TAHITIAN PADDLE
VA'A SCHOOL & TRAINING

Punaauia

LE VA'A

Sommaire

Le matériel

- Les différents types de va’a
- Descriptif technique d’un va’a
- La rame et ses particularités

Les différents types de va’a

Il existe différents types de VA’A:

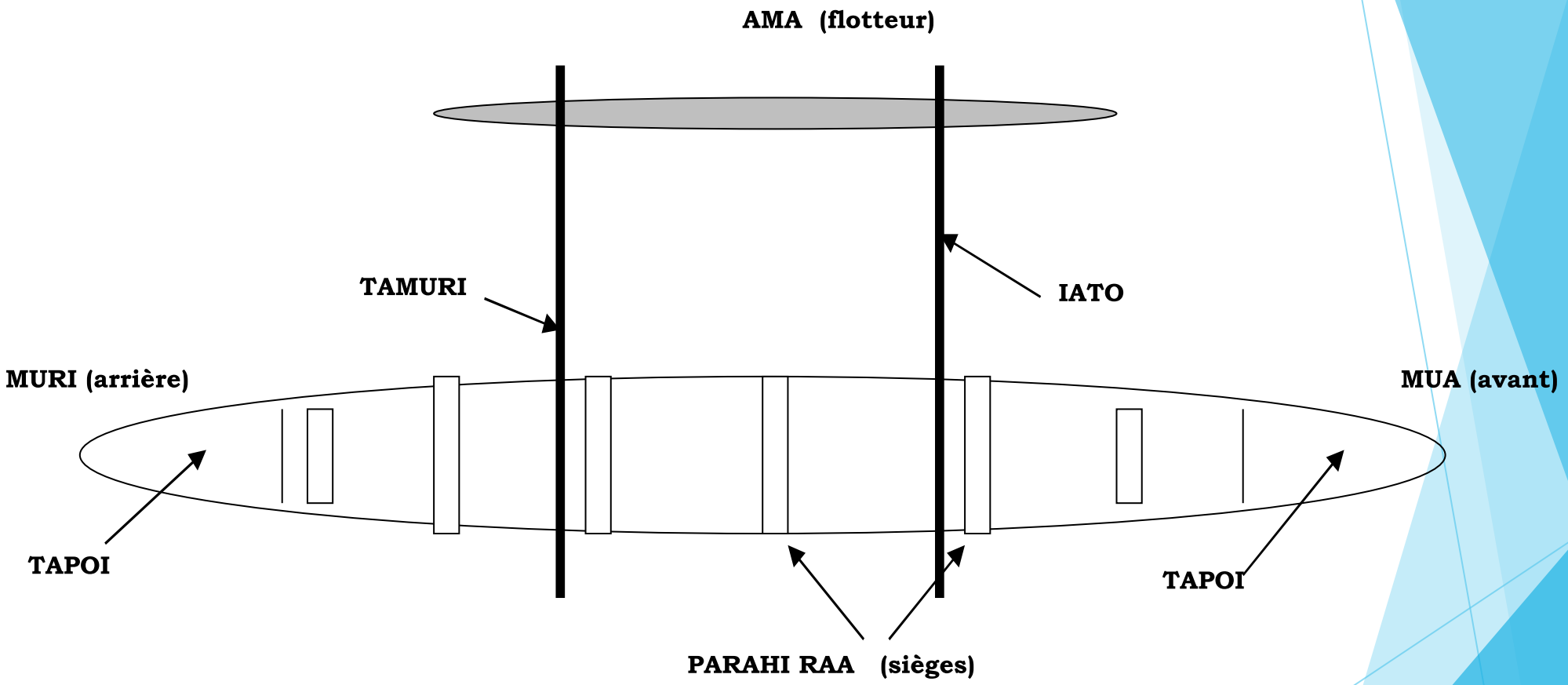
- - Le VA’A individuel dit : «V1 » ou VA’A HOE
- - Le VA’A 3 personnes dit : «V3 » ou VA’A TORU
- - Le VA’A 6 personnes dit : «V6 » ou VA’A ONO
- - Le VA’A 12 personnes dit : «V12 » ou TAUATI, composé de 2 VA’A type V6 jumelés
- (Le V16, également dénommé TAUATI, composé de 2 VA’A de huit places, existe aussi, mais il est exclusivement utilisé lors des courses traditionnelles du mois de juillet)

Tous ces VA’A se présentent sous une forme « lagon » ou « haute mer », à l’exception des V 12 et V 16 qui ne sont habituellement utilisés qu’en lagon. Des VA’A PITI et des VA’A MAHA font leur apparition dans les îles Hawaii …

Descriptif technique d'un va'a

Le va'a se compose de trois parties:

- - Le corps principal du VA'A.
- - Le balancier ou AMA.
- - Les bras, IATO (à l'avant) et TAMURI (à l'arrière), reliant le balancier au corps du VA'A.


