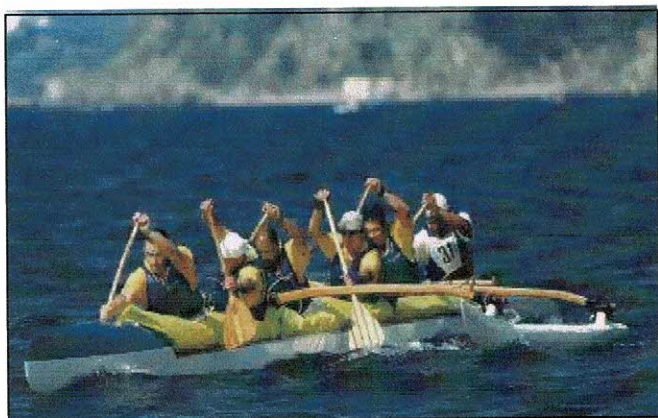
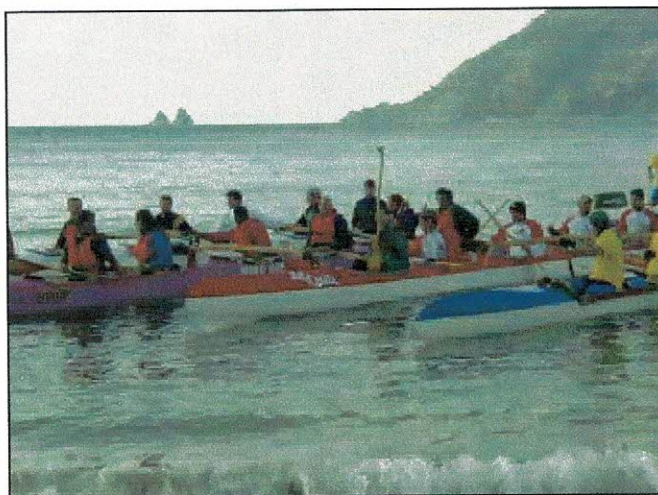




15, 16, 17 FEVRIER 2002

A LA SEYNE / MER



Sommaire :

- I - Matériel
- II - Composition de l'équipage
- III - Technique de rame
- IV - Technique du barreur
- V - Le Taré
- VI - Virages
- VII - Orientation

I - MATERIEL

I – 1 DIFFERENTS TYPES DE VA'A

Il existe 4 types de VA'A⁽¹⁾ :

- Le VA'A individuel dit : « V1 »
- Le VA'A 3 personnes dit : « V3 »
- Le VA'A 6 personnes dit : « V6 »
- Le VA'A 12 personnes dit : « V12 » composé de 2 VA'A type V6 en **TAUATI**⁽²⁾

(1) : Pirogue polynésienne à balancier

(2) : Deux V6 jumelées



I - 2 DESCRIPTION DU VA'A

Il existe actuellement trois types de VA'A traditionnels :

- V1 → 15 Kg mini, 7 m maxi de long.
- V3 → 75 Kg mini, 11 m maxi de long.
- V6 → 150 Kg mini, 13 m de long.

Celles-ci se décomposent en trois parties :

- Le corps principal de la pirogue.
- Le balancier ou **AMA** (3).
- Les bras ou **IATO** (4) reliant le balancier à la pirogue.

Le VA'A dans la version bois a tendance à disparaître laissant la place au VA'A en matériaux composites

Les IATO pour les V3 ou les V6 sont obligatoirement en bois.

Le mode de fixation reliant les différentes parties 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 éviter ainsi la casse.

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

Ne sont pas autorisées: les cales, les pompes, les dérives ainsi que tout appendice sous la carène (ex. gouvernail)

Enfin, le VA'A doit avoir deux caissons étanches avec bouchons de vidange. Il est équipé de bâche (jupe) protégeant des intempéries.

(3) : balancier

(4) : deux bras de liaison balancier- VA'A



I – 3 REGLAGE DU VA'A

La gîte : Le réglage de la gîte se fait par la position du AMA et des IATO.

L'assiette : En V6, elle sera donnée par rapport à la position et au poids des rameurs

Le réglage du AMA se fait en fonction de l'état de la mer.

