. Empleo muy bien la izquierda, con la que castigó a Calde, pero pluma, a 10 rounds de tres minutos.

El último espectáculo, a cargo de Ricardo Añó y el olímpico Schladensiefen fueron los boxeadores madrileños que juegan la bondad de pasarse por la secretaria de la Agrupación Ferroviaria, calle de Trujillo, número 7, en la noche de hoy o de mañana, de ocho y media a nueve, para actuarles un asalto de gran interés.

Concurso hípico

Madrid 25, 10 mañana. En el campo de la Sociedad Hípica ha empezado el concurso hípico anunciado.

A pesar de la desagradable del tiempo, hubo un gran número de público.

En la prueba Primo de Rivera obtuvo el primer premio el suizo D. Joaquín López Ferrón. En la prueba Nacional, el teniente D. Pedro Vázquez. En el recorrido de tropa, el herrador Sr. Medina. En la prueba Haras, el profesor de Equitación Sr. Gómez.

El concurso continuará el jueves.

EL DEPORTE EN EL EXTRANJERO

Irigoien deja la pelota y se dedica al abel canto

París 25, 1 tarde. El famoso jugador de pelota vasca Irigoien ha decidido abandonar el deporte que le dio fama para dedicarse al abel canto, para poseer una cruzma y bien recibida voz de tenor. En breve marchará a Jaula.

ABC (Madrid) - 26/10/1937, página 36. Copyright by news esp. se concede licencia a Madrid, sin gastos, expresos y sujeta a condición, incluyendo, en particular, su uso reproducción por prensa, a disposición como material, material o cualquier otro forma, con fines educativos o científicos, siempre que se mantenga intacta la integridad de la obra y se reconozca la autoría.



Pocos son los recuerdos que quedaron después de la guerra pero aún tenemos documentos gráficos Con personajes como los herederos del marqués de Comillas, López Güell, La Familia Real, los duques de Alba, etc, que disfrutaron en nuestra tierra de ésta actividad. Seguiremos investigando



Estas cuadras, fueron las cocheras de los “aeroplages” que se guardaban en el Real club. Envidiable en nuestros tiempos, pero el desarrollo de nuestro deporte así lo exigirá, antes o después.

Continúa nuestra vuelta atrás con nuestro deporte y gracias a la amabilidad de las gentes que habitan nuestra comunidad y Comillas en este caso, en particular, nos ponen en contacto, desde nuestro centro de reunión el bar Filipinas con el Conde de Movellán, (Neluco) para todos con los que hablamos, el es quien puede ser el mejor cronista de lo acontecido.

Amable y deportista, entre otras aficiones en especial, el motociclismo.

Ya en los años 60, nos comenta el interés por su parte por nuestro deporte, al que le gusta llamar “aeroplaya”, aparte de galicismos y denominaciones actuales. El entonces ministro, d. Manuel Fraga Iribarne, según nos cuenta, no desechaba la posibilidad de recuperar éste deporte si hubiera un mínimo de “aeroplayas” en Comillas, el entonces príncipe de España parece que también tenía conocimiento y le agradaba la idea.

Nuestro interlocutor, junto con dos conocidos más, que espero transcribir correctamente, el marqués de Lamadrid, y el señor Moro, estaban dispuestos a adquirir entonces aeroplayas para su desarrollo en nuestra comunidad al elevado precio de entonces de unos 1000 dólares americanos cada uno. Desgraciadamente, el problema, ya no era sólo el poder rodar con los aeroplaya, si no, la traba administrativa de los aranceles de la época, sobre algo que no eran exactamente automóviles, aunque así querían tratarlos. Ummmmh.....¡Como nos recuerda todo a los tiempos actuales.....!.

El campeón del mundo de la época, una especie de Eric Tabarly, pero no en vela náutica, era Alain Demoury, campeón del mundo, que rodaba a sus anchas por Boulogne Sur Mer, que producía a su vez sus propios aeroplayas, Los de los años 20 se adquirían en la fábrica de aviones “Bleriot”.