AMA (flotteur)
TAMURI
IATO
MURI (arrière)
MUA (avant)
TAPOI
TAPOI
PARAHI RAA (sièges)

Les va’a sont 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 et TAMURI des V 3, V 6, V 12 et V 16 sont essentiellement en bois, parfois en carbone.

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 (ua ua) qui procure une certaine souplesse permettant d’amortir les chocs et 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.

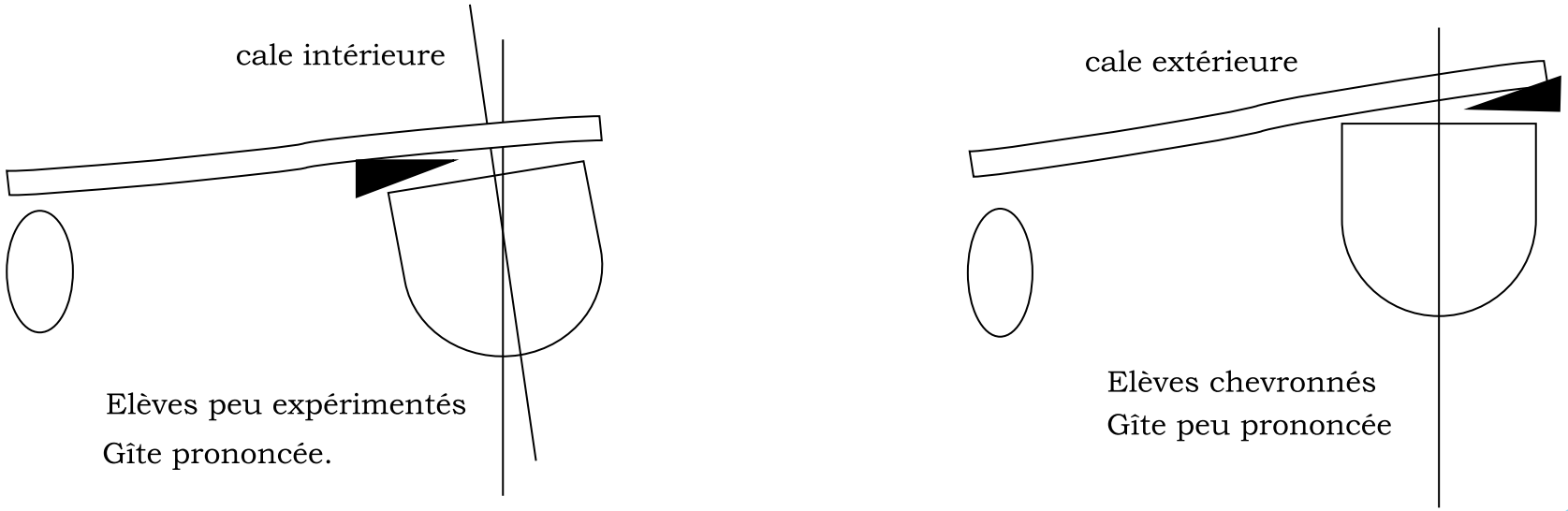
- V3 : poids environ 75 Kg ; longueur environ 11 mètres.

- V6 : poids 150 Kg (réglementaire pour la haute mer) ; longueur environ 13 mètres.

REGLAGE D'UN VA 'A

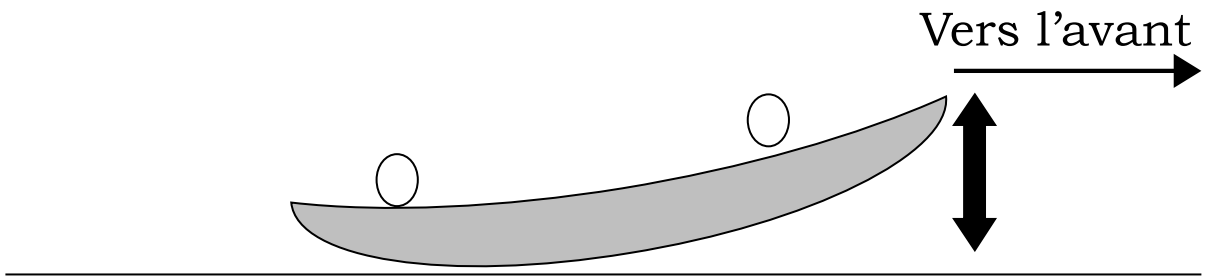
Trois paramètres importants interviennent pour l'assemblage des IATO et TAMURI et du AMA sur le corps du VA'A.

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).



