

LE VA'A d'un point vue technique et culturelle

LE VAA ENTRE CULTURE ET INNOVATION PÉDAGOGIQUE

1) Le Va'a

* Il existe plusieurs types de va'a :

- Le va'a individuel dit : «V1 » ou Va'a Ho'e 10kg / 7m
- Le va'a 3 personnes dit : «V3 » ou Va'a Toru 75kg / 11m
- Le va'a 6 personnes dit : «V6 » ou Va'a Ono 150kg /13m
- 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)

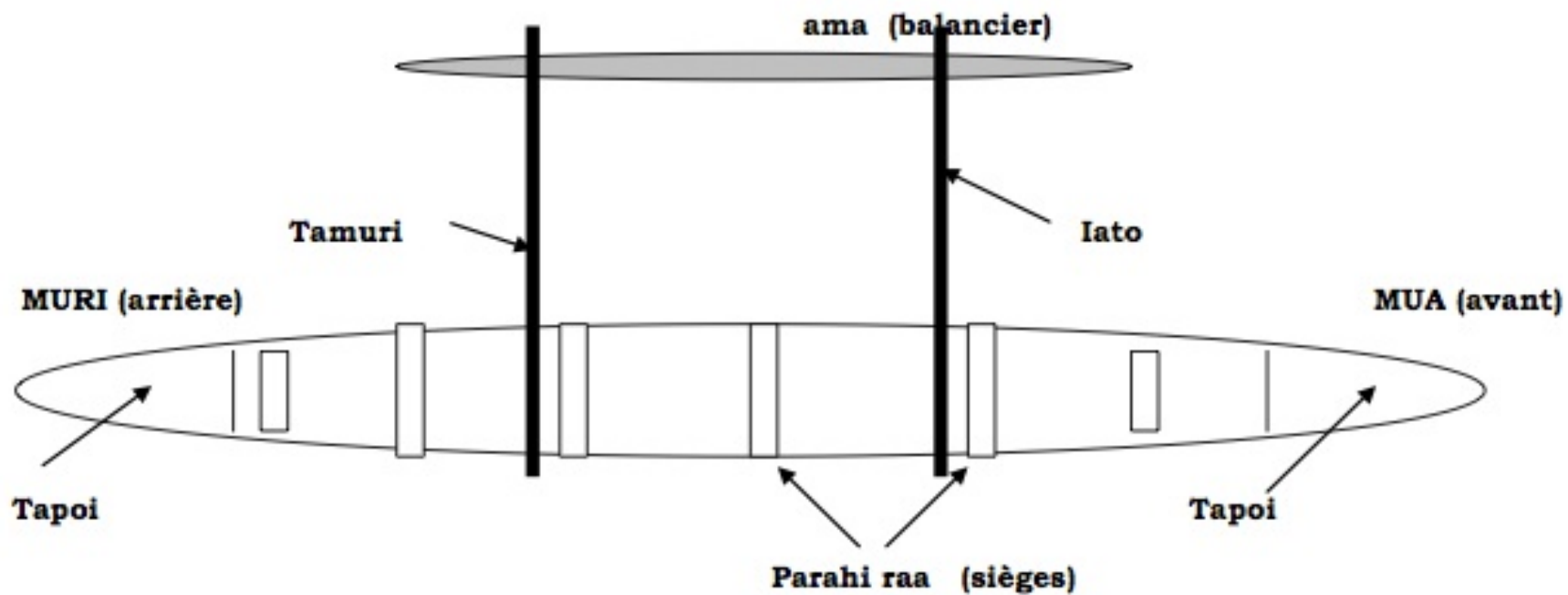
1) Le Va'a

- * En milieu scolaire on utilisera plus souvent le
 - * V6 pour une meilleure maitrise des postes = préparer le BAC
 - * V12 pour les débutants = sécurité