El señor Demoury, estaba dispuesto a mostrar los aeroplayas y rodar en nuestras playas,... como sigue siendo habitual en el mundo del deporte y en especial en el nuestro.

Entre otras hazañas del señor demoury y otros seguidores, hubo una especie de ruta por el Sahara, que tuvo mucho seguimiento por varios medios aéreos.

Yo a su vez, le informo a mi amable contertuliano, de que en nuestro país ya hay fabricantes e iniciativa, mientras cambiamos impresiones sobre las diferentes características de unos y otros aeroplayas.

Me comenta, que los Aeroplayas de los años veinte eran voluminosos, tanto en Velamen como en manga (anchura) unos 3 metros por lo menos y se construían en madera de espino por su flexibilidad. Así siguieron siendo en los sesenta. Me recalca, que eran sorprendentemente flexibles. Los de los años 20 comenzaron a ser de dos plazas, uno al costado del otro copiloto, realizando las funciones, de patrón y de “trimmer”(con la escota regulando vela) respectivamente. El, aprecia, que entonces, esas ruedas que al ser multirradiales y ahora nos parecen de bicicleta, realmente eran de motocicleta, debido a su anchura.

En los sesenta se podía elegir entre dos modelos de aeroplaya, y ya, eran más tipo triciclos, variando la plaza del copiloto, si lo hubiere.

Los auténticos precursores del deporte fueron los herederos del título de la Marca de Comillas, los señores López- Güell, que eran auténticos enamorados de los deportes en general y los practicaban con auténtica destreza. Entre otras cosas me narra, las destrezas de un tocayo mío, muy aficionado al motociclismo y sus peripecias como piloto en diversos circuitos de la época.

Y que mi interlocutor pertenece a un club motociclista, como se comprueba en el entorno donde nos entrevistamos.

Ha sido un placer. Muchas gracias por su información.

Me doy cuenta de que esta labor no es en vano, ***no se puede permitir que vuelva a desaparecer éste deporte nacido en Cantabria***. Lo hemos recuperado para que no vuelva a olvidarse.

Las fotos y los recuerdos de “Neluco”, Marqués de Movellán, son un gran recuerdo histórico y él es capaz de distinguir entre otros a sus familiares y notables de la época con quien compartieron historia.

En las siguientes imágenes podemos ver al menos que un mínimo de ocho aeroplanas rodaban en Oyambre.



Gracias al Centro de Documentación de la Imagen del Ayuntamiento de Santander podemos disfrutar de ésta fotografía, única, pues con la guerra y los hechos acaecidos sufrieron los bienes y muchos álbumes importantes.



c/Ayuntamiento de Santander. Centro de Documentación de la Imagen de Santander.CDIS.

Pablo Doumarco . Nuevo aeroplage presentado en el Real Club de Oyambre 1925

Información: Fue presentado por las señoritas López Güel (ilegible) y Arnús y los señores Satrústegui, Benjumea y (ilegible)

A continuación un escrito acerca de nuestro deporte, su historia y de Germán Pérez Peña por dña. Ángeles Sánchez Gandarillas:

KITEBUGGY y el Rey Alfonso XIII

Hace tiempo que tengo ganas de escribir sobre este deporte supuestamente nuevo o reciente. Sobre todo porque conozco a este chico desde chaval. Siempre hemos hablado de diferentes actividades, las más de las veces sobre el papel, es buen dibujante y diseña joyas entre otras muchas actividades de trabajo, amable, paciente y tranquilo. Lo que menos imaginaba era verle metido en este duro ejercicio.

Hemos hablado mucho de la pesca con caña, de las esperas nocturnas con una luna escondida para favorecer el engaño. Algunas mañanas le sorprendía con una sonrisa que

denotaba la captura de algún ejemplar interesante. Al entrar en su negocio, se le notaba la satisfacción, ojos brillantes, la sonrisa más marcada que de costumbre, mientras atendía a los clientes, siempre atento pero ese día además orgulloso.

