

Compétence attendue :

Prévoir et conduire son déplacement sur un long parcours délimité par des éléments remarquables dans un délai imparti en bateau collectif et/ou individuel. Respecter les règles de sécurité et assumer le rôle de chaque membre de l'équipage. (CP2) se déplacer en s'adaptant à des environnements variés et incertains

Connaissances	Capacités	Attitudes
<p>Sur l'APSA</p> <ul style="list-style-type: none"> Affiner le vocabulaire lié aux installations (sièges, système de nage, cale-pieds, gouvernail, dérive, et aviron). Avoir connaissance des principes généraux relatifs : <ul style="list-style-type: none"> à la réglementation (balisage, procédure de départ, etc.) ; à la signalétique de navigation. Avoir connaissance de l'importance de sa place dans une embarcation collective. Identifier et anticiper l'orientation et l'intensité des forces et contraintes pouvant agir sur le bateau : vent, courant, marée. Avoir connaissance des différentes phases d'un cycle : prise d'eau, propulsion (jambe-tronc-bras), dégagé et remplacement (bras-tronc-jambe). Savoir différencier un bateau armé en pointe et en couple. La signification des notions d'amplitude et de cadence et leur influence sur la réalisation d'un long parcours. Les principes d'équilibration du bateau : positions des mains. L'influence mécanique d'une action coordonnée des membres d'un équipage sur la propulsion de l'embarcation. <p>Liées aux rôles du barreur</p> <ul style="list-style-type: none"> Principes de transport du bateau pour la mise à l'eau et le rangement. Principes moteurs pour mener l'embarcation dans la direction souhaitée. <p>Sur sa propre activité</p> <ul style="list-style-type: none"> Règles de sécurité : <ul style="list-style-type: none"> matériel à avoir avec soi (gilet de sauvetage, etc.) ; conduite à tenir en cas d'accident (collision, chavirage, etc.). Quelques indices pour se situer dans sa pratique : <ul style="list-style-type: none"> perception des variations d'allures et de l'aisance respiratoire selon la cadence. <p>Sur les autres</p> <ul style="list-style-type: none"> Conditions d'une pratique collective en sécurité. Conduite à tenir pour alerter et porter secours. 	<p>Savoir faire en action</p> <ul style="list-style-type: none"> Avant le déplacement : concevoir, prévoir, anticiper son parcours collectivement. Pendant l'action : conduire, réguler, adapter son déplacement collectivement : <ul style="list-style-type: none"> s'engager et gérer son effort pour mener à terme son projet de déplacement ; réguler son allure en fonction de sensations ressenties et des observations éventuelles des équipiers (barreur compris) ; adopter une allure de déplacement permettant de garder l'homogénéité, la vigilance et la lucidité de l'équipage ; évaluer les distances sur l'eau et le temps pour les parcourir ; apprécier le sens et l'intensité des courants et des vents. Affiner sa motricité spécifique : <ul style="list-style-type: none"> respecter l'enchaînement logique de la mise en action des différents segments lors des phases de propulsion et de remplacement. adapter son allure de déplacement aux conditions environnementales (sens du vent et des courants). Agir en sécurité : <ul style="list-style-type: none"> organiser son retour au ponton dans le temps imparti ; remplir convenablement le cahier de sortie (avant et après la séance) : <ul style="list-style-type: none"> heure de départ et d'arrivée ; composition de l'équipage ; matériel utilisé. <p>Liées aux rôles du barreur :</p> <ul style="list-style-type: none"> Informers les rameurs des actions à réaliser par des commandes précises (phases d'embarquement et de débarquement, changement de direction, cadences, etc.). <p>Savoir-faire pour aider aux apprentissages</p> <ul style="list-style-type: none"> En coopération : <ul style="list-style-type: none"> comparer ses choix de manœuvres avec les autres ; partager ses connaissances avec ses partenaires et/ou équipiers ; émettre des hypothèses alternatives en cas d'échec. Pour un progrès personnel : <ul style="list-style-type: none"> analyser les actions individuelles dans les différentes situations collectives vécues. retranscrire oralement les manœuvres à réaliser pour un déplacement donné. 	<p>Attitudes</p> <p>En direction de soi (d'ordre émotionnel, moteur, matériel, organisationnel) :</p> <ul style="list-style-type: none"> Persévérer malgré l'état d'inconfort momentané. S'engager sans appréhension dans un environnement nautique déterminé. S'impliquer dans l'effort quelles que soient les conditions environnementales (courants, vagues, etc.). S'inscrire dans un projet commun au service de l'efficacité collective. Etre capable d'adapter son projet de déplacement : <ul style="list-style-type: none"> aux ressources de l'équipage ; aux conditions environnementales. Mettre ses ressources individuelles (physiologique, technique, psychologique) au service de l'équipage. Etre capable de s'impliquer totalement dans l'effort sans perturber la dynamique de l'équipage. Accepter la répétition d'efforts et la charge de travail pour progresser collectivement. Intégrer les règles de sécurité passive (matériels) et active (comportements). <p>En direction d'autrui (communication, sécurité):</p> <ul style="list-style-type: none"> Emettre un avis personnel et prendre en considération celui d'autrui, pour construire collectivement un projet de déplacement optimisé. Etre solidaire de ses équipiers dans toutes les situations. Etre prêt à intervenir pour aider un équipage en difficulté. <p>En direction du milieu</p> <ul style="list-style-type: none"> Adopter une attitude de respect et de bienveillance face à l'environnement d'évolution (faune et flore).

