

# LE COUP DE PAGAIE EN CANOE MONOPLACE SLALOM

Ce topo technique est le fruit d'analyses et d'observations des principaux céistes internationaux du début de années 2000. Il reflète la tendance du style actuel et n'est donc pas l'unique vérité, mais un modèle de références éprouvées et reconnues.

## INTRODUCTION

S'il y a bien une embarcation en slalom qui a un besoin vital de soigner son coup de pagaie pour se faufiler avec précision à travers les eaux vives des torrents, c'est le canoë monoplace slalom ! En effet, contrairement aux autres, c'est la seule qui a une propulsion asymétrique. Il lui est donc non seulement nécessaire d'avoir une transmission de qualité, mais aussi et surtout que celle-ci respecte au maximum l'équilibre directionnel du bateau. « Rien ne sert de forcer, il faut savoir avancer droit ! ». Ce dicton, montre bien ici, la priorité numéro un du céiste monoplace. Beaucoup trop négligent en général ce « détail ». Ils mettent, en quelque sorte, la charrue avant les boeufs. En effet, comment voulez vous essayer de naviguer vite

et précisément dans des situations techniques très complexes si vous êtes perturbés par un déséquilibre directionnel permanent ? Améliorez votre coup de pagaie et vous verrez l'ensemble de vos qualités de navigation faire un bond en avant!! Vos actions techniques seront plus faciles à réaliser et votre rendement sur votre investissement physique plus élevé (particulièrement en fin de course).

Mais avant de commencer à perfectionner votre geste, il est primordial d'être correctement calé dans son bateau. En effet, le calage est ce qui fait le lien entre le céiste et son bateau ; c'est lui qui vous permet de faire corps avec votre embarcation !!!

Voici une liste exhaustive des différentes étapes et détails de la technique du coup de pagaie du céiste monoplace slalom. Si celle-ci vous effraie par son volume et sa précision, les quelques illustrations de photos mises en exemple (en vert) et contre-exemple (en rouge) devraient vous rendre la tâche plus aisée.

# 1<sup>ère</sup> ETAPE : POSITION D'ATTAQUE !

- 1) Cambrure maximale (bassin en extension)
- 2) Flexion du buste très importante vers l'avant (surtout pas d'appui plus sur un genou que l'autre)
- 3) Avancée de l'épaule inférieure (épaule basse)
- 4) Bras inférieur légèrement fléchi (*Et oui ! On ne tend plus le bras inférieur (école des années 90)*)
- 5) Coude inférieur vers le bas
- 6) Levée du coude supérieur avec une épaule la plus basse possible
- 7) Bras supérieur à 1/3 fléchi (*dans les années 80 les 2 bras étaient tendus au moment de l'accroche*)
- 8) La pagaie le plus verticale possible pour un équilibre directionnel optimum
- 9) Le regard vers l'avant (pas de menton rentrant)

Minimum d'appui sur les genoux. Plutôt entre les genoux et les fesses (bateau à plat du début jusqu'à la fin du geste). -1-

Attention ! Evitez la rotation des épaules. Cela a une fâcheuse tendance à faire tourner le bassin, et donc à utiliser le genou du bordé comme appui. Garder le bassin dans l'axe ainsi que celui des épaules face à l'avancement. On peut avancer l'épaule inférieure sans tourner les épaules (en ne reculant pas l'épaule supérieure). - 3 -

La légère flexion du bras inférieur permet d'avoir un appui de qualité et de développer une puissance importante et immédiate. Mais attention à ne pas exagérer cette flexion (conserver une allonge très importante). Pour les plus jeunes, il est préférable, pour commencer, d'apprendre avec un bras tendu, car une bonne allonge est la première des priorités. - 4/5 -

La main supérieure juste au-dessus de la main inférieure. - 8 -



## 2<sup>ème</sup> ETAPE : LA PROPULSION !

### - A - Phase de mise en pression

10) Immerger la pàle

11) Attendre qu'elle soit complètement immergée avant de tirer dessus

Toujours un minimum d'appui sur les genoux (plutôt entre les genoux et les fesses). - 10/11 -

### - B - Phase de transmission

12) Tracter avec le bras inférieur (flexion du bras)

13) Bras supérieur : retenir la pression de l'olive en évitant le plus possible de pousser avec la main supérieure (Plan : Avant/ Arrière)

Conservez la flexion de départ du bras supérieur et maintenez la main fixe, pour conserver une pàle en incidence avant plus longtemps et augmenter le braquet. - 13 -

