

## Commissione Tecnica Slalom

## SCHEMA TECNICA N° 1

## L'anticipo

*La Commissione Tecnica del settore Slalom propone delle schede per informare le Società su argomenti di rilevanza tecnica. Riteniamo che la formulazione di argomentazioni tecniche, modulata in schede, sia necessaria per immediatezza e sintesi del messaggio, facilità di lettura, comodità di consultazione ed archiviazione, aggiornamento ed integrazione. Proponiamo di seguito alcune schede, che sono il risultato di analisi effettuate in occasione di raduni, gare e test.*

*Ci auguriamo che questo modo di raccogliere dati, elaborarli e raccogliarli in modo organico sia un valido contributo offerto alla società sportiva per un continuo aggiornamento in sintonia con il lavoro della Commissione Tecnica Nazionale.*

La prima gara-test, che si è svolta a Valstagna il 19 marzo '93 su un percorso disegnato dalla Commissione Tecnica Slalom, ha dato la possibilità ai migliori atleti presenti di essere selezionati per i primi collegiali di quest'anno a S. Pè de Bigorre in Francia per i senior e ad Ausburg in Germania per gli junior.

Le valutazioni cronometriche e tecniche effettuate sul percorso, ci hanno dato lo spunto per fare alcune semplici considerazioni sul tipo di gara, mettendo in evidenza alcune carenze tecniche e di analisi degli atleti meno esperti.

La gara sin dall'inizio presentava alcune porte "tecniche": la 2, discesa in morta, un traghetto in retro fra le porte 5 e 6 che si è poi dimostrato più veloce, un passaggio in diagonale fra la 8 e la 9 per raggiungere la 10 in risalita, proseguendo poi dalla 11 alla 18 con una serie di porte *sfasate* che hanno caratterizzato la gara. Al termine, nelle ultime 7 porte, tre differenti risalite.

Analizzando i tempi e guardando gli atleti passare ci è sembrato opportuno richiamare l'attenzione sul come *anticipare* le

porte *sfasate*, perché anche questo ci permette di migliorare il tempo di gara.

Il nostro desiderio è quello di dare una risposta possibilmente tecnica ad un quesito che si pone quando si debbano affrontare porte *sfasate* e che sia necessario *anticipare* per eseguirle con la massima velocità. Ci auguriamo che questo serva ad avere un punto di partenza sul quale discutere, migliorando così le nostre conoscenze.

**Porte sfasate**

Due porte si definiscono sfasate fra di loro quando non sono sullo stesso asse riferito alla direzione della corrente. Nella fig.1, sono rappresentate due porte che modificheranno la loro sfasatura per effetto delle variabili A e B. Per esempio aumentando B e riducendo A ne accentueremo la sfasatura o contrariamente la ridurremo. Stabilita la posizione, dobbiamo tener conto di altre due variabili che sono la velocità dell'acqua (F) e la velocità della canoa (V). Per superare quindi

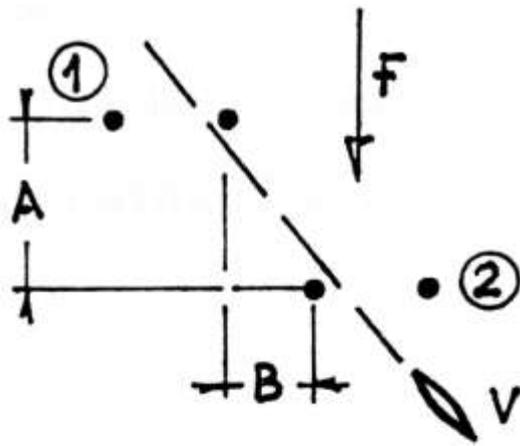


Fig. 1

le due porte considerate, bisognerà dare velocità ed orientare la canoa, valutando la velocità dell'acqua e la sua direzione. Altro aspetto importante per il superamento veloce delle due porte è l'avvici-

narsi il più possibile alla linea ideale (tratteggiata), percorrendo la quale si riduce la distanza fra di loro.