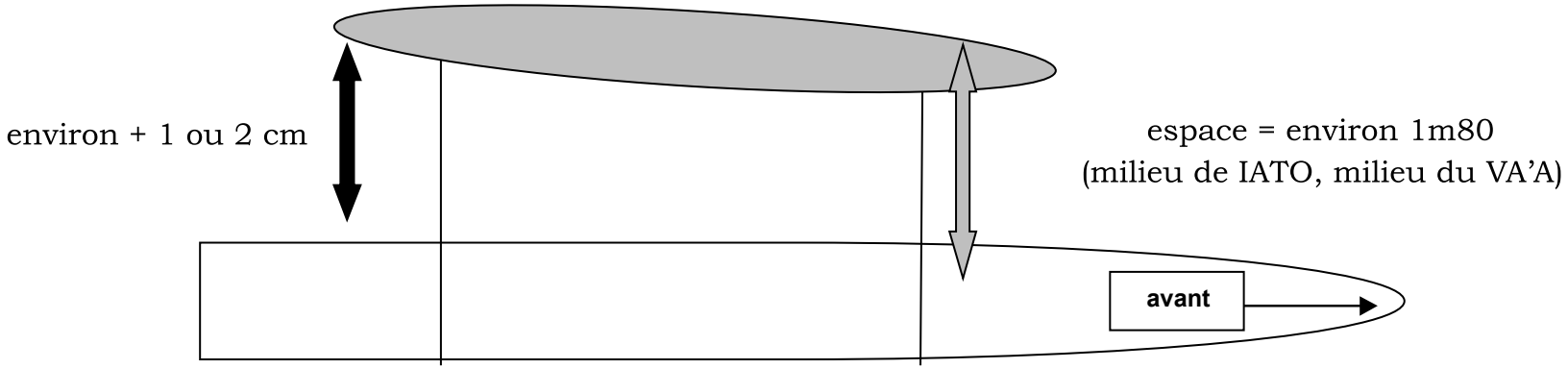
ATTENTION:

- *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 contre-poids).

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)

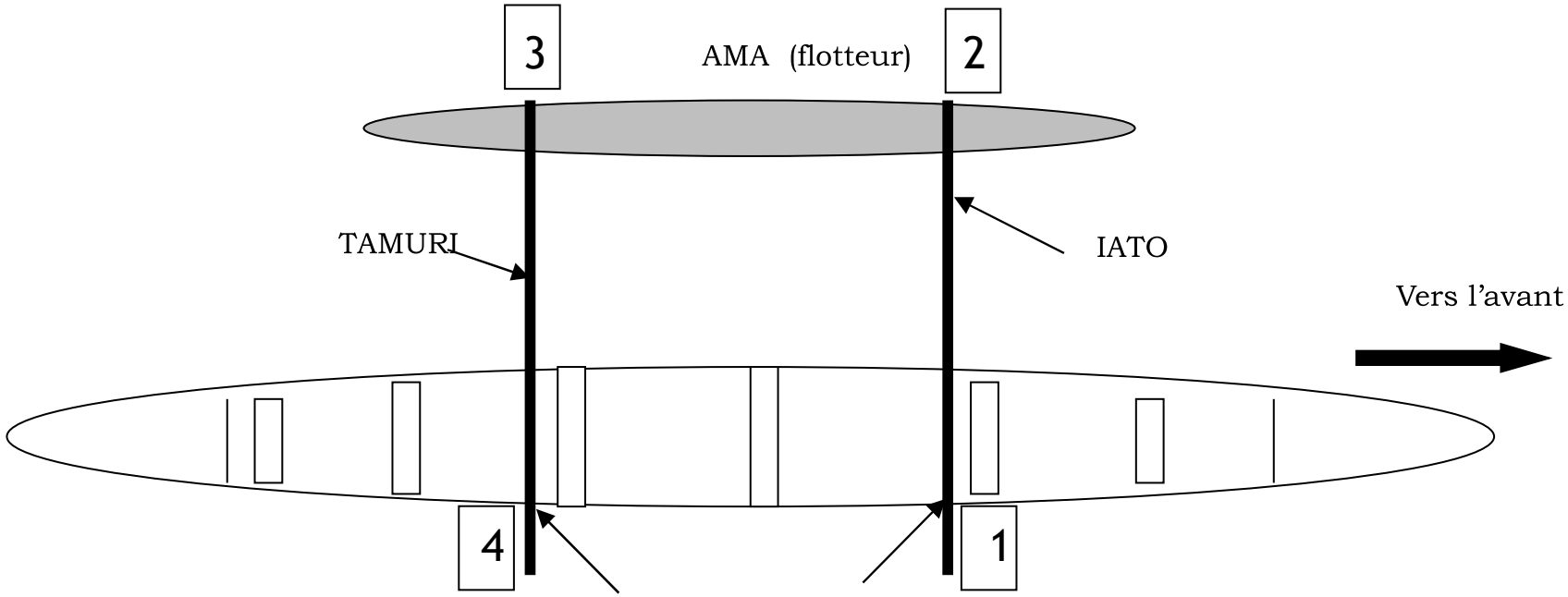
1. Attacher le IATO avant au corps du VA'A (TAAMURAA).
Environ 1m80 entre le milieu du VA'A et le milieu du AMA, et si possible laisser dépasser légèrement l'extrémité du IATO du corps du VA'A. Attache sommaire.