14) Buste : extension en gardant la cambrure de départ

Bassin en antéversion. -14 -

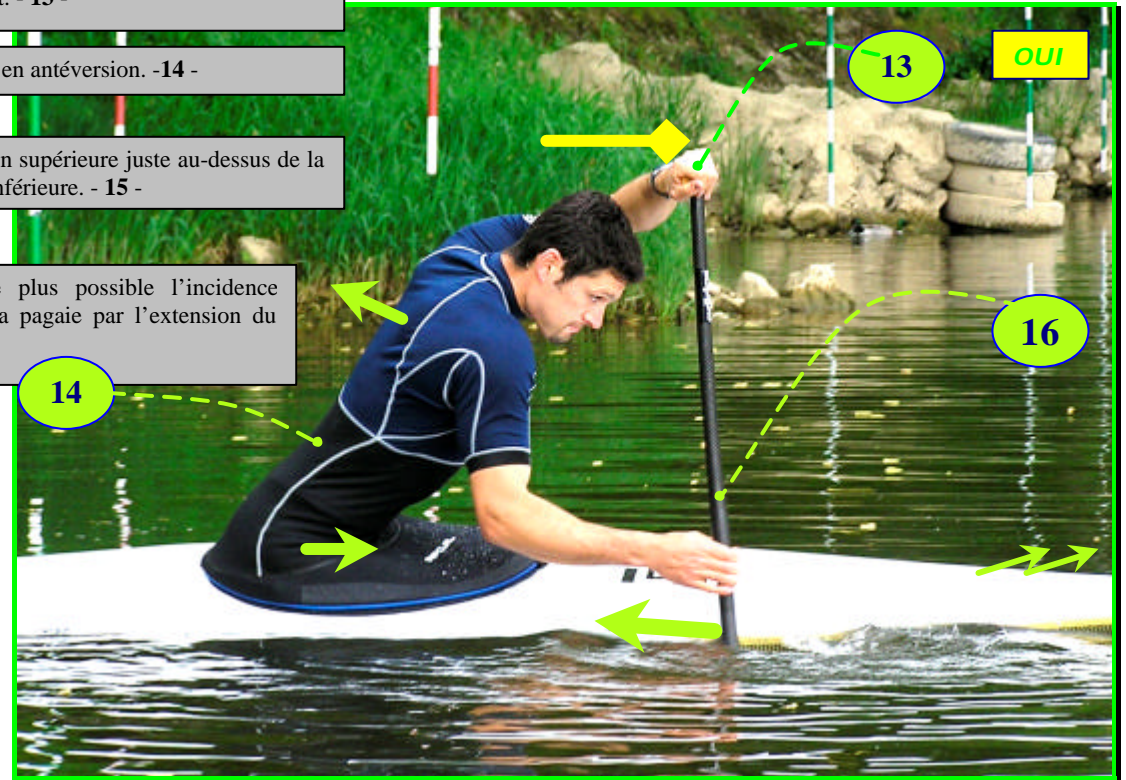
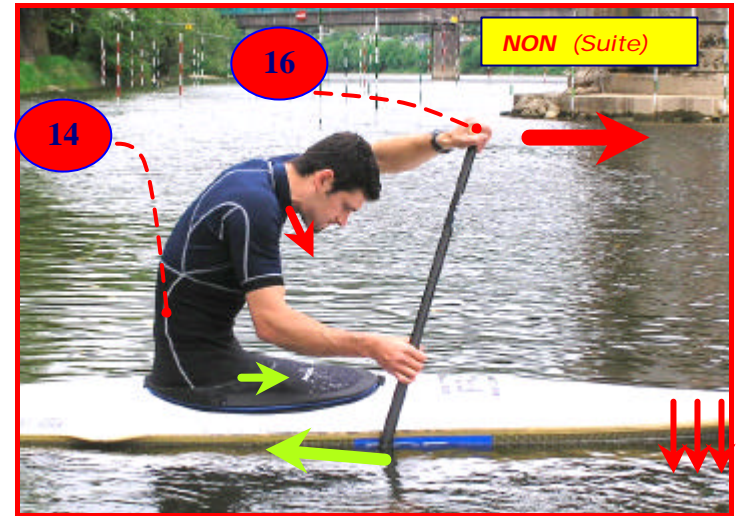
15) Pagaie (Plan : Droite/Gauche) : conserver une pagaie complètement verticale qui reste près du bord avec une trajectoire rectiligne.

La main supérieure juste au-dessus de la main inférieure. - 15 -

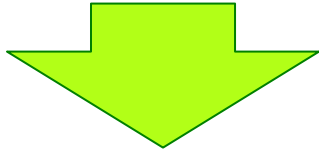
16) Pagaie (Plan : Avant/ Arrière) : essayez de conserver une pagaie verticale le plus longtemps possible

Retarder le plus possible l'incidence arrière de la pagaie par l'extension du buste. - 16 -

D  
E  
B  
U  
T



UNE FOIS LE BUSTE ARRIVEE  
EN  
POSITION VERTICALE :