Les sièges du VA'A sont fixes.

En principe, le flotteur est presque parallèle au VA'A, la pointe avant légèrement à l'intérieur et relevée.



Liaison du AMA / VA'A



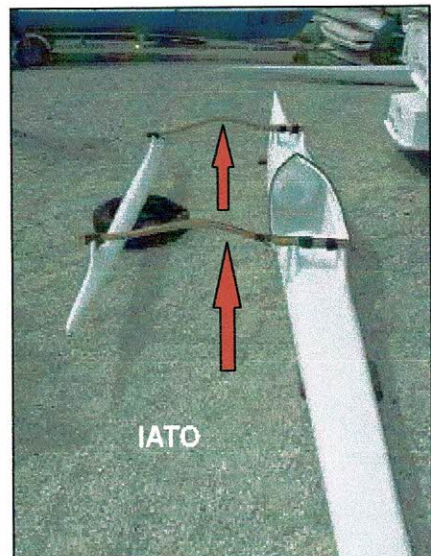
Coin de réglage en bois



Évent du AMA



Support IATO



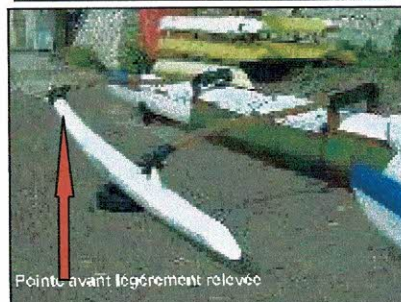
IATO



Réglage de l'ouverture du AMA



Position du siège pour l'assiette



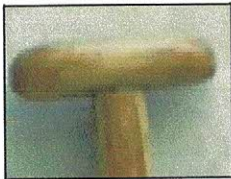
Pointe avant légèrement relevée

I – 4 LES DIFFERENTS TYPES DE RAME

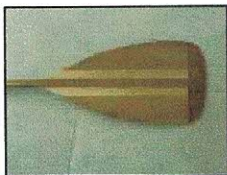
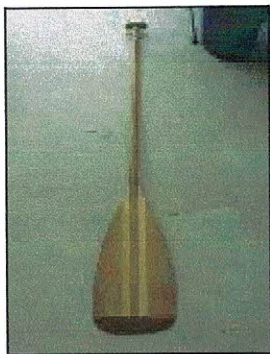
Il existe deux formes de manches.

- Le manche droit.
- Le manche courbé.

Il peut y avoir différentes inclinaisons de **RAPA**.