2. Attacher le AMA au IATO. Vérifier la verticalité du AMA. Ne pas mettre en contact direct le IATO et le AMA. Placer un caoutchouc entre les deux. Attache sommaire.

3. Attacher le AMA au TAMURI. Vérifier la verticalité du AMA. Ne pas mettre en contact direct le TAMURI et le AMA. Placer un caoutchouc entre les deux. Attache sommaire.

4. Attacher le TAMURI au corps du VA'A (TAAMURAA).. Mesurer la même distance que pour le IATO en ajoutant 1 ou 2cm de plus qu'à l'avant pour un balancier de haute mer. Attache sommaire.

5. Mise à l'eau et vérification de 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.

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

LES DIFFERENTS TYPES DE RAME (HOE)

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 de 6 à 9 degré est souvent observé entre ces deux éléments.

Le manche (AUFAU) :

<u>sa forme</u> :

Droit, généralement utilisé par le PEPERU, car plus pratique et efficace pour ses actions directionnelles (pas ou peu d'angle entre le AUFAU et le RAPA).

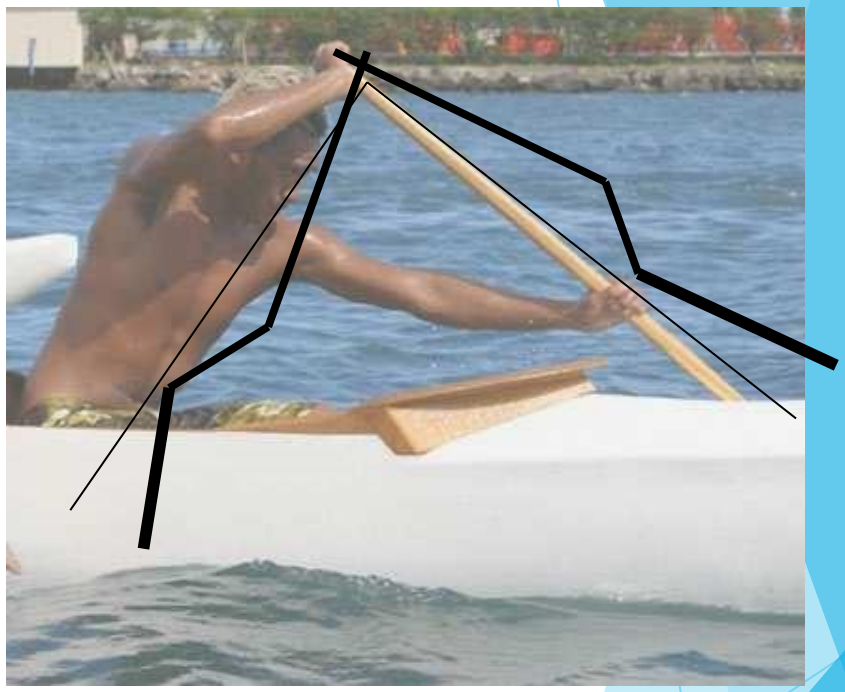
Courbé, dit « en S », souvent utilisé par les rameurs des postes 1 à 5.

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

<u>Rapport au manche</u> :

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.



<u>Rapport à l'angle entre le manche et la pale</u> :

L'inclinaison de la pale permet d'attaquer plus 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)

<u>Un INCONVENIANT</u> :

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.

<u>Sa taille</u> :

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.
Pour nos élèves, les longueurs les plus utilisées sont : 70cm, 75cm, 80cm, 85cm maxi…

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

La pale (RAPA) :

<u>Sa forme</u> :

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.

<u>Sa taille</u> :

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 :

- 47-54 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 RAPA larges (24-26cm) et terminent avec des RAPA plus étroits (20-22cm). 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.

<u>L'angle formé entre la pale et le manche</u> :

Cet angle, qui trouve son explication dans les deux avantages déjà énoncés en page précédente, est variable et peut généralement osciller entre 5 et 10 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.

II- LA COMPOSITION D'UN EQUIPAGE EN V6

Un équipage de VA'A ONO 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 et choix du PEPERU, du FA'AHORO…)
- Les qualités morales (influence sur le groupe, impliquent le choix du TARE, du RAATIRA).

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

Le N° 1 **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, son geste doit être parfait. Il doit également être réceptif aux ordres du TARE et modifier coup de rame et rythme sur demande du TARE.

