

## *Linee fra le porte e tecniche di scorrimento nei cambi di direzione.*

Nella gara di slalom si vince con l'assenza di penalità e la realizzazione del miglior tempo, per questo motivo fare alcune considerazioni sugli aspetti che condizionano la velocità dello scafo ci offre lo spunto per verificare quanto siamo capaci di percepire se questo avanzi senza interruzioni anche durante le deviazioni o le rotazioni.

Nell'articolo scritto nell'aprile 2011 "Alcune considerazioni sulla velocità dello scafo con particolare riferimento allo scorrimento della canoa nello slalom" mettevo in evidenza il fatto che la canoa durante la sua navigazione si sposta costantemente dalla linea ideale aumentando così il tempo di percorrenza. Questo avviene sul piano orizzontale quando la punta dello scafo oltrepassa a destra e a sinistra linea ideale, ma anche sul piano sagittale o verticale con un beccheggio che come nel caso precedente aumenta la strada da percorrere. A tutto questo si pone rimedio con una buona tecnica di pagaiata che riduca al minimo lo spostamento rispetto alla linea ideale e con un corretto bilanciamento del corpo sullo scafo che ci permetterà di agire con un maggior equilibrio.

### **Passaggio fra le porte**

Per realizzare comunque la minor strada ed effettuare un tempo più veloce nel passaggio fra le porte si deve realizzare la linea più breve tra di esse. Questo vale sempre ma più agevolmente quando le porte non sono molto sfasate fra di loro e disposte in corrente poco veloce. Questa linea più breve potrebbe condizionare il nostro passaggio fra le porte se ci troviamo in corrente veloce, fra movimenti d'acqua non regolari e quindi non sempre prevedibili, o ancora fra porte molto sfasate fra di loro. In casi del genere si deve prevedere che l'acqua e la sua direzione di spinta possono spostarci fuori dalla zona nella quale abbiamo previsto di arrivare per direzionarci poi verso la successiva. Questo significa che se arriveremo nella zona che **precede il palo** e attorno al quale dobbiamo girare, potremo anticipare la spinta dell'acqua che ci porta verso valle avendo il tempo necessario per passare sul filo interno del palo stesso e realizzando così una linea più diretta per raggiungere l'altra porta. Se invece arriveremo **fra i pali**, durante la rotazione dello scafo la spinta dell'acqua tenderà a spostarci verso il basso e la linea fra le due porte ed il tempo di percorrenza e le difficoltà nel raggiungerla saranno maggiori. Se poi la rotazione verrà effettuata **oltre i pali** dopo la porta ci troveremo ancor più in ritardo mettendo a rischio il passaggio nella porta successiva. Per questo motivo anticipare l'effetto che la direzione e la spinta dell'acqua provoca sull'imbarcazione ci aiuterà ad arrivare correttamente nella zona desiderata raggiungendo poi con minor difficoltà la porta successiva.

Per arrivare nella zona desiderata, oltre ad **anticipare** la spinta dell'acqua, dovremo avere un controllo della direzione tale da permettere allo scafo di arrivare in modo tale che vi sia spazio per lavorare con la pala senza rischiare di toccare i pali. Al contrario se vi arriveremo troppo vicini, pensando di guadagnare tempo, in molti casi ci troveremo costretti, per non toccarlo, a sbilanciare il corpo che a sua volta modificherà l'assetto dello scafo facendo salire l'acqua sull'imbarcazione con un'azione di rallentamento e di probabile spinta verso il basso.

### **Deviazioni e rotazioni attorno al palo**

Le possibili tecniche per deviare la direzione della canoa o ruotare attorno al palo sono molteplici e dipendono da vari fattori che possono essere condizionati dal posizionamento del corpo sullo scafo, dal tipo di manovra effettuata lavorando all'interno o all'esterno del cambio di direzione o della curva da realizzare applicando capacità individuali e tecniche apprese sulle quali ogni canoista sceglierà quella che riterrà più idonea ed efficace per la circostanza.