- ¿Qué tal anoche, acabaste de madrugada?
- Verás, estoy contentísimo a pesar de que se me escaparon algunas lubinas.
- Eso es una cosa que me deja sorprendida, ¿Y eso?
- Que conseguí una que pesó 2 kilos pasados, preciosa, brillante. No podía con ella, fue una lucha, duró casi media hora la pelea, era dura de pelar.

Nunca señalamos con la lejanía de las palmas de nuestras manos la longitud, normalmente era sobre el peso, porque en el largo tiene diferentes aspectos. En ocasiones es corta y ancha, en otras alargada y delgada, así que lo que pesase, determinaba una imagen más aproximada de su dimensión real.

Quise descubrir algo de esta actividad, a raíz de sorprenderme esta afición en Germán, entonces me interesé por su forma de ser. Dicen que ha sido desde crío, un torbellino por disfrutar, practicar o conocer los deportes. Nieve, bicicleta, natación. Todos. Hasta llegar al kitebuggy de unos años para acá, le está ocupando tiempo, porque es una persona que se introduce en cada materia, practica hasta conseguir un total conocimiento, tanto informativa como activamente hablando, en definitiva un perfeccionista.

Quizá fuera su interés por las cometas de pequeño, lo que le llevó a practicar este. Le encantaba moverlas en el viento, prepararlas, construirlas. Las manejó con cierta facilidad debido a su empeño en aprender y sacarle todo el partido. Eso y que hace no tanto tiempo, le regalaron una bastante grande; le pareció que se podía aprovechar toda esa fuerza y de ahí a ponerse unos patines, al poco vio la forma de subirse a los buggy y comenzó su periplo y aprendizaje de este deporte recio.

Hasta el punto llega este interés, que está a cargo de algunos asuntos referentes a negociar y conseguir lugares para estas pruebas, tramitar publicitar, permisos, preparar la llegada de compañeros y citar a los jueces para estas competiciones, además de participar él en las mismas. Por supuesto que como todas las reuniones o actividades, supone un esfuerzo añadido. Es miembro del Grupo Ojáncano, primer club de vela en tierra de Cantabria, así mismo posee la titulación de juez para competición, el dice con una sonrisa casi tímida, “examinador”, el primero en acceder a este cargo. Tiene esa capacidad de hacer varias cosas a la vez con cierta concentración y buen resultado final. Al igual que la pesca, se necesita reaccionar con presteza, un margen de tiempo inmediato, concentración, fuerza y como todo, constancia acompañada de inteligencia. Creo que ser detallista y habilidoso también ayuda. Todo lo lleva consigo, pero la dureza de esta actividad es lo que me sorprende.

Esta palabra “kitebuggy”, significa cometa-carrito, (en traducciones ajenas a la nuestra, “barrilete-carrito” o “papalote-carrito”). Pero lo interesante es ser espectador de estas competiciones. Hoy es un cochecito que es bajo de chasis, pequeño, con ruedas adaptadas para su transporte y competición por campas interiores, praderías y tierra. A veces se hace sobre arenales, previo permiso y con la premisa de que no se va a remover o trasladar la arena, estos deportistas tienen un alto aprecio por el ecologismo, son los primeros en valorarlo, ni siquiera utilizan combustible, su esfuerzo y el viento son lo utilizado para moverse, no deja basura ni desperdicios.

El conductor por medio de su pericia, consigue guiar con unas largas bridas que se extienden hacia una cometa flexible, estas recogen la fuerza del viento y conducen por las regatas, delimitando con boyas todo el circuito El empeño y fuerza que se ha de

emplear en esta actividad anda rondando el sacrificado esfuerzo, se nota la energía que han de emplear.