Olive

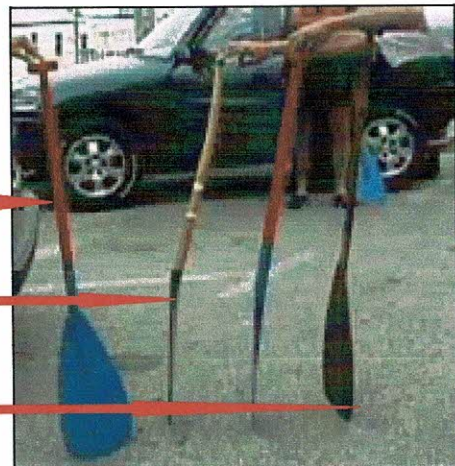


Rapa

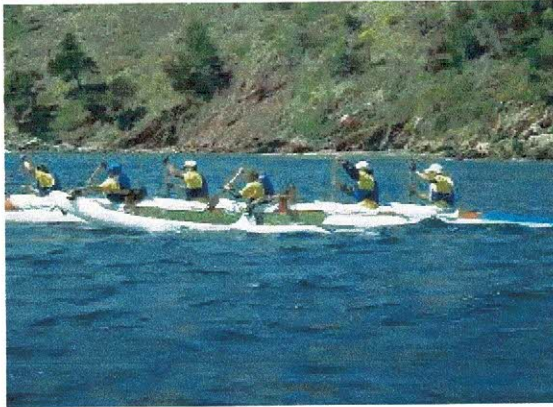
HOE D'INITIATION

HOE DE COMPETITION

HOE DU PEPERU



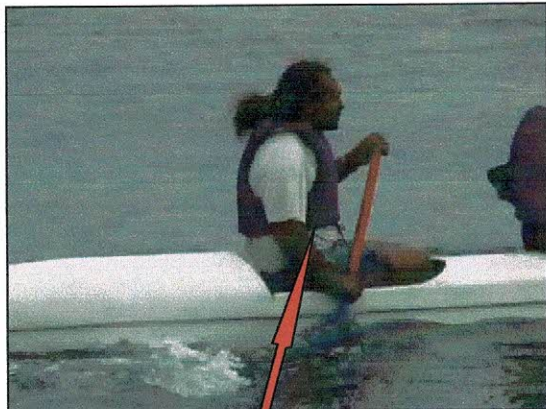
II- COMPOSITION D'UN V6



Équipage 6 rameurs



Le Fa'ahoro



Le Peperu barreur



Le Taré en 3 ou 4

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

Un bon entraîneur 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 :

- Morphologie du rameur (taille, poids : attention à l'équilibrage du V6)
- Qualités physiologiques (ex : puissant ou endurant)
- Le niveau technique (ex : synchronisme, barreur, fa'rahoru)
- Les qualités morales (influence sur le groupe, moral gagnant),

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

- ❖ Le N°1 ou Fa'ahoro : il imprègne toute l'équipe de son rythme. Il doit être capable de conserver une cadence régulière afin que les 5 autres rameurs puissent se calquer sur lui. Pour la même raison, sa gestuelle doit être parfaite. La principale qualité requise pour ce poste est l'endurance.
- ❖ 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 posséder les mêmes qualités que le N°1.
- ❖ Les N°3 et 4 : leur rôle principale est de faire déjauger la pirogue. On les appelle souvent les moteurs. Ils doivent être puissants. Le Taré, est en général N° 3 ou 4, (les équipiers doivent facilement l'entendre). Il stimule et anime son équipe par l'intonation de sa voix et annonce les changements de bordées. Capitaine de l'équipe il doit posséder une solide expérience et avoir une forte ascendance sur tous les autres rameurs.
- ❖ Le N° 5 : Il doit être capable d'aider le Peperu à diriger le VA'A à la demande de ce dernier.
- ❖ Le N°6 (Peperu) : sa priorité est de diriger le VA'A . Néanmoins, il reste un rameur à part entière, il propulsera le VA'A au même titre que ses équipiers. C'est lui le responsable de l'orientation, il décide les différents caps à prendre.

III – TECHNIQUE DE RAME - gestuelle du rameur

III 1 : Position du rameur.

La position du rameur est très importante.

- Assis, pieds, genoux, jambes repliées.

En règle générale, la position du rameur sera liée à sa morphologie, au type de VA'A utilisé (V1, V6), à sa technique et son aisance dans le milieu.

Position initiale : le pagayeur est assis avec une jambe repliée et l'autre tendue du côté où l'on rame (pagaie à droite, jambe droite avancée et jambe gauche repliée).

III 2 : Coup de HOE.(5)

Le HOE n'a pas de point fixe sur le VA'A.

Elle est reliée au VA'A par le rameur.

Pour une efficacité optimale, le Rapa ⁽⁶⁾ du Hoé est entièrement immergé.

Le coup de HOE est parallèle et se donne le long du VA'A. Il est de l'avant vers l'arrière et accompagné du mouvement du buste.

La phase d'attaque doit être le plus loin possible vers l'avant du VA'A. Elle doit être nette et propre, sans éclaboussure.

La phase de propulsion doit être efficace. C'est le rapport pression, force, puissance.