Le N° 2 **MONO FA'AHORO** : 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 possède donc les mêmes qualités.

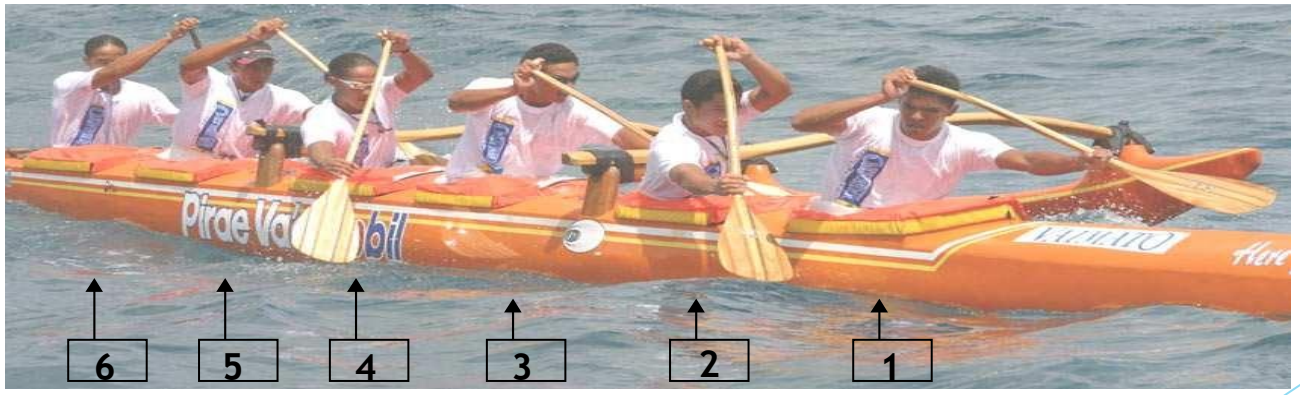
Les N° 3 et N° 4 **MOTEURS ou TURAI** : Ils doivent être puissants car leur rôle principal est de donner de la vitesse au VA'A et de la conserver.
Le TARE est en général N° 3 ou N° 4, (les équipiers doivent facilement l'entendre). Il annonce les changements de bordées. Souvent assimilé comme le capitaine « RAATIRAA » 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 **MONO PEPERU**: 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 porter conseil à son camarade situé derrière lui, éventuellement de diriger le VA'A si besoin.

Le N° 6 **PEPERU** : sa priorité est de diriger le va'a. Il est responsable du cap. Néanmoins, il reste un rameur à part entière et doit contribuer pleinement à la propulsion du VA'A.

REMARQUE : 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.

Les qualités morales (influence sur le groupe, impliquent le choix du TARE, du RAATIRA)



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

III – 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 maximum 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 déjaugeage du VA'A. Le premier temps de la phase d'attaque doit être progressif, sans éclaboussure.
Conséquences sur le geste : bras tracteur 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 : Il faut associer tirer main basse / guider main haute (pousser légèrement), à une rotation (pivot) et un recul du tronc et sortir la rame lorsque le coude atteint la hauteur de la colonne vertébrale.

<u>Retour relâché</u>:

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. Cependant le retour de la rame vers l’avant doit être rapide et vif.

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.

NOM TAHITIEN	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)	100% à 60%	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. Recherche d'application dans le geste	Rapide (+ de 60 coups/mn)	60 %	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.	lent (55 coups/mn)	100%	Recherche d'amplitude maximale, sans forcer.

TECHNIQUE DE BASE DU COUP DE RAME

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

Tirer avec main basse, pousser 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 fléchie. 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).

TAHITIAN PADDLE
VA'A SCHOOL & TRAINING
Punaauia

Retour relâché. Le poignet qui tient le « T » pivote pour …

… placer la pale de la rame en position parallèle a l’eau.

attaque……traction……

……fin de traction……

.....retour .....

le travail de rotation des épaules (pivot) pourrait être 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 loin devant.

LE CHANGEMENT DE CÔTÉ

En fin de traction, lâcher le « T »
Côté main haute ……

En fin de traction, lâcher le « T »
Côté main haute ……

… Faire glisser la main (ici la gauche) le long du manche jusqu'à attraper le « T » …..

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.

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 ou ne pas ramer le premier coup de rame et attendre le deuxième pour être immédiatement synchro,

…MAIS CES SOLUTIONS NE PEUVENT ETRE QUE PROVISOIRES.

IV - LE TARE

A. 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 !
Après le coup de rame 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 (12 à 16 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 FA'AHORO et calculer le changement de bord afin que celui-ci se retrouve du bon coté pour «piquer » 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.

B. 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 FA'AHORO 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 HIIP ! **(son percutant et vif)** : pour redynamiser, coup de rame puissant et rapide.