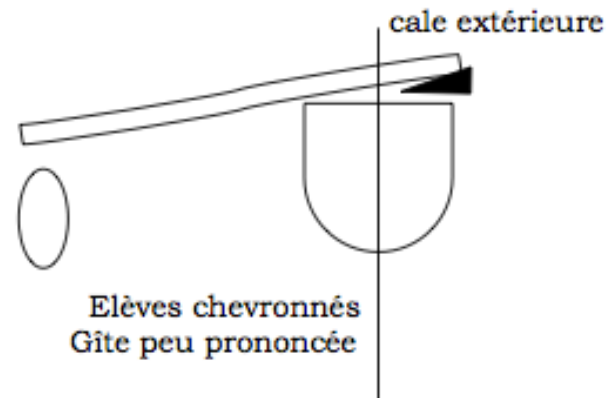
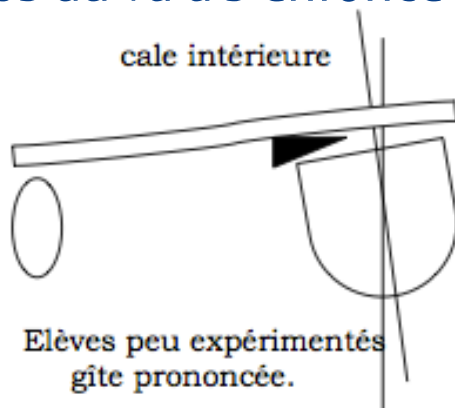
La composition d'un va'a

- * Le va'a se compose de trois parties:
 - * - Le corps principal du VA'A.
 - Le flotteur/balancier ou AMA.
 - Les bras, IATO, reliant le balancier au corps du va'a.
- * 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.
- * Le va'a est généralement équipé de deux caissons étanches avec bouchons de vidange qui assure la flottaison en cas de chavirage.



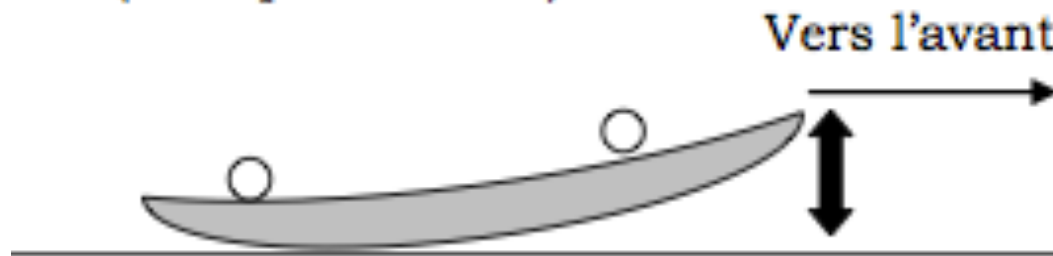
Le réglage du va'a: La Gîte

- * Trois paramètres importants interviennent pour l'assemblage des iato et du ama sur le corps du va'a : **La Gîte ; Le Ama ; L'écart**
- * 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.
- * 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.



Le réglage du va'a : Le Ama

- * L'assiette du ama: La pointe avant du ama doit être légèrement relevée pour ne pas risquer l'enfoncement (frein pour le va'a).
- * 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.
- * **Pour lever le Ama: Mettre une cale extérieur, sur le iato arrière fixer sur la pirogue**



