



# LA C-2 DE PISTA

Autor: Philippe RENAUD

*Este es el trabajo de síntesis de un atleta de una competencia técnica muy alta en materia de canoa biplaza y cuadriplaza.*

*La tarea de, en siete páginas manuscritas, dar los consejos más importantes sin recurrir a expresiones concisas demasiado arriesgadas y sin limitar las posibilidades de evolución a las expresiones de alto nivel era muy difícil; sin embargo, se ha llevado a cabo correctamente.*

*Este trabajo está impregnado, igualmente, de alternativas técnicas que Philippe ha desarrollado siempre:*

- 1. La embarcación debe estar siempre horizontal, cualquiera que sean las condiciones. En efecto, en ningún momento se mencionan modificaciones de equilibrio y de inclinación de banda que pudieran facilitar la adaptación a las condiciones exteriores.*
- 2. La propulsión en C-2, necesita más dinamismo que en C-1, puesto que un biplaza se desplaza con más rapidez que un monoplaza.*
- 3. Por otra parte, insiste muy juiciosamente, según mi entender, sobre la importancia de la colaboración simultánea de los palistas en todas las tareas (propulsión y dirección). Precisa también a justo título, y esto quizás está más ligado a su experiencia reciente, que la navegación de la C-2 es más eficiente y cómoda si las acciones de dirección ejercidas en la parte trasera son ligeras y progresivas. Dicho de otro modo, es mejor navegar momentáneamente en una dirección incorrecta más dejando a la embarcación libre pero rápida, antes de bloquear la popa de la embarcación y con ello aminorarla, aunque su trayectoria se aleje del proyecto teórico. Finalmente, precisa la condición esencial para todo trabajo en equipo: la confianza recíproca de los dos palistas.*

Michel LETIENNE

Este artículo no pretende ser el manual absoluto para la formación de jóvenes en C-2, pero reúne y asocia diferentes parámetros importantes para ayudar a formar equipos eficaces.

La C-2 es una embarcación reputada como difícil y caprichosa, muchos palistas en equipo, a menudo incluso de un buen nivel, dominan con dificultad su navegación. Puede que Vds. hayan observado que los mejores C-2 a nivel francés, no son forzosamente la asociación de dos buenos monoplazas, sino generalmente, la de dos palistas de nivel medio en monoplaza. Son personas que desde hace algún tiempo se entrenan y compiten en C-2, lo que les ha permitido descubrir la navegación de este tipo de embarcación. La razón de esta falta de lógica es debida a que se trata de una técnica diferente.

De hecho existen reglas de navegación que indican lo que se debe hacer y lo que no, para navegar de una manera aceptable y que dé resultado.

Para ello, va a ser necesario combinar la propulsión y la dirección intentando no perturbar el avance de la C-2. Es necesario formar ese equipo, reunir dos palistas, colocarlos convenientemente en una embarcación adaptada. Después nos queda el dirigirlos técnicamente por medio de los diferentes entrenamientos.

## REAGRUPAMIENTO DE MEDIOS LOS ATLETAS

Su elección es a menudo fácil de realizar ya que no hay más que dos palistas presentes. Por el contrario, cuando hay que realizar esta elección resulta muy difícil. Hay diferentes criterios que pueden servir para formular esta elección.

Por ejemplo:

- los dos más fuertes;
- dos palistas técnicamente cercanos (que tengan un hábito de movimiento similar);
- dos amigos;

4. de trabajo: 2' de recuperación (5 a 8 veces).

Cuando aparezca el dominio técnico puede aumentarse el tiempo de trabajo.

**PARTE PSICOLOGICA**

Es un factor clave de la ejecución, que desarrollaremos aquí más particularmente por medio de la motivación, a lo largo de los obstáculos que se han de ir superando.

**PARTE TECNICA**

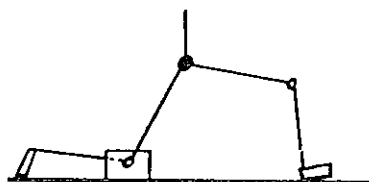
Para navegar en C-2 se necesita AVANZAR Y DIRIGIR. Son dos acciones diferentes, pero que deben llevarse a la par para un mejor rendimiento.

Recordemos algunos aspectos técnicos importantes.