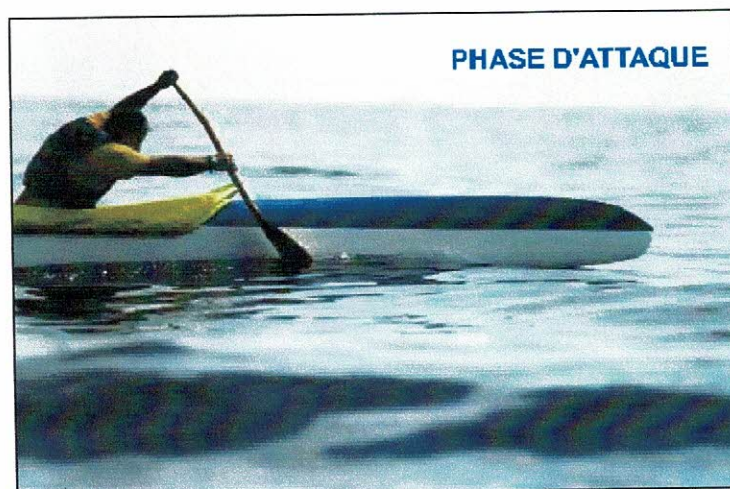
Le dégagé doit être rapide et se fait au niveau du corps.

La phase aérienne (le retour) doit être nettement plus rapide que la phase de propulsion.

Nota : la circulaire est utilisée seulement par le rameur individuel (V1) pour tourner. Il décrit, avec sa rame, un arc de cercle dans le plan horizontal de l'avant vers l'arrière.

(5) : pagaie simple ou rame

(6) : pale



IV - LE TARE

IV - 1 La cadence

Sur chaque V6, un équipier (en position 3 ou 4) nommé « TARE » annonce à haute voix l'ordre de changement de bordée.

Dès cette annonce, tous les rameurs du V6 donnent un coup de rame puissant pour compenser la perte de traction engendrée par le changement puis rament 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 taré attend que la pirogue soit lancée avant d'annoncer le changement (à peu près 16 coups) ;
- A une **arrivée** de course en **sprint**, le Taré peut sauter le dernier changement pour éviter de perdre un temps précieux sur les derniers mètres ;
- **Avant un virage serré**, le taré doit prendre en compte le rôle du fa'ahoro et calculer le changement de bord afin que celui-ci se retrouve du bon côté pour « piquer » ou faire un « appel ».

IV - 2 Les différentes annonces

Mais, la responsabilité du taré ne se limite pas seulement à annoncer le changement de bordée. Seul autorisé à parler à bord avec le Peperu, **son rôle primordial est d'annoncer** par code vocal **le rythme et la puissance** à adopter par tout l'équipage.

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.