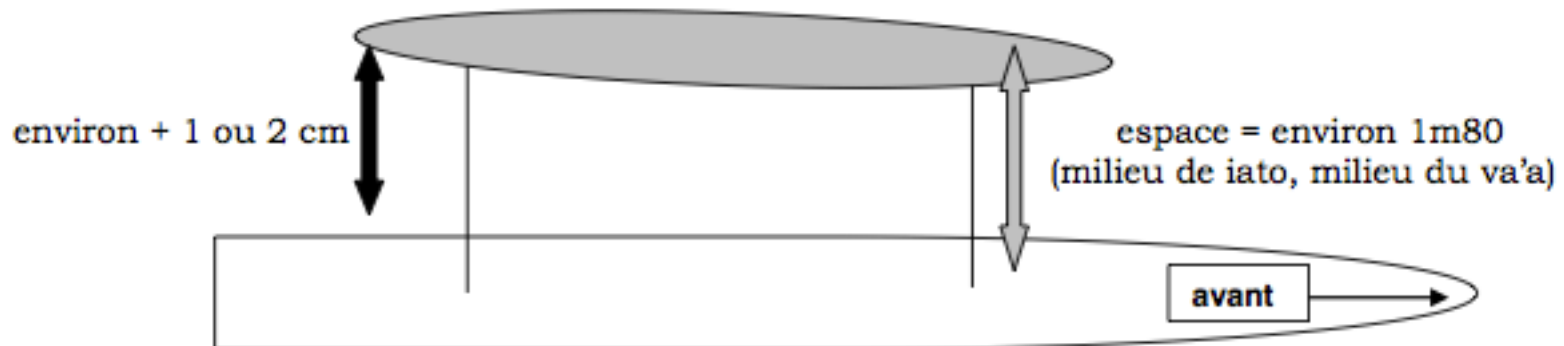
Le réglage du va'a : L'écart

- * 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).

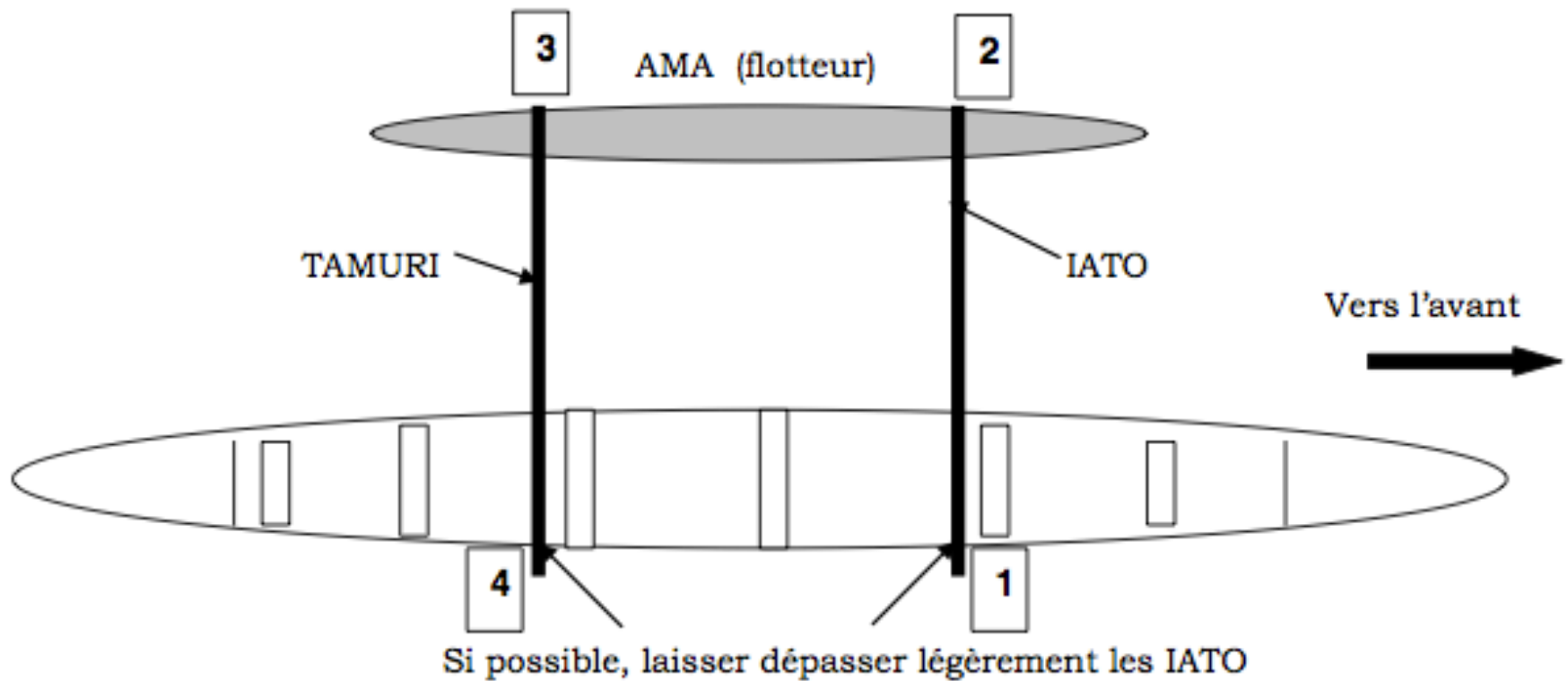
D'autre part, celui-ci n'est pas tout à fait parallèle au corps du va'a, l'avant étant légèrement resserré (environ 2 cm pour un V 6).

