



FICHE INDIVIDUELLE DE FORMATION PAGAIE VERTE V1

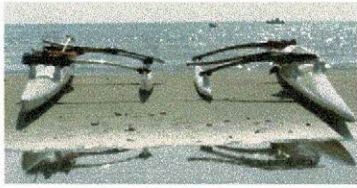
1. Modules de formation demandés par la FFCK pour le passage de la pagaie verte

TECHNIQUE		K	P
En kayak (K) et/ou en pirogue (P)			
En mer (Manche, Atlantique ou Méditerranée) avec des vagues déferlantes de 30 à 50 cm et un vent de force II			
Direction	Suivre un cap au compas ou à la boussole		
	Prendre des repères sur la zone de navigation		
	Utiliser un gouvernail ou une dérive pour se diriger		
	Utiliser la carène de son embarcation pour la faire changer de direction		
	Contrôler la direction de l'embarcation en surf		
	Déplacer l'embarcation latéralement		
	Aller droit en marche arrière		
Propulsion Transmission	Rechercher l'efficacité de la propulsion en pagayant verticalement		
	Jouer sur les bras de levier de la pagaie pour amplifier les réactions du bateau		
	Suivre la gestuelle et /ou les appuis de l'équipage		
	Choisir la manœuvre la plus économique pour réaliser un trajet		
	Adapter sa gestuelle et /ou ses appuis par rapport au milieu		
Equilibration	Trouver des appuis équilibrateurs avec sa pagaie notamment en travers dans une vague de 30 à 50 cm		
	Découvrir l'équilibre dynamique généré par la vitesse du bateau et par des prises de carres		
	Utiliser la gîte pour maintenir l'équilibre de l'embarcation		
SÉCURITÉ			
Vis-à-vis de soi	S'équilibrer avec la pagaie en réalisant des appuis en suspension ou en poussée		
	Redresser son embarcation retournée avec un appui dur (pointe d'un bateau, ponton,...)		
	Revenir au bord avec son matériel à partir d'une zone de déferlement modéré		
	Embarquer et débarquer en autonomie par mer calme		
Vis-à-vis des autres	Découvrir des techniques de remorquage		
	Aider un dessalé à remonter dans son embarcation		
	Remonter dans son embarcation avec de l'aide		
	Récupérer du matériel dérivant		
	Réaliser des actions de récupération et de sauvetage		
Vis-à-vis du milieu	Connaître et reconnaître les zones à risque pour la navigation, l'embarquement et le débarquement		
	Connaître les risques d'un vent de terre pour la navigation		
	Respecter le code du pratiquant		
ENVIRONNEMENT			
Facteurs physiques	Connaître le vent (origine, direction, force) et son action sur l'eau (vagues,...)		
	Décoder un bulletin météo rivage		
	Distinguer une côte au vent d'une côte sous le vent		
Faune	Pour les côtes Manche et Atlantique : connaître la zonation de la faune de l'estran dûe au balancement des marées		
	Pour la côte Méditerranée : connaître la zonation de la faune en fonction de la profondeur		
Flore	Pour les côtes Manche et Atlantique: connaître la zonation de la flore de l'estran dûe au balancement des marées		
	Pour la côte Méditerranée : connaître la zonation de la flore en fonction de la profondeur		
Patrimoine	Connaître les utilisations des abris naturels par l'homme et les ouvrages construits pour créer des abris		
	Respecter le code du pratiquant		

2. Fiche récapitulative de la formation en v1



1) L'embarcation



- V1 pirogue polynésienne monoplace ou va'a
 - Un bateau de 7m de long et d'environ 10-15 kg **avec iloir surélevé** muni de 2 caissons de flottaison (1avant et 1arrière) **AVEC BOUCHONS** ou **EVENTS...**
 - 2 bras ou "IATOS" pour le maintien du flotteur
 - 1 flotteur ou "AMA"
- OC1 embarcation à balancier
 - Un bateau de 7m de long et d'environ 10-15 kg **avec iloir non surélevé** muni de 2 caissons de flottaison (1avant et 1arrière)
 - 2 bras ou "IATOS" pour le maintien du flotteur
 - 1 flotteur ou "AMA"
 - 2 pédales** ou "**palonnier**" permettant l'action sur le gouvernail
 - 1 gouvernail**



2) Le matériel de sécurité embarqué



- 1 pagaie de secours avec une "wawa" pour la fixation
- 1 écope attachée ou calée **mais mobile**
- 1 boot de remorquage
- 1 "wawa" ou "uaua" de secours



3) Le matériel de sécurité personnel



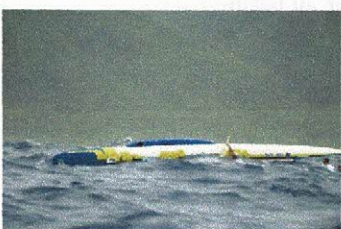
- Tenue adaptée à la mer et à la température extérieure + chausson
- 1 gilet de sauvetage aux normes (voir indications en fonction du poids à l'intérieur du gilet)
- 1 sifflet
- 1 leash surtout par mer formée ou vent
- 1 jupe surtout par mer formée ou vent**
- FACULTATIF mais utile "Téléphone portable"**
- TOUJOURS AVOIR DE LA BOISSON & UN PETIT "encas" pour éviter un "COUP DE BARRE" qui pourrait être dangereux pour vous avec la fatigue.**

