

VA'A

La pirogue polynésienne

1. MATERIEL.

1.1 DIFFERENTS TYPES DE VA 'A.

Il existe 4 types de va'a :

- Le va'a individuel dit : «V1 » ou Va'a Ho'e
- Le va'a 3 personnes dit : «V3 » ou Va'a Toru
- Le va'a 6 personnes dit : «V6 » ou Va'a Ono
- Le va'a 12 personnes dit : «V12 » ou Tauati, composé de 2 va'a type V6 jumelés

(Le V16, également dénommé « Tauati », composé de 2 va'a de huit places, existe aussi, mais il est exclusivement utilisé lors des courses traditionnelles du mois de juillet)



V1



V3



V6 (haute mer)



V16

Tous ces va'a se présentent sous une forme « lagon » ou « haute mer », à l'exception des V 16 qui ne sont habituellement utilisés qu'en lagon.

1.2 DESCRIPTION SOMMAIRE D'UN VA'A.

Celui-ci se décompose en trois parties :

- Le corps principal du va'a.
- Le balancier ou AMA.
- Les bras ou IATO, reliant le balancier au corps du va'a.

Les va'a peuvent être construits en bois (offrant la meilleure portance) ou en matériaux composites.

Les dimensions et formes varient suivant les constructeurs, aucune norme n'étant vraiment fixée à part le poids imposé par la réglementation de la fédération.

Les IATO des V 3, V 6, V 12 et V 16 sont obligatoirement en bois.

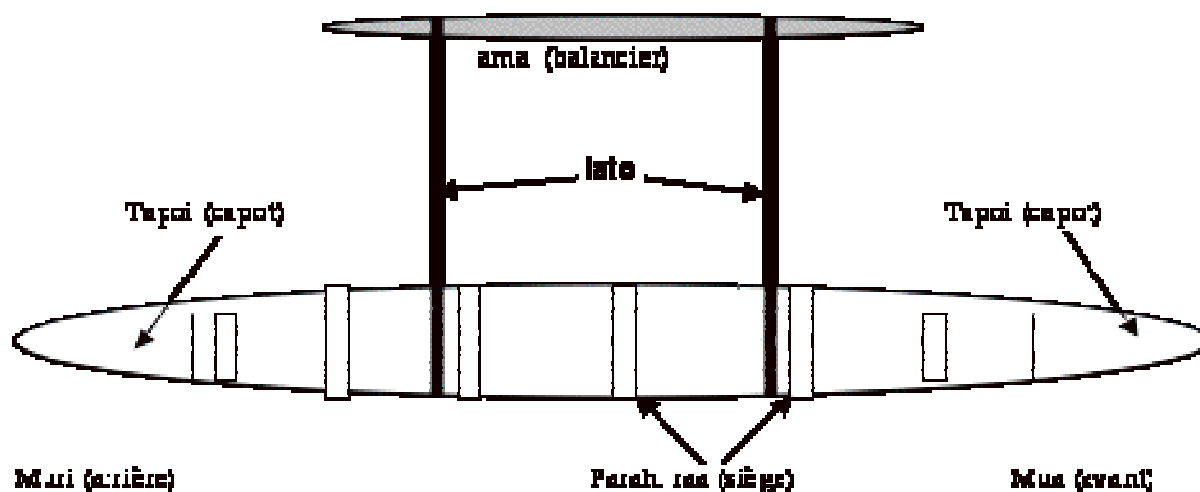
Le mode de fixation reliant les différentes parties du va'a est à l'appréciation de chacun ; cependant, le moyen le plus pratique est le caoutchouc qui procure une certaine souplesse permettant d'amortir les chocs et d'éviter ainsi la casse.

Ne sont pas autorisées : les cales, les pompes, les dérives ainsi que tout appendice sous la carène (pouvant faire office de dérive ou de gouvernail).

Enfin le va'a est généralement équipé de deux caissons étanches avec bouchons de vidange. Pour ce qui concerne les va'a de haute mer (va'a tua), ils sont équipés de bâches (jupes) empêchant l'eau de pénétrer à l'intérieur du va'a.

Poids et dimensions :

- V1 : poids 15 Kg (réglementaire pour la haute mer) ; longueur environ 7 mètres.
- V3 : poids environ 75 Kg ; longueur environ 11 mètres.
- V6 : poids 150 Kg (réglementaire pour la haute mer) ; longueur environ 13 mètres.

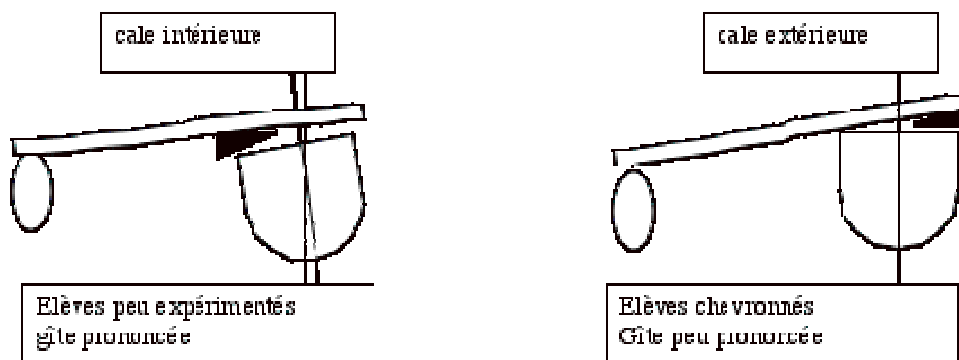


1.3 REGLAGE D'UN VA'A.

Trois paramètres importants interviennent pour l'assemblage des **iato** et du **ama** sur le **corps du va'a**.