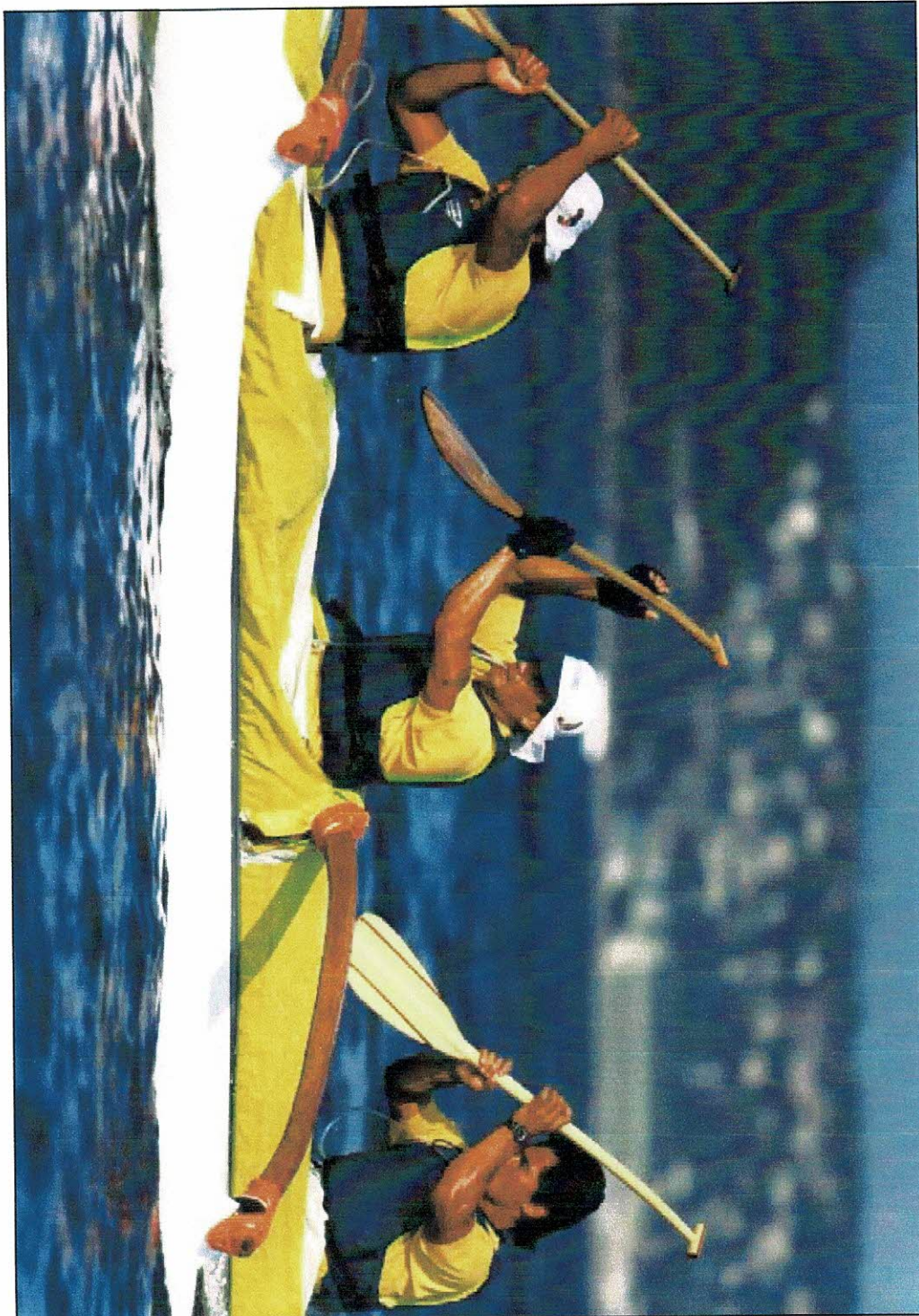
Pour annoncer son choix, il utilise un langage spécifique : le taré.

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

Les principaux tarés employés sont :

- Le **UHUU** (son grave et long) : coup de rame en puissance et « au fond »
- 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 relancer, coup de rame puissant et rapide

Changement de bordée (annoncé par le Taré)



V – TECHNIQUE DU BARREUR

Pour diriger le VA'A, le PEPERU (barreur) emploie un coup de HOE (rame) différent des autres rameurs.

Pour faire pivoter la pirogue sur son axe et l'orienter dans la direction désirée, il utilise deux techniques particulières :

V-1 L'appel

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

➤ exemple : si le **barreur fait un appel à bâbord**, le VA'A se dirige à tribord.

Le barreur est aussi un rameur et doit, dans la mesure du possible, aider ses coéquipiers. Il emploie alors un coup de pagaie à 45°. Cela ramène le VA'A, par le même principe que le 90°, mais permet également de propulser l'embarcation vers l'avant.

L'angle adopté par le barreur peut varier de 0 à 90°. C'est la sensibilité du barreur par rapport au vent et au courant.



V-2 Le piqué

Le peperu place sa rame contre le bord de son embarcation et l'utilise comme un gouvernail en exploitant la veine d'eau écoulee (produite par l'avancement du V6 et le mouvement des rames des équipiers situés sur son bord).

Pour piquer, le barreur tient généralement sa rame à une main et plaquée contre le bord. Il peut aussi la maintenir plus ou moins éloignée (voir photo) auquel cas il la maintient fermement des deux mains.

Quand le **peperu pique à bâbord** le V6 s'oriente à bâbord.

LE PEPERU PIQUE CONTRE LE BORD



**LE PEPERU PIQUE LEGEREMENT A L'EXTERIEUR
DANS LA VEINE D'EAU LATERALE**



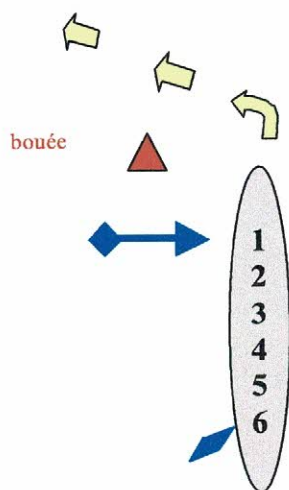
VI - VIRAGES

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 freiner le moins possible l'embarcation.