V – 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 :

A : 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 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.

B : Le piqué ou PATIA

Le PEPERU place sa rame contre le bord de son embarcation et l'utilise comme un gouvernail. Quand le PEPERU pique à gauche le VA'A tourne vers la gauche.

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

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 influer sur le choix de la solution retenue, l'objectif principal étant bien sûr 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 coté 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.

Le PEPERU

Il dirige le va'a par deux actions principales :

<u>En piqué :</u>

- La pale de la rame est glissée légèrement sous la coque du VA'A.
- Pour accentuer l'effet, il est possible de tirer le manche vers soi par tractions successives. - Remarque importante : pour ne pas ralentir le VA'A, le manche doit être à la verticale.
- BUT : Action forte utilisée pour corriger énergiquement une trajectoire ou pour engager un virage prononcé.

Et même en s'hydratant

<u>En appel :</u>

- **L'action est perpendiculaire à l'axe de déplacement du VA'A (photo de gauche), ou plus ou moins orienté vers l'avant (photo de droite) afin de participer à la propulsion du VA'A.**

- **Aller chercher l'appui loin à l'extérieur et tirer vers soi.**
- **BUT : Utilisé pour une légère correction de trajectoire, pour entretenir ou pour stopper la dérive initiée en piqué.**

Il est important que tous les élèves s'essayent, dans le PEPERU comme à tous les autres postes. Une mise en cadre de leur apprentissage, au poste situation favorable consiste à positionner en poste 5, un rameur expérimenté qui peut aider dans les prises de décision et dans les actions directionnelles.

Attention :

Ne pas laisser les élèves réaliser ces actions directionnelles avec le manche à l'oblique (orientation de la flèche), ce qui a pour effet de freiner énormément le VA'A.

le PIQUE en 2 temps

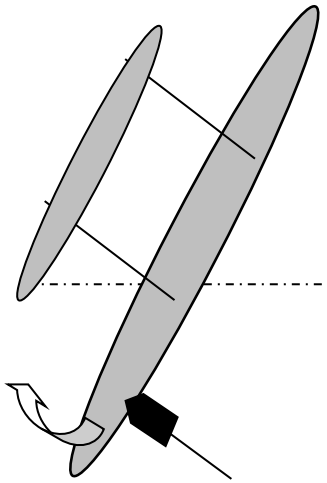
1 : placement de la pale.

Rame tenue à une main, manche oblique penché vers l'extérieur du VA'A, afin de placer le RAPA sous la coque et non pas seulement à la verticale.

2 : action dynamique sur la rame. Tenir le manche avec l'autre main et ramener le haut du manche vers soi afin d'accentuer l'action directionnelle.

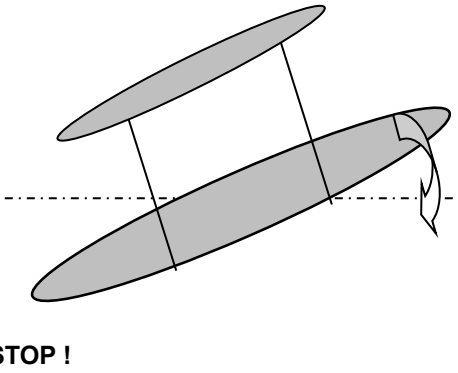
Attention de ne pas se coincer les doigts de la main inférieure contre le va'a.

ATTENTION à la dérive du VA'A



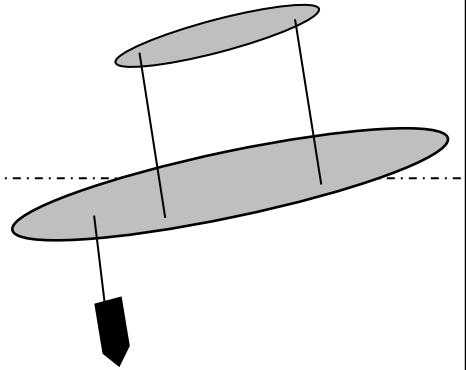
Piquer pour une correction efficace et rapide

La dérive du va'a est créée

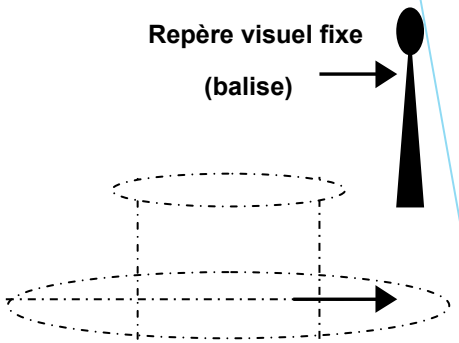


Arrêter le piqué avant d'avoir retrouvé la trajectoire idéale

car le va'a continue sa dérive …



Exécuter un appel du même côté que le piqué précédent pour arrêter la dérive du va'a et retrouver la bonne trajectoire



Le peperu peut à nouveau ramer droit pour faire progresser le va'a

L'APPEL ou TURAU

Comme on peut le constater sur cette photo, l'appel du PEPERU n'est pas synchronisé avec l'action motrice des autres rameurs.