Se ora posizioniamo una terza porta sfasata rispetto alla precedente formeremo la *combinazione* di porte 1-2-3 e la sua linea ideale che effettuerà il percorso più breve, passerà a filo della palina interna della porta n. 2, che in assenza di corrente (F) è anche la più veloce. Va ricordato che l'analisi tecnica in ogni tipo di percorso per definire una qualsiasi linea, deve essere effettuata tenendo conto della porta precedente e di quella successiva. Se non vi è molto spazio fra le porte da effettuare, ogni porta successiva condiziona il passaggio della precedente. Questo vuol dire che durante l'analisi del percorso, in ogni allenamento o in gara, è necessario valutare l'orientamento della canoa nella porta precedente, tenendosi a filo della palina interna, per agevolare il passaggio della successiva.

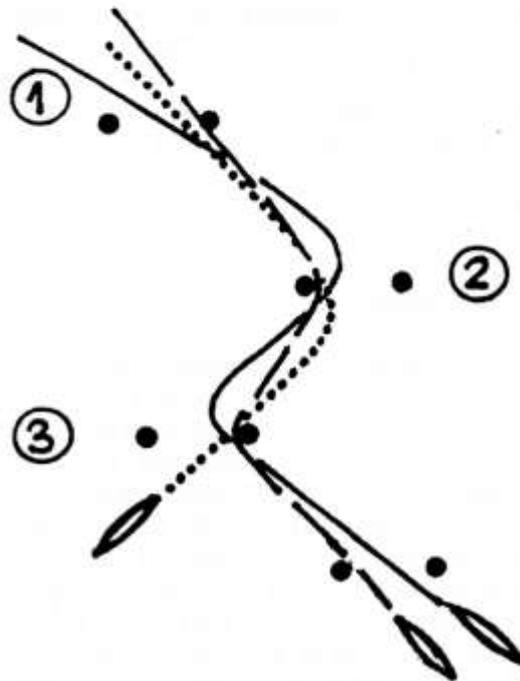


Fig. 2

### L'anticipo

L'inserimento della porta n. 3 o di successive porte sfasate, fig. n. 2, dovranno essere considerate in un modo diverso se siamo in presenza di corrente. Infatti se cercheremo di seguire la linea ideale tratteggiata, dovremo far ruotare la canoa all'altezza della palina interna della n. 2, valutando la velocità della corrente e la sfasatura delle porte, per evitare di scendere verso il basso. Gli atleti a buon livello, riescono in situazioni simili ad avvicinarsi molto alla linea ideale, perché l'esperienza e la capacità nel far ruotare la canoa con forza e con coordinazione, permette loro di ripartire immediatamente, senza essere portati a valle.

Naturalmente non potremo ragionare in questo modo con tutti i nostri atleti, soprattutto se devono ancora crescere;

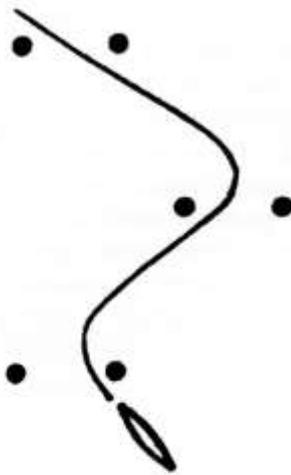


Fig. 3

quindi sarà opportuno chiarire quali possano essere le altre soluzioni da adottare in simili situazioni. Le rotazioni per cambiare direzione si possono effettuare in diversi modi e con raggi di curvatura differenti. Ad esempio facendo "perno" con la "coda", otterremo una rotazione restando quasi fermi sul posto, oppure facendola ruotare durante l'avanzamento avremo una curvatura più ampia. Possono essere effettuate prima ed anche dopo il passaggio della porta, oppure nel suo interno; tenendo presente che una rotazione eseguita vicino alla palina, può farci incorrere in penalità, quando non vi sia spazio sufficiente per lavorare con la pala e prendere velocità nella nuova direzione. Ruotare dopo la porta, fig. 2 (linea punteggiata), dopo averla superata per poi direzionarsi nella successiva, può farci scendere verso il basso per effetto della corrente, con difficoltà nel raggiungere l'altra, allontanandoci sempre più dalla linea ideale. In casi del genere la canoa all'ingresso della n. 3 si troverà girata verso sinistra e quindi se dovremo superare un'altra porta sfasata, saremo in difficoltà.