La gîte :

Le réglage de la gîte se fait par calage des IATO sur leurs supports. Pour des élèves peu assurés, il est préférable d'offrir une gîte plus importante afin d'éviter les chavirages.



- NB : Ne pas oublier de tester la gîte avec six rameurs à bord, car avec leur poids, le corps du va'a s'enfonce de manière non négligeable.

L'assiette du ama : La pointe avant du ama doit être légèrement relevée pour ne pas risquer l'enfoncement (frein pour le va'a).

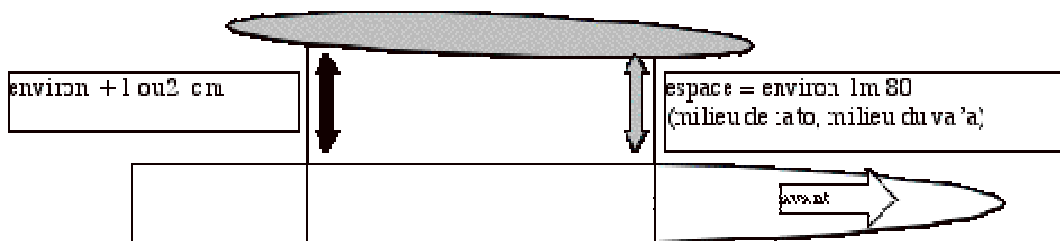


ATTENTION :

- Le ama doit par contre offrir une surface plane et horizontale au contact de l'eau qui soit suffisamment importante.
- L'assiette est également valable pour le corps du va'a lui-même, d'où l'importance de constituer des équipages équilibrés en poids.

L'écart par rapport au va'a : Le ama peut être plus ou moins écarté par rapport au corps du va'a, en fonction du niveau des rameurs, mais aussi des conditions de mer. Plus le ama est écarté, plus la stabilité est grande (notion de contrepoids).

D'autre part, celui-ci n'est pas tout à fait parallèle au corps du va'a, l'avant étant légèrement resserré (environ 2 cm pour un V 6).

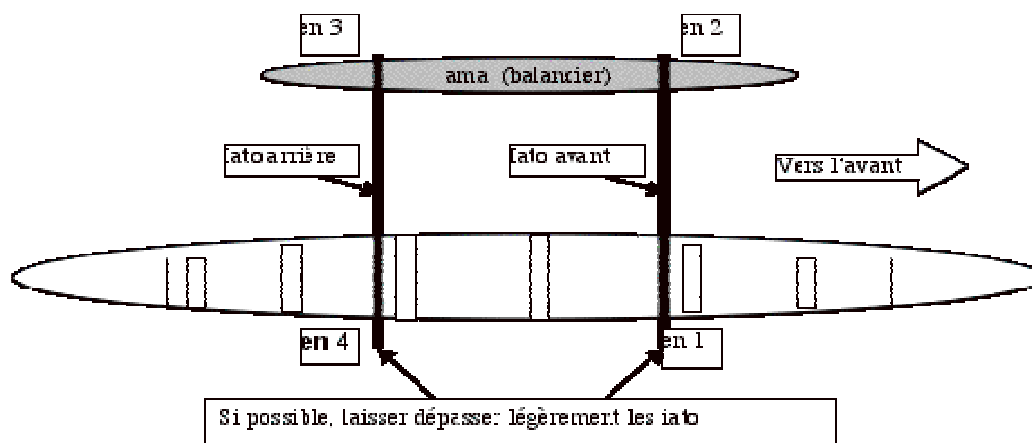


PROCEDURE PRATIQUE

(Respecter cet ordre pour attacher un ama et effectuer les réglages) :

1. Attacher le iato avant au corps du va'a.
 - ↳ Environ 1m80 entre le milieu du va'a et le milieu du ama, et si possible laisser dépasser légèrement l'extrémité du iato du corps du va'a. Attache sommaire.
2. Attacher le ama au iato avant.
 - ↳ Vérifier la verticalité du ama. Ne pas mettre en contact direct le iato et le ama ; placer un caoutchouc entre les deux (évite l'usure prématurée). Attache sommaire.
3. Attacher le ama au iato arrière.
 - ↳ Vérifier la verticalité du ama. Ne pas mettre en contact direct le iato et le ama ; placer un caoutchouc entre les deux (évite l'usure prématurée). Attache sommaire.
4. Attacher le iato arrière au corps du va'a.
 - ↳ Effectuer la mesure exacte en respectant 1 ou 2 cm de plus qu'à l'avant pour un balancier haute mer. Attache sommaire.
5. Vérifier la gîte du va'a et l'assiette du ama sur l'eau.
 - ↳ La vérification doit se faire sur l'eau avec un équipage complet à bord.
6. Placer les cales, si nécessaire. Nouvelle vérification.
7. Essai effectif en ramant.
8. Consolider toutes les attaches.

Les attaches peuvent être protégées du sel et du soleil par du « tape gris ».





1.4 LES DIFFERENTS TYPES DE RAME.

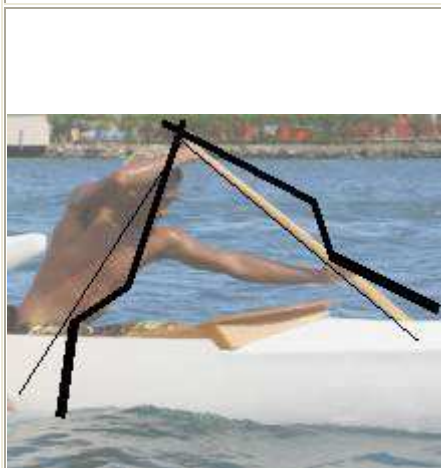
Outre la poignée située en leur sommet, les rames sont constituées de deux éléments principaux, le manche (Aufau) et la pale (Rapa). Chacune de ces parties se caractérise selon sa forme et sa taille. Un angle plus ou moins important est souvent respecté entre ces deux éléments.