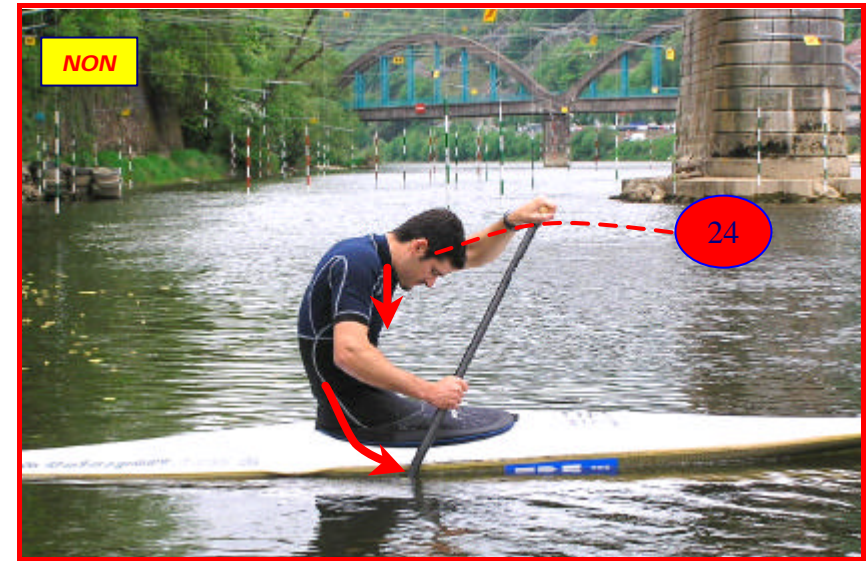
**F**  
**I**  
**N**

- 17) Poussée du bassin
- 18) Appui sur les fesses
- 19) Poussée des os iliaques vers l'avant
- 20) Poussée des genoux vers l'avant
- 21) Finir la poussée avec un bras supérieur tendu
- 22) Pagaie : essayez de conserver une pagaie la plus verticale possible (Plan : Droite/Gauche)
- 23) Sortir la pàle de l'eau, arrivée au niveau du bassin,
- 24) Regard toujours vers l'avant (pas de menton rentrant)

Bascule du bassin vers l'arrière (rétroversion du bassin). - 17/18/19 -

Rester avec la main supérieure au-dessus de l'inférieure pour un équilibre directionnel optimum. - 21 -

Derrière le bassin, la pagaie a une incidence arrière trop importante qui enfonce le bateau plus qu'il ne le fait avancer. - 22 -



### **Subtilités qui font la différence :**

**L'assiette avant (transfert de poids) :** pendant la phase d'attaque, l'assiette du bateau n'est que légèrement sur l'avant puisqu'il n'y a pas d'appui sur les genoux. Le transfert de poids au moment de la flexion du buste se fait des fesses à la pagaie, en passant le moins possible par les genoux (voir pas du tout).

**La transmission du buste :** pendant la phase de propulsion, le buste a deux actions :

- 1 – la partie supérieure du buste (ceinture scapulaire et dorsaux), qui pendant l'extension de ce dernier, va en se grandissant vers le ciel et non pas en s'écrasant de tout son poids sur la pagaie et sur le pont avant.
- 2– la partie inférieure du buste (ceinture abdominale et bassin), qui est très active, contrairement à ce que l'on voit très souvent, c'est-à-dire, qu'il y a une poussée de l'arrière vers l'avant. Pour cela, plus l'on est cambré avec une flexion du buste importante, plus la poussée sera importante et puissante (amplitude de débattement).

**L'assiette arrière :** l'arrivée en fin de propulsion (moment où l'on va bientôt retirer la pàle de l'eau).

Contrairement à certaines idées reçues, le fait de basculer le bassin (rétroversion) n'écrase pas le bateau sur l'arrière. En effet, puisque le buste fini en position verticale, il n'y a aucune raison pour que l'assiette parte de manière prononcée sur l'arrière.

**La montée sur l'appui :** c'est une vue de l'esprit, mais qui a toute son importance ! Le principe est de prendre appui sur le point fixe de sa pagaie dans l'eau et de pousser son bateau jusqu'à ce point fixe par le biais de son bassin pour le faire avancer.

La vue de l'esprit est de s'imaginer passer (son bassin) par-dessus l'appui de sa pàle !!!

### **Particularités pour les spécialistes :**

Dans certains cas où il est nécessaire d'avoir une grande vélocité, lors de fortes relances par exemple ou de départs arrêtés, il est préférable de modifier quelque peu son coup de pagaie. Deux solutions principales s'offrent à vous :

-La première est de jouer avec les bras de leviers en poussant sur le bras supérieur et/ou en rapprochant la main inférieure de la pàle (les deux ensemble étant plus efficaces).

-La seconde est de conserver un buste cambré et penché sur l'avant sans pousser avec le bassin car tout cela demande moins d'inertie gestuelle.

Il est évident que ces deux solutions peuvent s'associer simultanément. Dans ce cas, c'est une « 1<sup>ère</sup> de 4x4 » que vous développerez ! Enlevez ces modifications de geste, les unes après les autres, et vous passerez progressivement d'une « 1<sup>ère</sup> de 4x4 », à la seconde, la troisième et jusqu'à la cinquième vitesse qui est le grand braquet du coup de pagaie normal du céiste.

## CONCLUSION

Vous comprendrez, après les multiples aspects et subtilités passés en revue ci-dessus, que le coup de pagaie du céiste est une gestuelle subtile et complexe qui peut nécessiter plusieurs années de perfectionnement. Mais cela en vaut la chandelle ! Si l'on ajoute, encore à toute cette complexité, les autres paramètres que sont la morphologie et la physiologie propre de chaque céiste, ceci explique aussi le nombre incalculable de styles qu'il est possible de rencontrer ici et là et qui font les richesses et les particularités de chacun.