Cette pratique est volontaire, se fait avec un peu d'avance et elle améliore l'efficacité de l'appel.

Durant ce temps où le PEPERU effectue seul une action directionnelle, le va'a réagit mieux que s'il était en même temps contraint par la poussée conjuguée (droit vers l'avant) des autres rameurs.

ACTIONS DIRECTIONNELLES ASSOCIEES

Le PIQUE du FA'AHORO

On voit sur ces deux images, deux façons de piquer la rame en ce qui concerne le FA'AHORO.

La première : dynamique :

Manche à la verticale, glisser la pale de la rame sous la coque.

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.

Ensuite, il s'agit de tirer fort avec la main droite.

La seconde : statique :

Manche incliné, pale vers l'avant, glisser celle-ci sous la coque.

La pale est en position de gouvernail

Mains également en opposition au placement normal. Il s'agit alors de garder la position.

Probablement la plus compliquée parce que difficile à tenir en position.

L'APPEL en POSTE 2

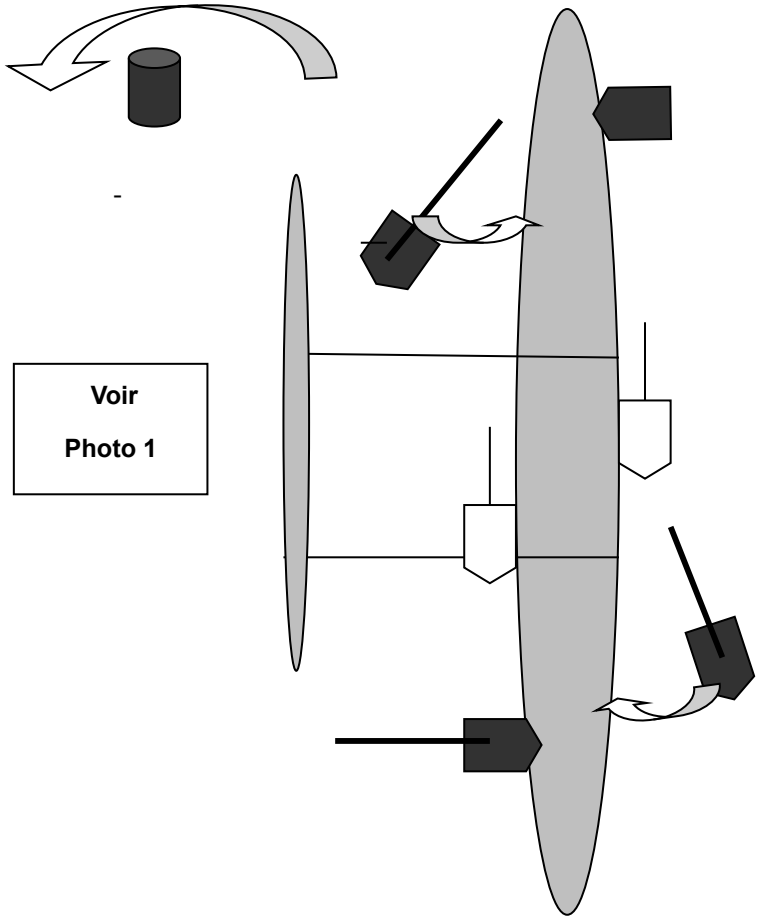
L'appel à ce poste se fait côté AMA (flotteur). Il est donc permis de se pencher au maximum afin d'exécuter une traction sur une grande amplitude, puissante et perpendiculaire au VA'A.

Sur cette image, le FA'AHORO a cassé la base du manche de sa rame en piquant à droite. Ce désagrément arrive parfois car les appuis demandés sont très puissants.

Le VIRAGE à 180 degrés

Le TARE annonce un dernier changement de côté avant le virage en plaçant le FA'AHORO rame à droite.

- Le PEPERU donne le signal du virage :



Voir Photo 1

- le FA'AHORO pique à droite.

- le MONO FA'AHORO effectue des appels à gauche

- les TURAI rament normalement afin de garantir une progression minimale du VA'A

- le MONO PEPERU 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.