➤ Le manche (aufau) :

- Sa forme :

<p style="text-align: center;">Rame droite</p>  <p>Droit, généralement utilisé par le peperu, car plus pratique et efficace pour ses actions directionnelles (pas d'angle entre le manche et la pale)</p>	<p style="text-align: center;">Rame en "S"</p>  <p>Courbé, dit « en S », souvent utilisé par les rameurs des postes 1 à 5</p>
--	---

DEUX AVANTAGES EN FAVEUR D'UNE RAME EN « S »



1. En rapport au manche :

On voit sur la photo qu'en allongement maximal, le poignet du bras tracteur est cassé, ce qui ne favorise pas le développement d'un geste puissant.

Le manche en « S » permet une meilleure position du poignet, donc une mise en action puissante plus rapide au moment où la traction permet le déjaugeage du va'a

2. En rapport à l'angle entre le manche et la pale :

L'inclinaison de la pale permet d'attaquer moins loin devant, tout en étant efficace pour le déjaugeage du va'a.

Elle permet également de finir son geste plus loin vers l'arrière, sans la contrainte de l'enfoncement du va'a. (rapport trait gras, trait fin sur l'image).

Un inconvénient : le manche en « S » est plus rigide que le manche droit, il est donc musculairement plus traumatisant pour des trajets de longue distance. Beaucoup de clubs reviennent donc au manche droit pour les marathons, les manches en « S » étant toujours utilisés pour la vitesse.

- **Sa taille :**

Elle est calculée en fonction de la morphologie du rameur. Le plus souvent, elle correspond à la distance entre la paume de la main et le sternum, en plaçant le bras à l'horizontale.

- Le choix d'une longueur adaptée est indispensable pour obtenir un geste technique correct.

➤ **La pale (Rapa) :**

- **Sa forme :**

- ↪ Plusieurs formes ont été testées dans l'histoire de la pratique du va'a, y compris une pale concave. Mais la forme la plus répandue reste la forme de poire.



- **Sa taille :**

- ↪ La taille de la pale a beaucoup évolué. Beaucoup plus grosse autrefois, car servant un geste en force et particulièrement lent, sa taille a diminué avec l'augmentation des cadences.

Les dimensions les plus courantes sont :

- 48-54 cm de longueur (longueur la plus utilisée : environ 50 cm).
- 20 à 30 cm de largeur (largeurs les plus utilisées : 22 et 24 cm).

De plus en plus souvent, les rameurs engagés dans des marathons de longue distance nécessitant plus de 2 heures de course, débutent avec des pales larges (24-26 cm) et terminent avec des pales plus étroites (20-22 cm). Le changement de rame se fait comme un ravitaillement, avec des partenaires débarqués dans l'eau en avant du va'a par le bateau suiveur.

L'angle formé entre la pale et le manche :

Cet angle, qui trouve son explication dans les deux avantages déjà énoncés en page précédente, est variable et peut généralement osciller entre 5 et 15 degrés. Le choix de l'angle incombe à l'utilisateur, selon ses propres sensations.

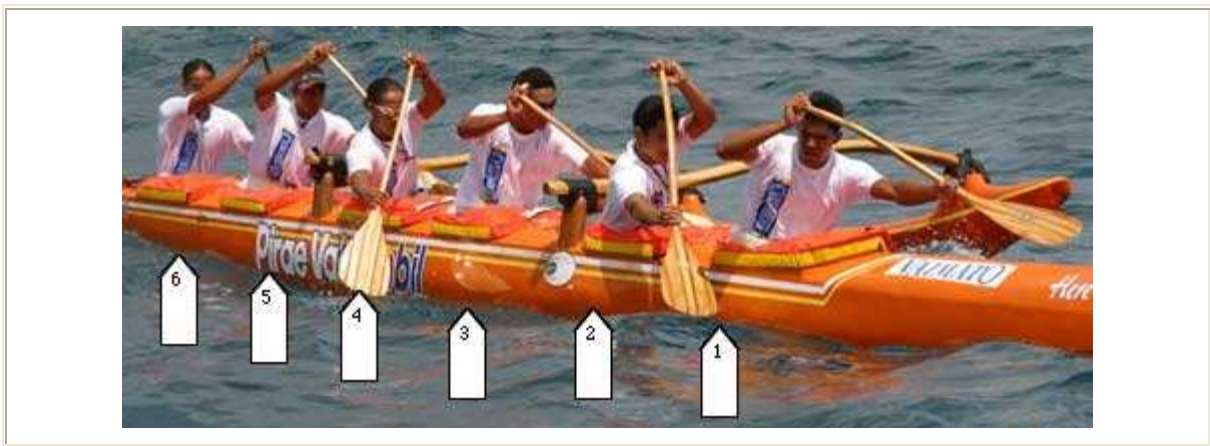
Mais il est certain que l'angle plus ou moins prononcé contribue à un geste du rameur différent. Un gros angle permet d'aller chercher moins loin devant tout en contribuant à déjauger le va'a, et de tirer plus loin derrière sans risquer d'enfoncer le va'a.

2. LA COMPOSITION D'UN EQUIPAGE EN V6.

Un équipage de V6 se compose de 6 rameurs. Chacun a un rôle bien particulier qui réclame des aptitudes spécifiques.