4) Vérifications obligatoires du bateau avant de partir



- Fermeture des bouchons(ou vérifications des événements)
- Fixations des bras et du flotteur: Etat des "wawas"
- Présence du matériel de sécurité obligatoire à bord (voir chapitre 2)

5) Le chavirage-récupération en mer



- Remettre son bateau à flot, se sécuriser, écopper, et repartir
- Récupération du matériel sur l'eau
- Aider un rameur en difficulté
- Remorquage d'une autre v1



6) La technique



- Propulsion vers l'avant des 2 cotés (notion d'équilibre, positionnement des jambes, changement de côté de la rame).
- Propulsion vers l'avant avec correction de trajectoire
- Propulsion en marche arrière en ligne droite
- Contrôle du bateau en surf



- Correction de trajectoire par "COUP DE RAME CIRCULAIRE"
- Correction de trajectoire par "PIQUE DE LA RAME"
- Correction de trajectoire à l'aide d'un gouvernail (OC1)
- Effectuer un virage : Utilisation des différentes techniques de correction de trajectoire, notion de :
 - a. trajectoire pour le virage
 - b. meilleur rapport : vitesse/technique de correction de trajectoire utilisée/effort fourni.



- Savoir suivre un cap à la boussole**
- Savoir utiliser des repères sur l'eau pour se diriger notion d' "AMERS"**
(Un "amer "est un point de repère fixe et identifiable sans ambiguïté utilisé pour la navigation)
- Savoir faire un alignement entre une bouée et un amer pour effectuer une trajectoire la plus droite possible**

7) L'environnement



- Ne jamais partir seul sans prévenir quelqu'un
- Se renseigner sur la météo marine (exemple: WINDGURU sur internet)
- Visualiser avant de se mettre à l'eau : les vents, les vagues, les courants, (les plongeurs, les bateaux ++ en été) ou tout autre difficulté pouvant gêner votre navigation dans la zone ou vous aller naviguer.
- Vérification de son matériel de sécurité personnel (voir chapitre 3)
- Vérification du bateau faite (voir chapitre 4)
- Notion de navigation dans les 300m
- NE JAMAIS NAVIGUER LA NUIT**





Quelques rappels et conseils utiles

Technique

-Ramer en v1 ou OC1 n'est pas si facile que cela en a l'air ; En effet vous êtes seul sur le bateau ce qui revient à savoir faire **3 taches IMPORTANTES et en simultanées : ramer pour avancer, barrer pour vous diriger, gérer les caps, la mer ,les vagues, capitaine pour gérer le bateau, la sécurité, et prendre les décisions...ces 3 taches sur une V6 sont exécutées par plusieurs rameurs dont c'est même leur spécialité; Donc un bon rameur en v6 n'est pas forcément bon en v1.**

VOUS ETES SEUL MAITRE A BORD ET TOUTES VOS DECISIONS OU ACTIONS AURONT TOUJOURS UNE CONSEQUENCE ; CELA NE DEPEND QUE DE VOUS QUE VOS DECISIONS OU ACTIONS SOIENT TOUJOURS LES MEILLEURS ET LES PLUS SECURISANTES POUR VOUS ET LES AUTRES.

S VOUS EMPRUNTER UN BATEAU D'UN AUTRE RAMEUR (avec son accord cela va de soi) VOUS SEREZ TOUJOURS RESPONSABLE EN CAS DE PROBLEME SUR L'EAU ET VOUS NE POUVEZ RENDRE RESPONSABLE LE PROPRIETAIRE DU BATEAU SI IL Y A EU DE LA CASSE OU UNE MAUVAISE PREPARATION DU BATEAU..C'EST A VOUS DE VERIFIER LE BATEAU AVANT DE PARTIR..

Environnement

-La mer ne fait pas de cadeau et on ne peut jamais la dompter...elle sera toujours plus forte que vous. Sachez rester humble devant elle et savoir renoncer ne veut pas dire être faible ou trouillard (malheureusement de récents évènements l'ont encore prouvés..) le danger est permanent (casse de matériel, faiblesse physique, etc..).

-Une bonne connaissance de la mer (météo, aspect de la mer sur le site au moment du départ etc...), de mon bateau et surtout de mes capacités physiques et mentales sont essentiels pour prendre du plaisir sur l'eau et non pas pour ressembler à un galérien.

Personnel

-En v1 je prévois toujours de quoi boire, un petit en cas et surtout une tenue adaptée en fonction de la mer ;un des premiers ennemis du rameur c'est la température (FROID ou la CHALEUR) qui peut vite accélérer la fatigue et donc vous mettre en danger.

-Si vous chavirer vous serez tout de suite mouillé et par temps froid cela devient vite un problème et peut entrainer des hypothermies.

-Par temps chaud sans casquette le coup de chaleur peut vous guetter et en plus il sera d'autant plus rapide que vous fournirez des efforts important pour ramer ou vous diriger.

Matériel

-Préparez vous un sac spécial v1/oc1 ou vous placerez le matériel spécifique et personnel avec :

- Ecope pour les v1 (les oc1 sont autovideuses ...)
- Boot
- Wawa de secours
- Leash
- Les rames et le gilet peuvent être fournis par le club à condition que les responsables ou d'autres rameurs confirmés soient là pour vous les fournir...ce qui n'est pas toujours le cas

Je pense que l'achat d'un gilet perso aux normes et d'une rame perso deviendra vite utile surtout si vous avez une v1 perso et que vous sortez souvent.

Je vous souhaite BON VENT & BONNE MER, que NAVIGUER soit un PLAISIR et non une GALERE !!!!!

SORCIER... 