Nel caso le porte siano poco sfasate fra di loro potremo continuare a pagaiare mantenendo l'avanzamento dello scafo anche attorno al palo con un suo posizionamento equilibrato del corpo e

centralità su di esso. In caso di necessità per dover agevolare la rotazione o la deviazione è sufficiente inserire leggermente la coda. Spesso nella progressione dell'insegnamento si cerca di far ripetere il passaggio vicino al palo portando l'attenzione non solo sul tipo di pagaia o sulla tecnica per realizzare la deviazione o la rotazione ma sulla percezione del tipo di attrito e di resistenza che produce lo scafo mantenendo la canoa in posizione equilibrata, oppure sollevando leggermente il fianco all'interno o all'esterno della curva da realizzare. Anche la differente centralità del corpo sullo scafo, il suo spostamento anteriore e posteriore possono determinare attriti e resistenze durante le rotazioni che devono essere sperimentati dall'allievo perché prenda coscienza di come una posizione corporea centrale permetta un controllo più facile in ogni situazione ed in caso di necessità è possibile spostarsi più agevolmente nella direzione voluta. Così facendo scopriremo che si potranno agevolare deviazioni o cambi di direzione con movimenti di torsione corporea adeguati riducendo così il lavoro della pagaia la quale potrà ridurre la sua energia per effettuarli a vantaggio della maggiore spinta in direzione dell'avanzamento.

### **Controllo della direzione in avvicinamento alle porte e distanza dai pali**

L'avvicinamento ad ogni porta comporta un controllo della direzione tale da permettere il corretto raggiungimento della zona nella quale dovremo iniziare la deviazione o la rotazione. Per questo motivo un controllo "fine" tenendo una pala in acqua e timonando la zona anteriore per meglio controllarla ci permetterà di raggiungere con precisione la zona d'arrivo. Se questo controllo per motivazioni varie è impreciso, come già detto, saremo costretti attraverso lo spostamento del corpo a cercare di far passare il capo e parte dello scafo nella porta per non saltarla. In situazioni del genere dovremo prevedere di essere stabili sulla canoa per non sbilanciarci oltre un certo limite e saltare la porta o essere penalizzati con un tocco. Inoltre nello sbilanciamento il corpo per restare in equilibrio può far immergere parte dello scafo che produrrà attrito e ridurrà la velocità di avanzamento. Quanto detto per ribadire che la riduzione dello spazio attorno al palo, per deviare o girare rallenta e può condizionare l'avanzamento. Quindi è sempre bene ragionare cercando di passare nel centro della porta e comunque distante dal palo perché saremo più veloci in rotazione e rischieremo di meno.

### **Suggerimenti su come iniziare a posizionare con il corpo lo scafo nelle diverse manovre**

Per aiutare i giovani a sentire il comportamento dello scafo ed avere un suo miglior controllo si può iniziare in acqua ferma o tranquilla posizionando una sola pala e chiedendo all'allievo di prendere adeguata velocità per girarvi attorno. In questo modo potremo sperimentare ogni tipo di deviazione o rotazione realizzata con un aggancio, con un colpo di freno o con una propulsione. Gli esercizi vanno eseguiti mantenendo il corpo al centro dello scafo, spostandolo sulla zona posteriore o anteriore. Ulteriore variabile è quella di coordinare la posizione del corpo con il fianco abbassato all'esterno alla curva da realizzare, oppure alzato o mantenendo lo scafo in piano. In questo modo esploreremo ogni variabile per avere coscienza delle problematiche legate al bilanciamento corporeo e sui relativi attriti dovuti all'immersione di coda e fianchi e della capacità di modularne l'intensità nel lavoro di rotazione. Va ricordato che per non interrompere lo scorrimento dello scafo terminata la rotazione, dovremo impegnarci con manovre adeguate e rapide per ridare velocità appena se ne percepisce il rallentamento. La capacità di dosare e controllare le variabili descritte permetteranno all'allievo di percepire con esattezza gli effetti delle varie soluzioni e di conseguenza essere consapevoli delle scelte da effettuare nelle diverse situazioni.

*Ivrea, aprile 2013  
aggiornamento marzo 2015  
Roberto D'Angelo*