Les combinaisons indiquées ci-dessous sont données à titre d'exemple, chaque équipage devant adopter la technique qui lui convient le mieux.

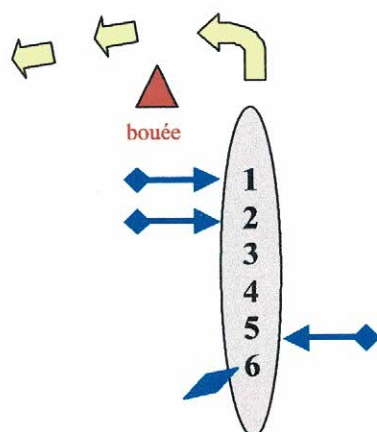
Nota : en général, les virages sont négociés du côté du AMA (balancier), mais, sur les courses de longues distances en mer, on peut être amené à laisser les bouées à bâbord ou à tribord.

VI - 1 – VIRAGES LARGES (à bâbord)



le **fa'ahoro** (n° 1) fait un **appel** à bâbord
le **pépéru** (n° 6) **pique** à bâbord

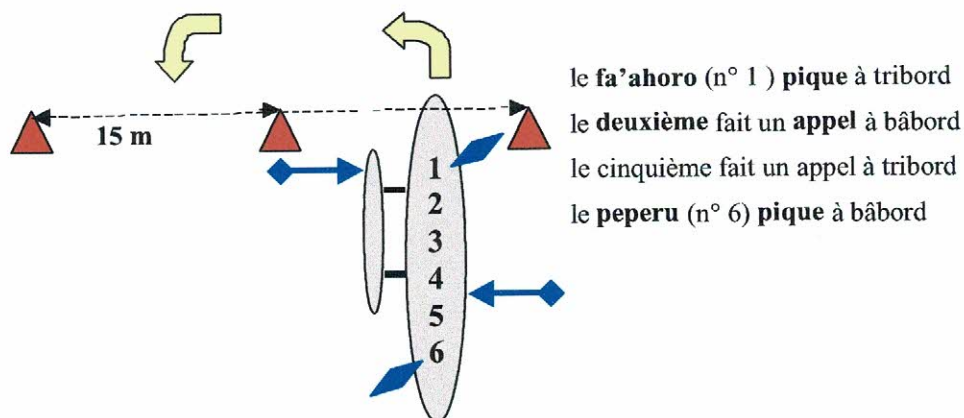
VI - 2 – VIRAGES SERRES (à bâbord)



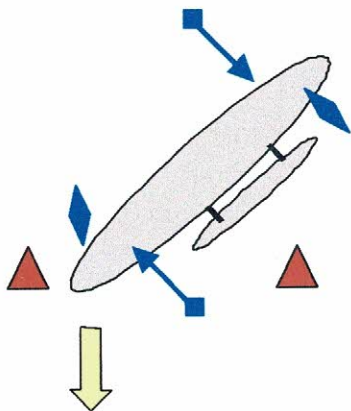
le **fa'ahoro** (n° 1) fait un **appel** à bâbord
le **deuxième** fait un **appel** à bâbord
le **cinquième** fait un **appel** à tribord
le **peperu** (n° 6) **pique** à bâbord

VI - 3 – VIRAGES A 180° (type course de vitesse)

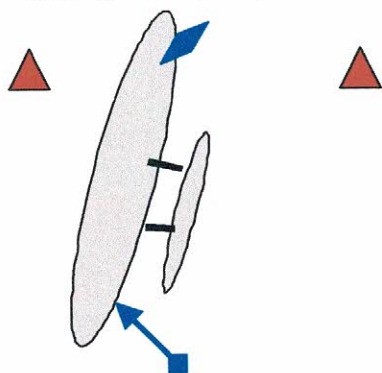
Le capitaine attend que l'avant du balancier arrive au niveau de la bouée pour annoncer le changement de côté de façon à se retrouver dans la configuration suivante :



Temps que la V6 n'a pas complètement viré autour de la bouée, les 4 rameurs cités ci-dessus continuent leur action



Dès que l'embarcation est presque dans l'axe désiré, le capitaine annonce de nouveau un changement de bord, et chacun reprend une action propulsive. Seul le pépéru continue à mettre la V6 dans le bon axe. Le fa'ahoro peut faire quelques appels orientés vers l'avant pour l'aider dans sa manœuvre.