Dans le cadre d'une pratique en AS ou en club, le responsable de l'équipage doit être capable de déterminer la place qui correspond le mieux pour chacun de ses compétiteurs. Pour cela, il doit prendre en compte les critères suivants :

- ↗ La morphologie du rameur (taille, poids : attention à l'équilibrage du V6).
- ↗ Les qualités physiologiques (puissance / endurance).
- ↗ Le niveau technique (synchronisme, régularité impliquant le choix du peperu, du fa'ahoro).
- ↗ Les qualités morales (influence sur le groupe, impliquant le choix du tare, du capitaine, dit « raatira »).



Le rôle de chacun (numérotés de l'avant vers l'arrière) :

- Le N° 1 (le fa'ahoro) : il imprègne toute l'équipe de son rythme. Il doit être capable de conserver, y compris dans la durée, une cadence régulière afin que les 5 autres rameurs puissent se calquer sur lui.
- Pour cette raison, sa gestuelle doit être parfaite. Il doit également être attentif aux ordres du tare afin de modifier le coup de rame et son rythme, à la demande de ce dernier.
- Le N° 2 : il aide le fa'ahoro à conserver la cadence. Il doit être capable de ramer en parfaite synchronisation avec lui pour ne pas engendrer un décalage sur les autres rameurs de son bord. Il doit donc posséder les mêmes qualités.
- Les N° 3 et N° 4 : On les appelle souvent les moteurs (tura'i). Ils doivent être puissants car leur rôle principal est de donner de la vitesse au va'a et de la conserver.
- Le Tare est en général N° 3 ou N° 4 (les équipiers doivent facilement l'entendre). Il annonce les changements de bordées. Souvent assimilé comme le capitaine (Raatira) de l'équipe, il stimule et anime son équipe par l'intonation de sa voix. Il doit posséder une solide expérience et avoir une forte ascendance sur tous les autres rameurs.

- Le N° 5 : Il doit être particulièrement attentif aux actions du peperu et parfois travailler en compensation de celui-ci. En scolaire, ce poste peut être stratégique si le peperu est en situation d'apprentissage. Il est alors occupé par un élève capable de donner des indications à son camarade situé juste derrière lui, et éventuellement de diriger le va'a en cas de nécessité.
- Le N° 6 (le peperu) : sa priorité est de diriger le va'a. Néanmoins, il reste un rameur à part entière et contribue le plus souvent possible à la propulsion du va'a, au même titre que ses équipiers. Il est responsable du cap.

ATTENTION : Les rameurs 2 et 4 sont généralement les plus puissants, car ils rament souvent à deux sur le même bord pendant que le peperu est obligé de changer de côté pour maintenir une trajectoire. Les rameurs 1,3 et 5 rament par contre toujours ensemble, sur le bord opposé

3. LA TECHNIQUE DE RAME.

La position du rameur est importante dans le sens où elle détermine le chemin de traction de la rame.

On peut donc définir une technique de base qui respecte certains principes, pour une efficacité maximale de ce chemin de traction (Voir planches ci-après).

- **Prise d'appui** : Sur un chemin de traction agrandi au maximum, la pale entrant dans l'eau permet le déjaugage du va'a. Le premier temps de la phase d'attaque doit être progressif, sans éclaboussure.
- ↪ Conséquences sur le geste : bras tracteur presque tendu, bras haut servant d'appui et de guide, avancer épaule côté rame, pencher le corps vers l'avant et pour favoriser cet allongement, tendre la jambe côté rame.
- **Phase de traction** : Elle doit être progressivement accélérée et stoppée avant que l'orientation de la pale ne contribue à enfoncer le va'a.
- ↪ Conséquences sur le geste : associé tirer main basse/guider main haute (pousser légèrement), à une rotation et un recul du haut du tronc. Sortir la rame lorsque le coude atteint la hauteur de la colonne vertébrale.
- **Retour relâché** : C'est la phase de récupération qui doit être réalisée en souplesse et en décontraction.
- ↪ Conséquence sur le geste : prises en relâchement sur le manche, casser le poignet pour placer la pale parallèle à la surface de l'eau, ce qui permet d'éviter d'une part la prise au vent, mais aussi et surtout un geste trop ample de soulevé de la rame pour la ramener vers l'avant.
- **Différents coups de rame** : Sur la base de ce geste, différents coups de rame se définissent selon leur rythme, la surface de rame immergée et la longueur du trajet moteur.

LES DIFFERENTS COUPS DE RAME

NOMTAHIEN	BUT	RYTHME	SURFACE DE RAME IMMERGÉE	DESCRIPTION DU MOUVEMENT
PINE (ou TURA'I)	Coup utilisé pour démarrer et déjauger le va'a, ou pour donner un coup d'accélérateur.	Très rapide (80 coups/mn)	Maxi 50%	Trajectoire tout à l'avant du corps. On peut enchaîner une vingtaine de coups sans changer de bord (notamment au démarrage).
HUTI PAARI	Coup utilisé pour conserver une allure	Puissant (60 coups/mn)	100%	Recherche d'amplitude vers l'avant aboutissant à un coup lent. Bien « caler » sa rame en prise d'eau (prise d'appui sans éclaboussures), avant de tirer long et fort.
HUTI PE'E	Coup pour se relâcher.	Rapide (+ de 60 coups/mn)	50 %	Recherche d'amplitude vers l'avant mais tirer plus court, aboutissant à un coup moyennement rapide.
FA'A ROA	Coup pour s'échauffer, ou pour récupérer.	Très lent (-50 coups/mn)	100%	Recherche d'amplitude maximale, sans forcer.

TECHNIQUE DE BASE DU COUP DE RAME

(Planche n° 1)



Bras tracteur tendu, bras haut fléchi, épaule côté rame vient en avant par rotation du tronc (sens de la flèche)



Tirer avec main basse, recherche d'appui (de guide) avec main haute, rotation du tronc (sens de la flèche) pour ramener les épaules au même niveau



La jambe côté rame est allongée, l'autre est fléchi. La main ne touche pas l'eau.