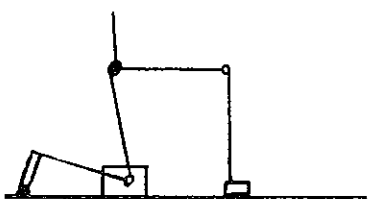
**Avanzar**

1. Tener una posición de "dominio" en la parte delantera y no de espera, apoyado sobre la pierna de apoyo (figura 3).

Figura 3: Posición de las piernas



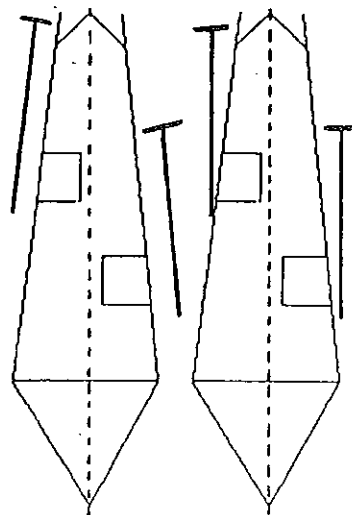
Buena



Mala

2. Limitar la parte oblicua trasera en la palada. Es lo que ocurre al sacar la pala del agua por delante de la rodilla de apoyo.
3. Volver hacia adelante, por encima de la embarcación y todo lo más por encima posible del eje de la C-2.
4. Palear lo más paralelo posible al eje de la embarcación y no paralelo al borde de ésta (figura 4).

Figura 4: Palear paralelo al eje



Mala

Buena

5. El tiempo de contacto con el agua debe ser más breve que en C-1 y por la parte delantera, ya que la C-2 se desplaza más velozmente. Es lo mismo que ocurre con un corredor pedestre: uno de marathon permanece más tiempo con apoyo en el suelo que un sprinter. El tiempo de impulsión y la velocidad de impulsión son diferentes.

**Dirigir**

1. La dirección se realiza siempre por la popa: Esta es la única parte de la C-2 apta para dirigir, ya que su forma lo permite. Intentar dirigir impulsando desde la proa es ineficaz y consume demasiada energía.

Para maniobrar es necesario orientar la propulsión. El palista posterior toma su apoyo en el exterior y tira hacia sí o al lado opuesto; palea bajo la embarcación.

El marca, acerca o aleja su propulsión. La acerca para enviar la C-2 a su costado y la aleja para enviarla al costado de su compañero (figuras 5 y 6).

.....

- uno alto y otro bajo;
- dos palistas que no se entienden forzosamente ...

Dentro de este dominio no existe ninguna regla en vigor. El feeling y las pruebas han prevalecido siempre en la elección de los equipos. Sin embargo, parecería que a corto plazo, la asociación de dos palistas con un patrón de movimientos aproximado tiene que facilitar la creación de un C-2.

#### EL MATERIAL

##### Las embarcaciones

###### La Omega

Es una embarcación poco voluminosa que deja mucha libertad y facilidades de movimiento para los dos tripulantes. Es bastante baja en el agua y es conveniente para los de estatura baja y alta. Necesita un poco más de "oficio" para su navegación que la Cheeta.

###### La Cheeta

Es voluminosa y debido a su altura está muy poco adaptada para los de baja estatura, pero por lo demás es una embarcación escuela muy buena por su estabilidad y su facilidad de dirección.

La elección de embarcación no debe en ningún caso ser un freno para la formación del equipo. En efecto, los palistas deben ser capaces de navegar en las dos de manera indiferente (esto puede ser un ejercicio técnico).

##### Las palas

Las de C-1 son de sobra suficientes. Antes se utilizaban en C-2 unas palas más pequeñas que en C-1 y más rechonchas. Actualmente, incluso para competiciones internacionales, son raros los que utilizan palas diferentes en C-1, C-2, o incluso en C-4. Los apoyos (suelo, taburete, calzos del pie posterior).

Deben ser sencillos para que sean regulables, hacia adelante, hacia atrás, a la izquierda y a la derecha.

La C-2 como toda embarcación, debe imperativamente navegar horizontal, (nada de inclinación sobre la banda derecha o sobre la izquierda) con un buen equilibrio longitudinal (ni demasiado hacia delante, ni demasiado hacia atrás). Los palistas deben poder palear sin tocarse, aunque estén bastante cerca el uno del otro (con frecuencia el pie delantero del palista posterior toca la pantorrilla trasera del marca. No se puede hacer de otra forma dado el reducido espacio del que se dispone).

##### La posición

Por supuesto como en C-1, pero la orientación de los puntos de apoyo (pie delantero, pie posterior y taburete)

debe ser hacia delante y lo más dentro posible del eje de la embarcación, y nunca hacia el costado del palista. Si se presenta el caso, caerá siempre hacia el lado de su borda y desequilibrará a su compañero (figuras 1 y 2).

#### Orientación de los puntos de apoyo

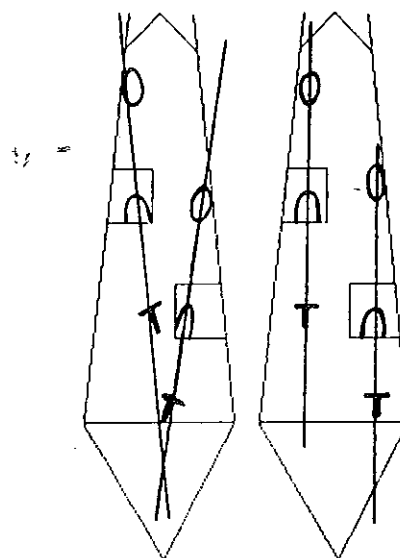


Figura 1:  
Mala

Figura 2:  
Buena

#### ENTRENAMIENTO

Se compone como siempre de tres sectores que hay que desarrollar (fisiología, psicología y técnica). En el caso de la formación de un equipo tal como la C-2, la parte técnica será la parte preponderante del entrenamiento.