- * **Les mesures moyennes**

- * V1: Avant = 85cm à 1M05
- * V3: Avant = 1M35 à 1M45
- * V6: Avant = 1m80 à 2M10 Arrière= +2cm



Les procédures pour attacher le va'a



Les procédures pour attacher le va'a

* 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.
- 2) Attacher le AMA au IATO avant. Vérifier la verticalité du AMA.
- 3) Attacher le AMA au lato arrière. Vérifier la verticalité du AMA.
- 4) Attacher les Aito au corps du VA'A (TAAMURAA).

Rajouter 2cm de plus à l'arrière

Dans ces 4 phases, Il faudra attacher sommairement pour pouvoir réajuster les réglages.

- 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 ».

La Rame: le manche

- * 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.
- * **La forme du manche :**
 - * **Droit**, généralement utilisé par le PEPERU, car plus pratique et efficace pour ses
 - * **Courbé, dit « en S »**, souvent utilisé par les rameurs des postes 1 à 5.
- * **La taille du manche :** varie 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 entre 70cm et 85cm maxi...

La Rame: Rapa

- * **La forme du Rapa :**

- * la forme la plus répandue reste la forme en poire.

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

- * Les dimensions les plus courantes sont :

- * longueur la plus utilisée : environ 50 cm

- * Largeurs les plus utilisées : 22 et 24 cm)



- * Il existe différentes matières pour faire une rame: bois; carbone, ...

La composition d'un équipage en V6

- * Un équipage de VA'A ONO se compose de 6 rameurs. Chacun a un rôle bien particulier qui réclame des aptitudes spécifiques.
- * L'enseignant ou l'équipage doit être capable de déterminer la place qui correspond le mieux pour chacun de ses rameurs. Pour cela, il faut 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).



La composition d'un équipage en V6: les rôles

- * **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 son coup de rame et son 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 cotés. 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.

La technique de base du coup de Rame



Bras tracteur tendu, bras pusher 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 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 » pivote pour ...



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

- * Attention, ces repères ne certifient pas que le coup de rame soit efficace.
- * Il faudra également prendre en compte le nombre de coup rame en fonction d'une distance ou d'un temps (chrono).

La technique de base du coup de Rame: le changement de côté, un problème pour les débutants

- * 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.
- * Il faudra garder le même rythme!!



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



... substituer une main par l'autre
Vers la pale en changeant la rame de côté



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

Les repères pour l'enseignant

Les 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 déjàuger 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.

Les repères pour l'enseignant: Le coup de rame

VUES DE FACE



Synchronisation des mouvements
propulsifs.



Verticalité du manche de la rame pour
que la pale longe la coque au plus près.

Les repères pour l'enseignant: Le coup de rame

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 rôle du Tare : 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 côté 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 côté s'effectue en général tous les 8-10 coups. Mais cette fréquence peut varier en fonction de la configuration de course : départ, combat, croisière, ...
- * Pour nous, il est préférable de travailler sur 10 coups.