Fin de traction lorsque le coude atteint la colonne vertébrale. Le corps a terminé sa rotation (épaule côté rame désormais légèrement en arrière)



Retour relâché. Le poignet qui tient le « T » tourne...



Pour placer la pale de la rame en position parallèle à l'eau

TECHNIQUE DE BASE DU COUP DE RAME (Planche n° 2)



Début de traction...



...traction...



...traction ...



...traction...



... traction...



...Fin de traction.



Début de retour...



...Fin de retour

... avec un travail de rotation des épaules de plus grande amplitude.

VUES DE FACE



Synchronisation des mouvements propulsifs

Verticalité du manche de la rame pour que...



... la pale longe la coque au plus près.

QUELQUES ERREURS !



Attention à la synchro et aux manches à l'oblique



Attention, les genoux ne doivent pas être tous les deux fléchis !



Attention au bras tracteur qui doit être presque tendu pour aller chercher loien devant.

LE CHANGEMENT DE CÔTÉ



- ↪ Pendant le changement de côté de la rame, on inverse jambe allongée et jambe fléchie afin que la jambe allongée soit toujours du côté de la rame.
- ↪ Avant la reprise de propulsion, le corps se penche à nouveau vers l'avant avec un manche déjà orienté vers l'avant (photo de droite).

Pour ne pas perdre la cadence au moment du changement de côté, on peut :

- ↪ Donner un dernier coup de rame plus court afin d'entamer la procédure du changement de côté plus rapidement.
- ↪ Ne pas ramer le premier coup de rame et attendre le deuxième pour être immédiatement synchro.

...MAIS CES SOLUTIONS NE PEUVENT ETRE QUE PROVISOIRES.

4. LE TARE.

4.1 Donner la cadence.

Sur chaque V6, un équipier (en principe positionné en 3 ou 4 afin que tout le monde l'entende) nommé «TARE » annonce à haute voix l'ordre de changement de bordée par un HEP ! (voir paragraphe suivant).

Après le coup de rame réalisé sur cette annonce, tous les rameurs du V6 rament encore un dernier coup puissant pour compenser la perte de traction engendrée par le changement, puis passent la rame de l'autre côté.

Ce changement de bordée s'effectue en général tous les 8-10 coups. Mais cette fréquence peut varier en fonction de la configuration de course :

- Lors d'un départ, le tare attend que la pirogue soit lancée avant d'annoncer le changement (16 à 20 coups).
- Lors d'une arrivée de course en sprint, le Tare peut sauter le dernier changement pour éviter de perdre un temps précieux sur les derniers mètres.
- Avant un virage serré (obligatoirement vers la gauche), le Tare doit prendre en compte le rôle du faahoro et calculer le changement de bord afin que celui-ci se retrouve du bon côté pour « piquer » (donc à droite, ce qui engendre également le bon côté du poste 2 pour faire un appel intérieur, du poste 5 pour un appel extérieur et du peperu pour piquer à gauche).

NB : En apprentissage, plusieurs adaptations sont possibles, en passant par :

- Compter à haute voix tous les coups de rame (aide à la synchronisation), puis sur les trois derniers coups, HEY ! – HEY ! – HEP ! et on change de côté.
- Compter de tête de façon à effectuer des changements réguliers, puis sur trois coups, HEY ! – HEY ! – HEP ! et on change de côté.
- On peut également faire compter tous les rameurs du va'a, chacun à leur tour (prise d'initiative, apprentissage d'un rythme régulier à respecter)

ATTENTION : veiller à ce que le Tare soit annoncé au moment précis où l'on introduit la rame dans l'eau et non pendant son trajet moteur ou lorsqu'on la sort de l'eau.

4.2 Changements de cadence.

Tare et Raatira :

La responsabilité du Tare ne se limite pas seulement à annoncer de façon régulière le changement de bordée. Son rôle primordial est aussi d'annoncer par code vocal le rythme et la puissance à adopter par tout l'équipage en fonction de ce qu'il décèle de l'état de forme ou de fatigue de ses coéquipiers, et des nécessités de la course.

Rameur expérimenté, il doit à tout moment, en fonction des paramètres extérieurs (vent, vagues, positions des autres compétiteurs...) et des ressources physiques de son équipage, décider de la technique de rame à adopter. En ce sens, il endosse également le rôle de capitaine (Raatira), indispensable sur un va'a.

Toutefois le raatira n'est pas toujours le tare. Ce rôle peut être également dévolu au peperu, ou à un homme plutôt placé en poste 4 ou 5, permettant d'avoir un contrôle visuel global, ou à défaut important, de son équipage. Dans ce cas, le tare doit être à l'écoute parfaite de son capitaine afin de relayer les ordres.

Pour annoncer les changements de cadence, le tare utilise un langage spécifique.

Ce langage propre à chaque club, permet de simplifier et de codifier toutes les directives du capitaine. Ainsi, le faahoro sait à chaque annonce de changement de bordée, le rythme qu'il doit adopter, et si nécessaire apporter les corrections demandées (ex : allonger son mouvement ou au contraire adopter une cadence vive).

Les principaux Tare employés sont :

- ↳ Le UHUU (son grave et long) : coup de rame en amplitude et «au fond », par exemple en échauffement
- ↳ Le EHEE (son lent) : geste en amplitude maximum
- ↳ Le HEP ! (son bref) : rythme vif, coup de rame bien devant mais court
- ↳ Le YiP ! (son percutant et vif) : pour redynamiser, coup de rame puissant et rapide

5. LA TECHNIQUE DU BARREUR.

Pour diriger le va'a, le peperu emploie un coup de HOE (rame) différent des autres rameurs. Pour l'orienter dans la direction désirée, il utilise deux techniques particulières :

5.1 L'appel (ou Tarau).

Le coup de rame est perpendiculaire au va'a, de l'extérieur vers l'intérieur. L'arrière du va'a s'écarte du côté de l'appel, l'avant va dans le sens contraire.