#### PARTE FISIOLÓGICA

Esta parte es del mismo tipo que en una preparación para C-1; no obstante, siempre es preciso tener en mente la técnica, incluso en medio de sesiones duras. Cuanto más inexperto sea el equipo, más habrá que insistir en este aspecto.

Para lo que ordinariamente es un trabajo largo, como por ejemplo la capacidad aeróbica (C.A.), es interesante reducir las secuencias de trabajo hasta que el equipo domine la navegación. Si las secuencias son demasiado largas, disminuirá la concentración lo mismo que la técnica.

#### Ejemplo:

1. de trabajo: 30" a 1' de recuperación (15 a 30 veces);
2. de trabajo: 1' de recuperación (10 a 15 veces);
3. de trabajo: 1' de recuperación (7 a 10 veces);

Figura 5: Marca derecha - Posterior izquierda

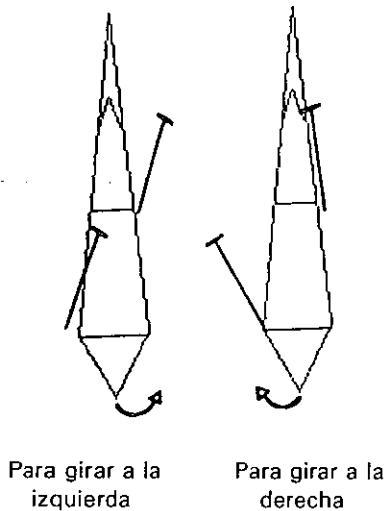
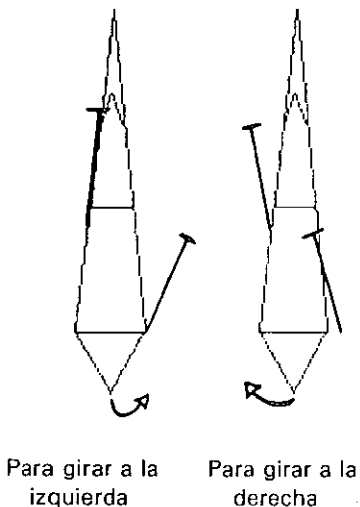


Figura 6: Marca izquierda - Posterior derecha



2. Las maniobras se hacen siempre de manera progresiva para no perturbar el deslizamiento y el avance.
3. Los dos palistas participan en la dirección para que ésta sea más suave. Cuando uno palea bajo la embarcación, el otro palea en el exterior.

**La navegación en C-2**

Corresponde a una combinación de propulsión y de dirección. La dirección debe alterar lo menos posible la buena marcha de la embarcación. A veces las condiciones implican una parte de dirección importante (por ejemplo, teniendo el viento a través), a pesar de esto, hay que

encontrar el compromiso para guardar el máximo de propulsión y de deslizamiento en la embarcación. Y se entiende que durante este tiempo, los dos tripulantes palean siempre juntos y guardan sus apoyos simultáneos. (Se adjunta una pequeña lista de ejercicios).

**CONCLUSION**

Navegar en C-2 queda al alcance de todos y está lejos de ser una misión imposible. Los equipos que se entrenan con regularidad consiguen fácilmente una navegación aceptable y pronto pueden comprender las "triquiñuelas" de la C-2. Esta resultará enseguida una embarcación agradable, pero que habrá que vigilar sin cesar.

De todos estos puntos técnicos enunciados anteriormente, hay que resaltar dos ideas importantes. El resto hay que saber utilizarlo como herramientas destinadas a conseguir el logro deseado.

- Los palistas deben confiar obligatoriamente el uno en el otro, de lo contrario deben hacer cualquier otra cosa diferente a formar un equipo.
- Se debe tener siempre presente que la popa en C-2 debe estar libre y ligera, para deslizarse lo más rápidamente posible y dirigirse cómodamente.

Ustedes tienen en la mano "las claves" de la C-2. Sólo les queda dominárlas y asociarlas a sus propias técnicas.

**Ejemplos de ejercicios**

- **Viraje:** girar en redondo de izquierda a derecha y de derecha a izquierda aligerando la popa de la C-2 para facilitar el deslizamiento. Este ejercicio tiene la ventaja de hacer sentir el aligeramiento de la popa y el deslizamiento.
- **La línea de boyas:** Evitar las boyas, pasar a la derecha después a la izquierda, pasando muy a lo ancho, después ciñendo cada vez más las boyas. La velocidad modifica la dificultad del ejercicio.
- **La línea derecha:** seguir una línea de boyas o la orilla, de manera que se tenga una referencia guardando siempre la misma separación con respecto a ésta.

Próximo capítulo:

- ANIMACION EN PISCINA