Una buona soluzione è quella di anticipare la rotazione, fig. 2 (linea continua), per avere la canoa in velocità e nella direzione della porta successiva, prima di iniziare la porta stessa.

Così facendo eseguiremo in *anticipo* tutte le manovre necessarie, con spazio per lavorare ed evitando così ritardi che, sommandosi ad ogni porta, creano perdita di tempo. Tutto questo se le porte sono posizionate in modo che valga la pena di eseguirle direttamente, fig. 3, altrimenti, se la

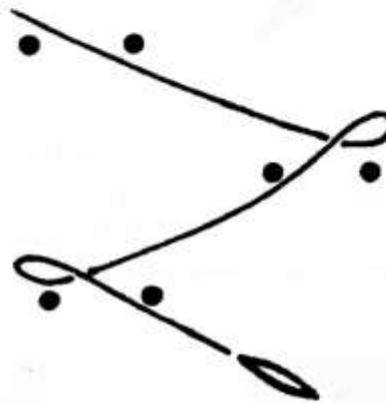


Fig. 4

sfasatura è molto accentuata, sarà necessario valutare la possibilità di effettuare una rotazione completa, fig. 4, posizionando la canoa in modo favorevole per oltrepassare la successiva. Un'ulteriore possibilità per raggiungere la porta considerata può essere il traghetto in retro, fig. 5.

## Conclusioni

L'applicazione delle differenti tecniche deriva dall'esperienza dell'atleta, che dovrà valutare la sua velocità, quella dell'acqua e la posizione delle porte durante l'avvicinamento. Un suggerimento quindi per far crescere più rapidamente i giovani atleti è

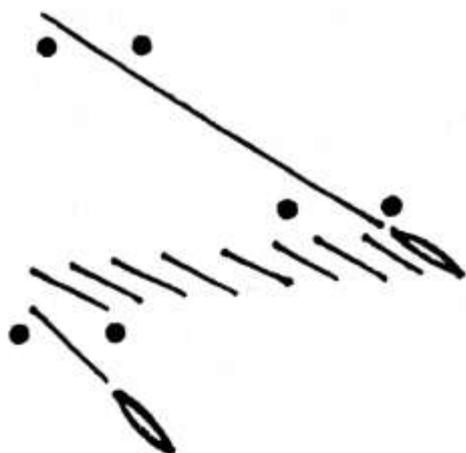


Fig. 5

quello di proporre loro molte situazioni nelle quali si possa comprendere quale sia il miglior sistema da adottare. L'atleta se pur giovane deve essere in grado di effet-

tuare rotazioni prima di entrare nella porta, provare ugualmente a ruotare nella stessa, con tutti i rischi di toccarla e a volte può essere utile eseguirle anche dopo averla oltrepassata. Lo stesso dicasi per la rotazione completa quando non sia possibile superare le porte in modo diretto. Un valido sistema è sicuramente quello di effettuare passaggi diretti prevedendo gli anticipi, oppure effettuando il giro completo, definendo poi con il cronometro la validità o meno della scelta. La strada migliore è quella di far vivere all'atleta molte esperienze, abituandolo a riflettere e a discutere sul suo modo di agire. Così facendo aumenterà la sua consapevolezza, la capacità di mettersi in discussione e soprattutto attraverso una ricerca sempre maggiore troverà nuovi stimoli e soluzioni valide ai problemi che si presenteranno, in allenamento e in gara.