- Exemple : si le barreur fait un appel à gauche, le va'a se dirige à droite.

Le barreur est aussi un rameur et doit, dans la mesure du possible, contribuer à la propulsion. Pour cela, il peut également employer un coup de pagaie en « appel propulsif ». Ce coup de rame permet de corriger un léger écart de trajectoire (axe extérieur-intérieur), mais permet également de propulser l'embarcation vers l'avant (axe avant-arrière).

L'axe de traction de la rame adopté par le barreur par rapport à l'axe du va'a, peut varier de 0 à 90 °. Cet angle est en rapport à l'importance de la correction de trajectoire.

5.2 Le piqué (patia ou pana).

Le peperu place sa rame contre le bord de son embarcation et l'utilise comme un gouvernail.




Pour piquer, le barreur peut tenir sa rame à une main, pour une simple correction de trajectoire, ou à deux mains (voir fiches jointes) afin d'exécuter un virage serré.

Quand le peperu pique à gauche le va'a s'oriente à gauche.

Selon le rayon du virage à négocier, plusieurs techniques et combinaisons peuvent être adoptées par l'équipage du V6. Outre ce rayon, plusieurs paramètres extérieurs (courant, vagues, vents etc...) peuvent influencer sur le choix de la solution retenue, l'objectif principal étant bien sur de perdre le moins de temps dans la manœuvre. Les combinaisons indiquées en annexe, sont données à titre d'exemple, chaque équipage devant adopter la technique qui lui convient le mieux.

Nota : les virages à 180° (demi-tour) sont négociés OBLIGATOIREMENT du côté du AMA (balancier), de façon à éviter un éventuel chavirage mais, sur les courses de longues distances en mer, on peut être amené à contourner des bouées par bâbord ou par tribord.

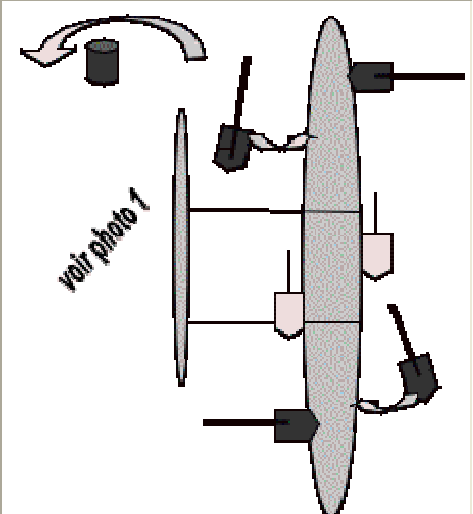
ACTIONS DIRECTIONNELLES ASSOCIÉES

<p>Le piqué du faahoro</p>	<p>On voit sur ces deux images, deux façons de piquer la rame en ce qui concerne le faahoro.</p>
	<p>La première : dynamique : manche à la verticale, glisser la pale de la rame sous la coque.</p> <p>Mains en opposition au placement normal (main droite en haut et main gauche en bas), permettant, avec une plus grande inclinaison du manche, de glisser la rame davantage sous la coque du va'a.</p> <p>Ensuite, il s'agit de tirer fort avec la main droite.</p>
	<p>La seconde : statique : probablement la plus compliquée parce que difficile à tenir en position.</p> <p>Manche incliné, pale vers l'avant, glisser celle-ci sous la coque. La pale est en position de gouvernail</p> <p>Mains également en opposition au placement normal. Il s'agit alors de garder la position.</p>
<p>L'appel en poste 2</p>	<p>L'appel à ce poste se fait côté ama (balancier). Il est donc permis de se pencher au maximum afin d'exécuter une traction sur une grande amplitude, puissante et perpendiculaire au va'a.</p>
	<p>Sur cette image, le faahoro a cassé la base du manche de sa rame en piquant à droite,. Ce désagrément arrive parfois car les appuis demandés sont très puissants.</p>

Le virage à 180 degrés

Le tare annonce un dernier changement de côté précédent le virage en plaçant le faahoro avec rame à droite.

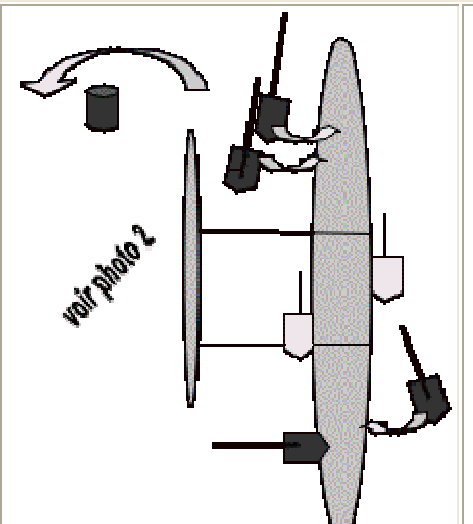
Le peperu donne le signal du virage :

	<ul style="list-style-type: none">• le faahoro pique à droite.• le poste 2 effectue des appels à gauche• les postes 3 et 4 rament normalement afin de garantir une progression minimale du va'a• le poste 5 effectue des appels à droite• le peperu pique à gauche.
---	---

Le peperu annonce (FARUE ! = lâcher, abandonner) la fin des actions directionnelles de ses coéquipiers, avant que la nouvelle trajectoire requise ne soit totalement atteinte. Il poursuivra seul ses actions directionnelles, si nécessaire.