VII - ORIENTATION

INTRODUCTION :

Avec le niveau croissant des compétiteurs en Mération, la tactique de course prend dorénavant une place de plus en plus importante. Certains compétiteurs ont pu voir lors des derniers championnats de France 2001 un podium leur échapper à cause d'une mauvaise option ou d'un cap erroné.

On peut considérer que la majorité de ces erreurs auraient pu être évitées si ces compétiteurs (kayakistes ou rameurs Va'a) avaient **avant le départ**, étudié minutieusement la cartographie et les éléments naturels (vent, marée ...) pour rédiger leurs carnets de route .

VII - 1. REDACTION DU ROAD-BOOK

- ◆ Relever l'échelle : en général les cartes IGN sont au 1/25 000 ème (1 cm = 250m)
- ◆ Étudier soigneusement le parcours en notant tous les points remarquables pouvant servir de repères (phare, bouée etc. ...)
- ◆ Orienter (si possible) la carte correctement afin de pouvoir se repérer plus facilement par rapport à la géographie des lieux
- ◆ Prendre en compte l'intensité et la direction du vent et de la marée pour tracer le parcours idéal
- ◆ Calculer les distances entre chaque point remarquable ou entre chaque changement d'azimut
- ◆ Convertir ces distances en temps ex : sur une carte au 25 000ème : 4cm = 5mn (K2, V6 ou haut niveau K1))
- ◆ Déterminer la durée totale de la course et essayer de trouver un repère pour la mi-course *
- ◆ Noter toutes ces indications sur une feuille qui sera placée ensuite dans une pochette transparente étanche ** à l'avant du kayak ou devant le peperu.
Exemple : azimut 270° – 25 mn – laisser **bouée conique** à tribord

* : si une course est arrêtée après la mi-parcours le classement peut être validé

** : attendre les compléments d'informations du briefing avant de clôturer la rédaction du carnet de route.

VII - 2. REPERAGE PENDANT L'ECHAUFFEMENT

- ◆ Utiliser intelligemment les 30 mn d'échauffement sur l'eau pour se **familiariser** avec la topographie des lieux
- ◆ Relever les **repères** qui auraient pu échapper lors de l'étude de la carte (grue, immeubles etc...)
- ◆ Si l'arrivée a lieu au même endroit, prendre des repères supplémentaires afin de bien localiser la **ligne d'arrivée** en vue d'un sprint éventuel
- ◆ Déterminer à l'avance le **positionnement sur la ligne de départ** en calculant la dérive (il est en général préférable d'être positionné à l'extrémité « sous le vent » de la ligne de départ)

VII - 3. TACTIQUE DE COURSE

- ◆ Avoir confiance dans **ses** options déterminées préalablement. La technique du mouton n'est pas toujours payante et un groupe de compétiteurs peut très bien faire un mauvais choix tactique
- ◆ Pour les équipages (V6 ou K2) annoncer les options prises et se mettre d'accord sur les points repérables à rechercher (ex : demander au Peperu d'annoncer le contact visuel avec une bouée ou un clocher etc..à)
- ◆ Surveiller l'évolution de la météo et corriger le cap si nécessaire
- ◆ Consulter son road book régulièrement et essayer de se situer mentalement sur la carte.
- ◆ A chaque changement de cap essayer de **prendre un point fixe comme repère**

VII - 4. ANALYSE DE LA COURSE

- ◆ Après chaque course, à tête reposée, réexaminer toutes les options prises pendant la course et si nécessaire déceler les erreurs à ne pas reproduire lors de la compétition suivante