Todo lo que implique dominar a la naturaleza en nuestro beneficio, es a base de fuerza y voluntad. Este deporte tan espectacular, ha de contar con subidas de adrenalina constante, pues el aire es caprichoso, suele ser lo suficientemente fuerte, impulsa este buggy en arrebatos y cambios, ellos con gran esfuerzo doblégan a su necesidad de rapidez o tomar las curvas con dificultad en las balizas sobre el terreno del recorrido. Observé que anclan estos la vela a tierra con alguna traba una vez parados, evitan que la vela se lleve incluso en volandas al conductor, las dominan cual cometas, para bajarlas al terreno y apaciguar así su vuelo y empuje. Estas pruebas se ven chafadas si el aire no aparece, es una de las incógnitas para los concursantes, hasta el mismo momento de comenzar. Los pronósticos del tiempo suelen acertar en ocasiones, así que es uno de los deportes que bajo mi humilde entender, junto con las corridas de toros que se ha de apostillar: "Si el tiempo lo permite".

Así que además del esfuerzo y preparación continua para poder soportar este, se añade la decepción y nerviosismo ante la posibilidad de que no acompañe el soplo del dios Eolo.

Dirigen con sus manos esa especie de un cometa o vela relativamente grande, el control se ejerce manteniendo esa tela desde posición de pie, sus normas especifican que no puede ir sujeta al coche. Suben a este preparado al efecto en la posición de salida, pueden ir sentados o tumbados, pero tampoco estarán amarrados o sujetos, se permite en los pies para poder conducirlos, una sujeción flexible. Una vez a bordo, bajan el aparejo, con los cordajes para que el aire efectúe el empuje, también es la forma de frenar. Esta actividad se consigue apartando y volviendo a recoger la fuerza del viento, (trabuchar), para ir conociendo las posibilidades de este al moverse y correr en el buggy.

Es un carrito o buggy de tres ruedas, estas han de tener un diámetro de 68 cms., sin embargo la anchura es libre, infladas con 2 bares de presión. Ha de carecer de zonas punzantes, es guiado por medio de una horquilla con los pies, en la que se aloja la única rueda delantera.

Se pueda mantener 90° del viento, (v. a la cuadra). Este ensayo les permite dominar, mantener o pararse, lo consiguen trabando la dirección, esto puede ser utilizado también para parar. Ciñen o ganan barlovento. Parece ser que conseguir el balance óptimo es medido por el VMG, (velocidad aprovechada), que es el componente de la velocidad respecto a la dirección.

Para ceñirse lo mejor es tener la cometa cerca del suelo. Esto implica complicaciones para el piloto al andar en popa, sobre todo en un suelo blando o si es grande la vela, puede caer más fácilmente. Se evita virando en cada borde en dirección opuesta. Los pequeños tienen mejor posibilidad de dominio y estabilidad, en algunas de estas posibles eventualidades.

Adquieren gran velocidad, hoy día el record está en 137 kms./h; en las ceñidas han de aminorarla bastante. Esta zona norte les suele facilitar esta actividad, el casi constante viento proporcionándoles ese aire que es su combustible.

Estos aparatos rodantes tiene un precio no escandaloso, el mantenimiento se hace casi por ellos mismos. El aspecto externo varía a su gusto, los tunean de los colores o diseños que prefieran. Es obligado llevar en las competiciones el dorsal visible. Los pilotos de menos de 16 años, llevará un distintivo fluorescente. Se precisa única y exclusivamente fuerza y maña, a la vista de lo complicado que es mantenerse en competición con tantos participantes.

Las cometas han de tener una longitud en sus líneas de 50 metros, determinada posición en el exterior de la tela, unión a los mandos, con el material de sujeción que se utiliza habitualmente para otras actividades con cometas.

Hasta ahora los adeptos a este deporte son minoritarios, pero no cabe duda que al ser económicamente asequibles, con un mantenimiento mínimo, será posible que aumente. Su vestimenta parecía protegerles de posibles incidentes, llevaban casco, mono de piel, rodilleras y coderas. Deportivas o bota de media caña, muñequeras, partes reforzadas en lugares sensibles del cuerpo, cuello, espalda, gafas, etc., todo ello en aras de su seguridad.