Cette annonce implique automatiquement un changement de côté de tous ses coéquipiers.

Une variante pédagogique (plus simple).

	<ul style="list-style-type: none">• le faahoro ne pique pas mais change de côté et effectue des appels à gauche• le poste 2 effectue des appels à gauche• les postes 3 et 4 rament normalement afin de garantir une progression minimale du va'a• le poste 5 effectue des appels à droite• le peperu pique à gauche.
---	--

A l'annonce FARUE ! du peperu, le faahoro ramène sa rame à droite. On reprend une propulsion normale jusqu'à retrouver une trajectoire rectiligne, avant d'annoncer un nouveau tare.

Le virage (suite).



Photo 1

Formule 1

Le faahoro pique à droite, le poste 2 appelle à gauche en projetant son corps côté du ama.



Photo 2

Formule 2

A l'annonce du virage, le faahoro appelle aussi à gauche, après avoir changé (seul) sa rame de côté.

6. LA SECURITE.

Quelques principes de sécurité.

- Connaître et respecter la réglementation territoriale (arrêté n° 1034 CM du 7 septembre 1989)
- Vérifier auprès des élèves que ceux-ci sont capables d'effectuer un 50 m départ plongé ou sauté, sans s'arrêter, dans une nage quelconque.
- Toujours monter et/ou descendre d'un va'a, du côté du ama (balancier) afin d'éviter le dessalage de celui-ci.
- Vérifier que tous les élèves embarqués soient équipés de leur gilet de sauvetage (fermé), et qu'une ou plusieurs écopes (Tata) soient à bord.
- Etre particulièrement attentif au placement des trois postes clés, le peperu, le faahoro, le tare.

Et de respect.

DU MATERIEL :

Ne jamais se lever dans une pirogue ; par conséquent monter en s'asseyant d'abord sur le rebord puis sur le siège, entrer les jambes ensuite et en descendre en sortant tout d'abord les jambes à l'extérieur du va'a.

Eviter IMPERATIVEMENT tous les contacts du va'a,

- ↳ En bord de plage.
- ↳ Avec les obstacles fixes situés sur le lagon.
- ↳ Avec les obstacles mobiles (bateaux, autres va'a *...).

* Les élèves sont souvent tentés par le désir de concourir entre eux. À l'enseignant de réagir en fonction du niveau de maîtrise des peperu. Le duel n'est pas interdit bien évidemment et peut servir des objectifs pédagogiques, mais il est prudent d'imposer un écart suffisant entre les va'a, tout au moins au départ.

DE SES CAMARADES :

La pratique du va'a est collective. Il s'agit donc de sensibiliser les élèves sur la notion d'entraide à tous les niveaux. Ne pas critiquer celle ou celui qui est en difficulté (en particulier le peperu, responsable de la trajectoire du va'a). Ne pas arrêter de ramer sous quelque prétexte que ce soit, autre que pour nécessité absolue. Participer collectivement à la mise en place et au rangement du matériel.

DE L'ENVIRONNEMENT :

Le lagon, la plage, méritent le respect.

En conséquence, des apprentissages s'imposent :

- ↳ Apprendre à respecter la nature *en tout lieu et en toute circonstance.*
- ↳ Apprendre à stopper un va'a *en enfonçant tous ensemble les rames et en les maintenant en position statique.*
- ↳ Apprendre à retourner un va'a dessalé *selon l'une ou l'autre des méthodes ci-après proposées.*

Le dessalage.

ATTENTION : Le dessalage d'un va'a peut être dangereux. L'accident le plus fréquent est provoqué par la retombée du ama et des iato, pouvant assommer un rameur (d'où le port du gilet absolument obligatoire, à tout moment lors des sorties).

Un va'a ne doit pas rester en position retournée, les caissons avant et arrière pouvant se remplir d'eau rapidement. Les rameurs doivent au plus vite procéder à son retournement après que le capitaine ait vérifié la présence et la bonne santé de tous les équipiers :

RETOURNER LE VA'A :

Poste	METHODE 1 (rameurs adultes, puissants)	METHODE 2
	Tous les rameurs du côté du ama retourné	Les rameurs 2 et 4 passent de l'autre côté du ama retourné
Poste 1	Tenir l'avant du va'a et l'orienter correctement, puis le pousser fort en même temps que ses camarades lorsque le ama est presque à la verticale du corps du va'a.	Tenir l'avant du va'a et l'orienter correctement.
Poste 2	Saisir le iato avant et le soulever jusqu'à ce que le ama soit presque à la verticale du corps du va'a, pousser fort et continuer le retournement. Contrôler la retombée du ama.	Monter à plat ventre sur le corps du va'a à hauteur du iato avant, saisir l'autre bord du va'a et agir avec son poids de corps pour retourner le va'a. Contrôler la retombée du ama en tenant le iato avant.
Poste 3	Saisir le milieu du ama et le soulever, puis venir au contact du corps du va'a. Pousser fort. Contrôler la retombée du ama.	Saisir le milieu du ama et le soulever pour enclencher le retournement du va'a.
Poste 4	Saisir le iato arrière et le soulever jusqu'à ce que le ama soit presque à la verticale du corps du va'a, pousser fort et continuer le retournement. Contrôler la retombée du ama.	Monter à plat ventre sur le corps du va'a à hauteur du iato arrière, saisir l'autre bord du va'a et agir avec son poids de corps pour retourner le va'a. Contrôler la retombée du ama en tenant le iato arrière.
Poste 5	Récupérer les rames, tata et tout le matériel jugé INDISPENSABLE.	Récupérer les rames, tata et tout le matériel jugé INDISPENSABLE.
Poste 6	Tenir l'arrière du va'a et l'orienter correctement, puis le pousser fort en même temps que ses camarades lorsque le ama est presque à la verticale du corps du va'a.	Tenir l'arrière du va'a et l'orienter correctement.