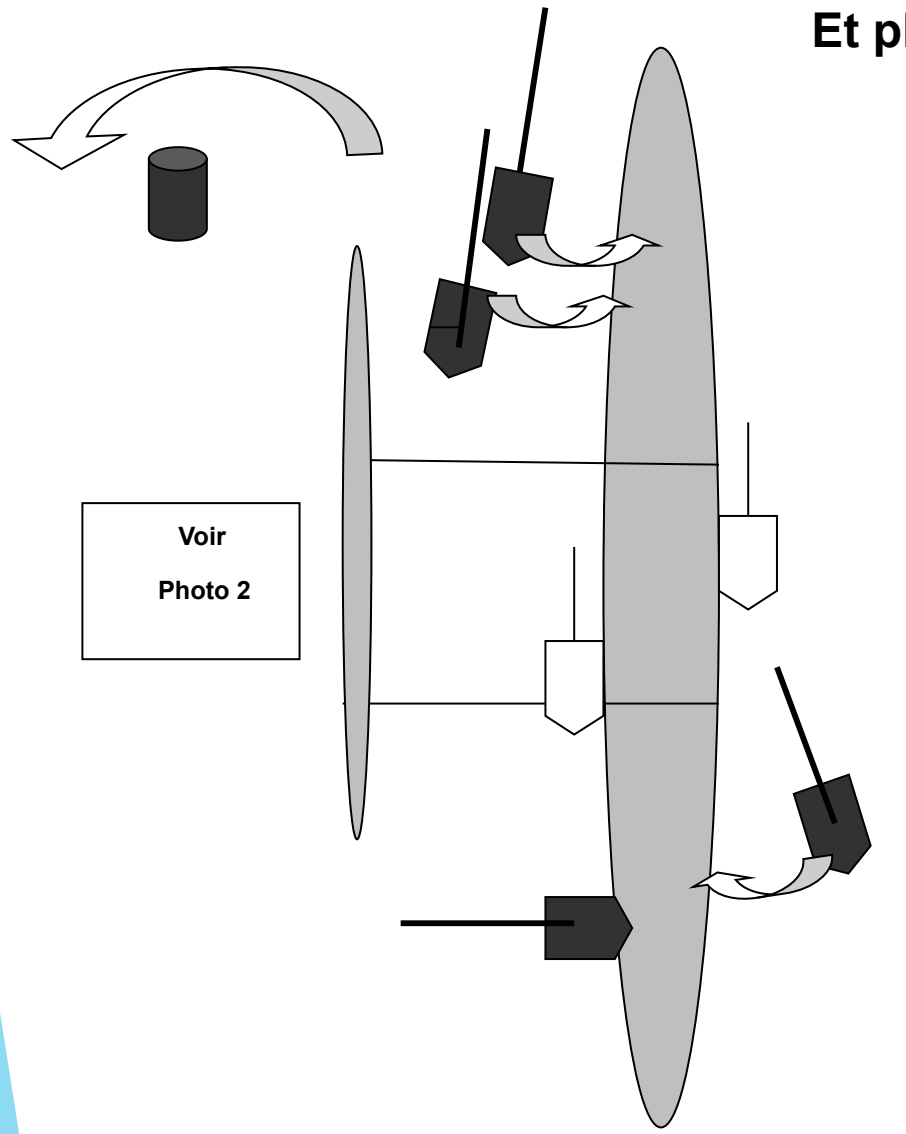
Cette annonce implique automatiquement un changement de côté de tous ses coéquipiers.

Formule 1

Le FA'AHORO pique à droite

Une variante… pédagogique (plus simple)

Et plus facile à maîtriser pour les scolaires



- **le FA'AHORO ne pique pas mais change de côté et effectue des appels à gauche.**
- le MONO FA'AHORO effectue des appels à gauche
- les TURAI rament normalement afin de garantir une progression minimale du VA'A
- le MONO PEPERU effectue des appels à droite
- le PEPERU pique à gauche.

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

Formule 2

Le FA’AHORO appelle aussi à gauche

Quelques principes de sécurité…

- Connaître et respecter la réglementation territoriale (arrêté n° 1227 CM du 30 août 2007).
- 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 (flotteur) 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 FA'AHORO, 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 on peut 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).

DE L'ENVIRONNEMENT :

Le lagon, la plage, doivent être respectés.

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 les deux méthodes 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 et TAMURI, 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 de tous les équipiers :

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, le pousser fort en même temps que ses camarades lorsque le AMA est presque à la verticale du corps du VA'A. Orienter le VA'A face au vent.	Tenir l'avant du VA'A, l'orienter face au vent.
Poste 2	Saisir le IATO 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, 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.
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 TAMURI 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 TAMURI, saisir l'autre bord du VA'A et agir avec son poids de corps pour le retourner. Contrôler la retombée du AMA en tenant le TAMURI.
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, le pousser fort en même temps que ses camarades lorsque le AMA est presque à la verticale du corps du VA'A. Orienter le VA'A.	Tenir l'arrière du VA'A, l'orienter face au vent.

TAHITIAN PADDLE
VA'A SCHOOL & TRAINING
Punaauia