L'apprentissage du Tare

- * En apprentissage, plusieurs adaptations sont possibles, en passant par :
- * N1= 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. Tout l'équipage peut compter.
- * N2= 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.
- * La responsabilité du Tare ne se limite pas seulement à annoncer de façon régulière le changement de côté. 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.

L'apprentissage du Tare

- * 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.

Le Peperu/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 :

- * Le piqué ou PATIA: N1
- * L'appel ou TARAU: N2

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

Le Peperu/Barreur

Il dirige le va'a par deux actions principales :



En piqué :

- 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 !



En appel :

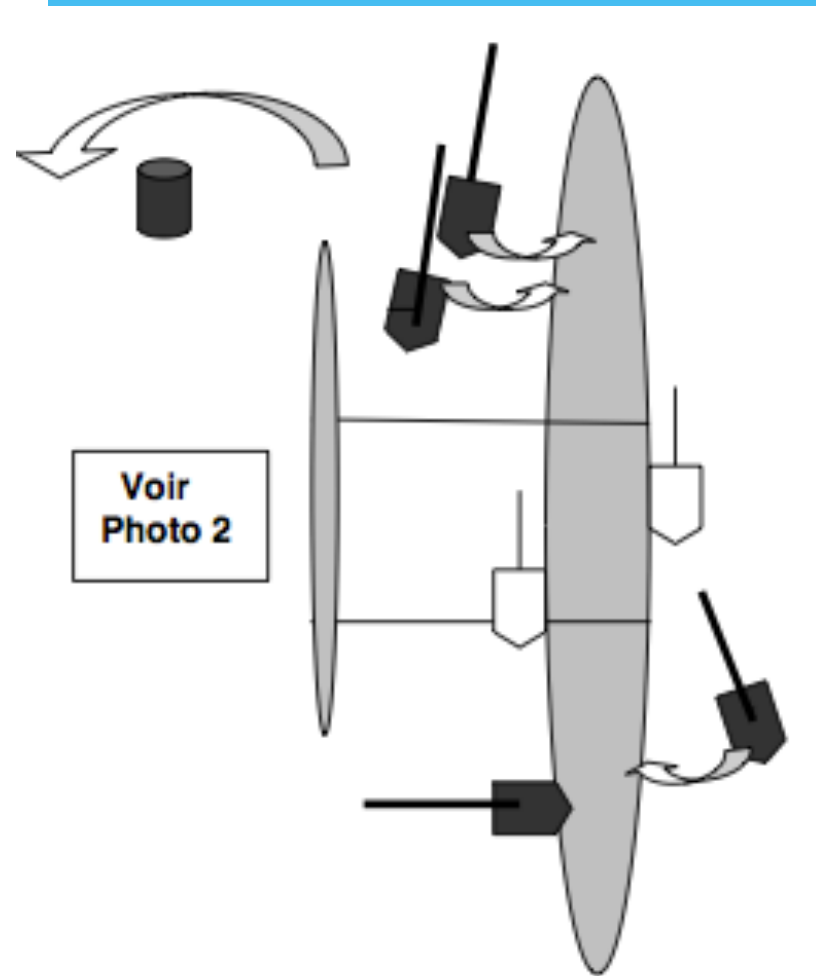
- L'action est perpendiculaire à l'axe de déplacement du va'a (photo de gauche), ou plus ou moins orienté vers l'avant (photo de droite) afin de participer à la propulsion du va'a.
- Aller chercher l'appui loin à l'extérieur et tirer vers soi.
- BUT : Utilisé pour une légère correction de trajectoire, pour entretenir ou pour stopper la dérive initiée en piqué.