Remorquer un va'a.



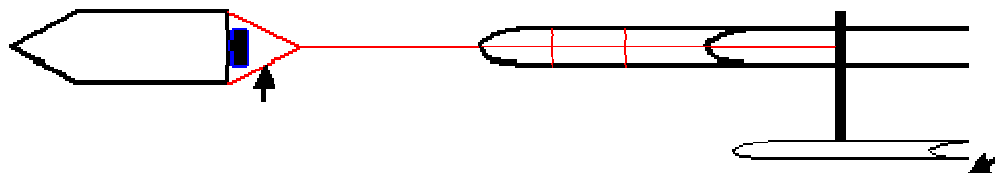
Dans quelques cas, il est nécessaire de remorquer un va'a. Voici la méthode la plus fréquemment employée avec une corde d'une vingtaine de mètres de longueur

1. Attacher l'extrémité de la corde au support du iato avant (bras du balancier avant)

2. Faire un tour au milieu du capot avant, puis un deuxième plus près de la pointe du va'a.



3. Attacher la corde à votre bateau. Moins le bateau est puissant, plus il sera difficile de tirer le va'a, surtout si la corde est attachée sur un côté du bateau (progression en crabe !)



(attache idéale pour le remorquage)



Pour les va'a particulièrement fragiles, il est recommandé de ne pas faire de tours avec la corde qui se resserre en tractant et qui peut faire exploser l'avant du va'a. On laisse donc la corde sur le dessus du capot et on l'attache en faisant un ou plusieurs tours du capot avant avec un caoutchouc.

Le caoutchouc offre l'avantage de se défaire ou de se déchirer lorsque le va'a part en crabe.

7. ANALYSE DE L'ACTIVITE.

LA PIROGUE POLYNESIENNE : VA'A.

Une définition :

Le va'a c'est : Ramer (seul ou ensemble) en réglant simultanément des tâches de propulsion, de conduite et d'équilibre, sur un parcours plus ou moins long, balisé ou non, en gérant au mieux ses efforts sur une embarcation instable et dans un environnement changeant, en vue de réaliser la meilleure performance.

Cette définition met en évidence un certain nombre de principes d'actions qui constituent et organisent l'activité.

Nous en retiendrons quatre qui paraissent essentiels :

- ↳ *Créer, entretenir, augmenter la vitesse.*
- ↳ *Diriger (piloter) le va'a.*
- ↳ *Gérer les efforts.*
- ↳ *Gérer le rapport risque/sécurité.*

Ces quatre principes essentiels regroupent un certain nombre de notions qui seront autant de thèmes d'étude envisageables durant le cursus d'enseignement.

<p style="text-align: center;">CREER ENTRETENIR AUGMENTER</p> <p style="text-align: center;">LA VITESSE</p>	<ul style="list-style-type: none"> - la synchronisation (les différentes cadences, le changement de côté, les changements de rythme) - l'efficacité gestuelle (attaque, propulsion, retour aérien) - la différenciation des coups de rame (départ, accélération, relâchement, etc...)
<p style="text-align: center;">DIRIGER (PILOTER) LE VA'A</p>	<ul style="list-style-type: none"> - aller droit - virer long, virer court - utiliser les appels, les piqués - anticiper les écarts de trajectoire
<p style="text-align: center;">GERER LES EFFORTS</p>	<ul style="list-style-type: none"> - accepter l'effort - adapter son effort - coopérer dans l'effort - gérer les efforts du groupe - acquérir de la puissance, de l'endurance, de la vitesse
<p style="text-align: center;">GERER LE RAPPORT RISQUE / SECURITE</p>	<ul style="list-style-type: none"> - instabilité du va'a (chavirage) - incertitude du milieu (balisage, données climatiques : houle, vent, courant...) - règles de sécurité (équipement, contrôle du va'a, les attaches, code maritime, stopper et faire marche arrière) - programmer un itinéraire

De tous ces éléments caractérisant la logique interne de l'activité, il semble que l'on puisse définir quatre niveaux d'habileté, qui correspondent à autant de paliers.

NIVEAU 1

Je suis capable de ramer en cadence lente, lors d'efforts peu prolongés et de mettre en application les principes essentiels ayant trait à la sécurité.

C'est l'étape de : **LA SYNCHRONISATION ELEMENTAIRE DES MOUVEMENTS PROPULSIFS**

NIVEAU 2

Je suis capable de ramer efficacement pour créer puis entretenir la vitesse, en fonction de mes possibilités morphologiques. J'ai également intégré les différents appuis qui me permettent de corriger un écart de trajectoire, ou de le provoquer.

C'est l'étape de : **LA CONSTRUCTION DES MOUVEMENTS PROPULSIFS ET DIRECTIONNELS**

NIVEAU 3

Je suis capable de fournir un effort prolongé et d'adapter mes actions propulsives en fonction des différentes phases d'un parcours et des exigences d'une course.

C'est l'étape de : **L'OPTIMISATION ET LA DIFFERENCIATION DES APPUIS PROPULSIFS ET DIRECTIONNELS**

NIVEAU 4

Je suis capable d'être efficace à tous les postes sur des parcours différents, et notamment au poste de peperu où mes actions directionnelles sont rapides, me permettant de participer le plus souvent à la propulsion du va'a. Mes compétences reconnues m'amènent souvent à endosser les rôles de Raatira et/ou de Tare.

C'est l'étape de : **LA PRECISION ET L'EFFICACITE POLYVALENTE**