Las mejores épocas para competir quizá sean tiempos secos con viento.

Es un deporte que aún no está federado.

Los comienzos datan de hace más de 200 años.

Algunos sin saberlo hasta lo habrán utilizado por medio de otros tejidos (paraguas), para moverse o algo parecido en la infancia, experiencias de niños para dejarse llevar sobre bicicletas o similares, quizá alguno de ellos pudo ser quienes lo llevaran a mejores estudios o experimentos científicos cuando crecieron.

Se dice que fue por el año 1957, americano Francis Rogallo, desarrolló uno de ellos gigante, este diseño enorme fue un proyecto de la NASA. Se basó en algunas experiencias de la segunda guerra mundial. Éste investigador decide que el ala o cometa no sea rígida, lo patentó como juguete el año 1951. La compañía espacial se interesó, para confeccionar un paracaídas direccional y precisión, para las capsulas en su regreso ala tierra. Se denominó "Paresev".

Pero fue George Pocock en Bristol Inglaterra, quien comenzó en los primeros años del siglo XIX, su sueño era tener un vehículo más rápido que el tren, para transportar pasajeros. Pero los caminos de entonces eran estrechos y la movilidad constante del transporte, dificultaba el equilibrio del pasaje. Este fue el inconveniente más importante, además de que si el viento fallaba, se paraba. Otras incompatibilidades fueron evitar los árboles o casas en el camino.

Están recogidas crónicas sobre este deporte, en la hemeroteca de algunos periódicos, por ejemplo el 12 de septiembre de 1926 y el 27 de agosto del año 1927. Se le daba el nombre de "aeroplage", afección francesa que traducida quedaba como "aeroplaya".

Estas noticias recogidas impresamente, indican su conocimiento en España entonces.----

El segundo artículo explica que solo se ejecuta a gran escala en Oyambre. Lo definen como una especie de balandro por tierra o arena. "Tiene un chasis con cuatro ruedas de neumáticos, la parte del eje delantero es de dos metros y medio, el trasero mide uno. La vela tiene el mástil sobre el eje delantero, pues se dirige con las traseras. Lleva dos asientos, un piloto para el manejo del volante y el otro para el encargado de la vela, que soltará o dará cuerda para recoger la fuerza del viento, con un pequeño volante también, ayuda a cambiar la dirección. Comenta con cierto asombro la velocidad que alcanza 60 km/h, sobre la extensión de cuatro kms de la playa, dura y compacta al bajar la marea, quedaba convertida en la mejor pista posible.

Tienen en un "garaje-hangar" con 9 de estos aparatos, algunos de los cuales pertenecen al Rey Alfonso XIII y su familia, los demás son de otros aristocráticos de procedencia barcelonesa. El conde Güell, y el marqués de Lamadrid entre otros, promotores de la construcción de primer campo de golf en esa zona. Gracias a esta y otras actividades, los turistas ingleses y norteamericanos gustaban de ese lugar, que fue adquiriendo dimensiones físicas y de conocidos visitantes de abolengo, mantiene un entorno social de altura económica, similar a Biarritz o la playa de Lido.

Campeonatos importantes, con profesores como el ganador del cuarto premio de la olimpiada de París, Ángel de la Torre.”

En la playa de Santander se hizo una foto que muestra a la condesa de la Maza, paseando a bordo de uno de estos “aero-playa”, el fotógrafo fue Marín.

Con estos aparatos hoy día, se han desarrollado aventuras de grandes y peligrosos recorridos por la Antártida, en concreto el efectuado por el programa “Al filo de lo imposible”. Tengo una referencia de fecha de 1 de junio de 2003, Young y

Cunningham intentaron recorrer 650 millas; adaptaron a las ruedas unos patines.

También por el Sahara, entre otras muchas de los retos para probarse y disfrutar de episodios extremos, estos aventureros califican como divertidos...

San Vte. de la Barquera

20 de abril de 2010

Ángeles Sánchez Gandarillas