Le virage: toujours du côté gauche

- * A l'annonce du Peperu, le virage peut commencer
- * le FA'AHORO et le N°2 effectuent 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 FA'AHORO ramène sa rame à droite. On reprend une propulsion normale jusqu'à retrouver une trajectoire rectiligne, avant d'annoncer un nouveau tare.
- * Il existe aussi le Patia du Faahoro pour un virage à 180°.

Le virage: toujours du côté gauche



Les techniques d'appels/piqués

- * Ces techniques d'appels et ou piqués sont aussi utilisées pour manœuvrer le va'a:
 - * Pour sortir du bord ou d'un accostage (ex: Hititai)
 - * Pour placer et tenir le va'a sur la ligne de départ
 - * Pour accoster au bord du rivage ou sur un ponton
 - * Pour s'approcher du bateau
 - * Pour éviter les chocs
- * **Attention, il faut éviter les appels à droite = risque de dessalage**

Le dessalage

- * 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 de tous les équipiers.
- * **L'objectif principal est de retourner le va'a le plus rapidement possible pour éviter que le va'a coule**

Le dessalage: le rôle de chacun

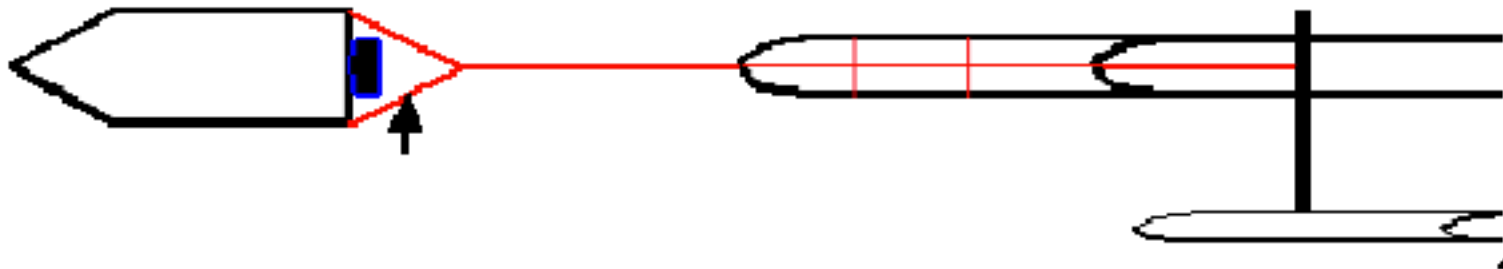
Poste	METHODE 1 (rameurs adultes, puissants)	METHODE 2
	Tous les rameurs du côté du ama retourné	Les rameurs 2 et 4 passent de l'autre côté du ama retourné
Poste 1	Tenir l'avant du va'a, le pousser fort en même temps que ses camarades lorsque le ama est presque à la verticale du corps du va'a. Orienter le va'a.	Tenir l'avant du va'a. Orienter le va'a.
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, 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. Orienter le va'a.

* Une fois que la Pirogue est remise à plat, il faudra écoper rapidement et ne surtout pas faire monter tous les élèves.

* Que fait l'enseignant à ce moment?

Le remorquage du 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.
 - * Il est possible de mettre un barreur pour faciliter le contrôle du va'a.



(attache idéale pour le remorquage)

La mise à l'eau du va'a en sécurité

- * 3 façons de mettre le Va'a à l'eau en fonction du site de pratique :
- * **Porter le Va'a** : 10 élèves minimum pour porter un V6
 - * 4 à l'avant + 4 l'arrière + 2 sur le Ama (personne au milieu du va'a)
- * **Faire glisser le va'a** : généralement pour un Va'a de +180KG (boulette)
 - * Placer les pneus au sol - mouiller les pneus – puis tirer le va'a jusqu'à le mettre dans l'eau
- * **Sur le chariot** : mettre le va'a sur le chariot puis le tirer jusqu'à la mer.
- * Pour éviter la chute des élèves et la casse du va'a, il faudra faire attention au sol (souvent instable) et à la vitesse d'avancement vers l'eau (ce n'est pas une course).