Compétence attendue :

Prévoir, conduire et adapter son déplacement sur un long parcours délimité par des éléments remarquables pour réaliser la meilleure performance en bateau collectif et/ou individuel. Respecter les règles de sécurité et renforcer le rôle de chaque membre de l'équipage.

(CP2) se déplacer en s'adaptant à des environnements variés et incertains

Connaissances	Capacités	Attitudes
<p>Sur l'APSA</p> <ul style="list-style-type: none"> • Les principes d'efficacité dans un environnement nautique : <ul style="list-style-type: none"> ○ construction d'une stratégie de course considérant 1) le niveau d'expertise, 2) le type d'embarcation, 3) le milieu de pratique (lac, canal, rivière, etc.), 4) la distance à parcourir, 5) le sens et l'intensité des vents et des courants ; ○ différentes formes de courses (courses en lignes vs. tête de rivière) ; ○ différentes phases d'un cycle (prise d'eau, propulsion, dégagé, replacement, retour) et leurs spécificités associées à l'équilibration du bateau ; ○ importance de la coordination de l'équipage. <p>Sur sa propre activité</p> <ul style="list-style-type: none"> • Quelques indices pour se situer dans sa pratique <ul style="list-style-type: none"> ○ ses points forts et points faibles pour mieux choisir sa place au sein de l'équipage ; ○ vitesse moyenne sur un parcours référent (distance parcourue pour un nombre de coups d'aviron donné) ; <p>Sur les autres</p> <ul style="list-style-type: none"> • Conditions d'une pratique collective en sécurité. • Vitesse permettant une réalisation efficiente de son parcours (vers une connaissance de sa propre activité et/ou une prise en compte de l'hétérogénéité de l'équipage). 	<p>Savoir faire en action</p> <ul style="list-style-type: none"> • Avant le déplacement : concevoir, prévoir, anticiper son parcours : <ul style="list-style-type: none"> ○ optimiser le choix de la trajectoire en fonction de ses ressources et des forces extérieures (vents, courants, etc.) ; ○ visualiser rapidement la réalisation de son parcours à partir des éléments connus (type d'équipage, conditions météorologiques, etc.). • Pendant l'action : conduire, réguler, adapter son déplacement : <ul style="list-style-type: none"> ○ soutenir son effort pour mener à terme son parcours en un minimum de temps ; ○ adapter la cadence, le rythme et l'amplitude à l'allure de déplacement souhaitée en fonction des contextes de navigation (virement, manœuvre, déplacement rectiligne, curviligne, échauffement, phase de récupération, phase de travail, course, etc.) ; ○ passer d'une prise d'informations extéroceptives à une prise d'informations intéroceptives (sensation de glisse évoquée et ressentie) ; ○ maîtriser la technique du départ arrêté ; ○ rechercher une cohésion durant le travail sur l'eau ; ○ coordonner l'action des membres supérieurs et inférieurs et respecter les principes mécaniques de base (symétrie des avirons, traction des bras horizontale, etc.). • Agir en sécurité <ul style="list-style-type: none"> ○ ajuster rapidement sa manœuvre en cas de mauvaises appréciations. <p>Savoir-faire pour aider aux apprentissages</p> <ul style="list-style-type: none"> • En coopération : <ul style="list-style-type: none"> ○ argumenter ses choix de manœuvre auprès d'autrui en vue d'optimiser ses déplacements. • Pour un progrès personnel : <ul style="list-style-type: none"> ○ émettre des hypothèses relatives à un échec ou à une réussite. ○ optimiser le choix dans la composition de l'équipage selon ses ressources (et celles de ses partenaires). ○ mémoriser une suite de manœuvres simples pour anticiper un déplacement. 	<p>En direction de soi (d'ordre émotionnel, moteur, matériel et organisationnel)</p> <ul style="list-style-type: none"> • S'investir de manière soutenue et permanente. • Accepter les différents types d'effort (continu vs. intermittent et/ou intense vs. modéré). • Identifier ses limites et celles de ses équipiers. • Chercher à conserver une allure optimale de l'embarcation même à la suite d'une erreur de manœuvre. • Prendre conscience de la nécessité d'appréhender collectivement la recherche de performance. • Etre à l'écoute des repères construits (perceptions, sensations) pour réguler l'allure de l'embarcation (écoulement de l'eau sur la coque, essoufflement, etc.). • Investir totalement ses ressources (physiologique, technique, psychologique) au service de l'équipage. • Renforcer la répétition d'efforts et la charge de travail pour progresser collectivement. <p>En direction d'autrui (communication, sécurité)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Accepter de recevoir les conseils du barreur, d'un équipier, d'un camarade. • Exercer et respecter son rôle au sein de l'équipage. • Assurer le rôle de guide ou tuteur pour aider à l'apprentissage de ses camarades. • Fixer le rôle de chaque membre de l'équipage. <p>En direction du milieu</p> <ul style="list-style-type: none"> • Adopter et encourager l'adoption d'une attitude bienveillante face à l'environnement d'évolution.

Compétence attendue :

Construire une stratégie de course pour optimiser son déplacement en gérant les facteurs externes (vents, courants, adversaires) et les facteurs internes (cadence, amplitude, rythme, cohésion, ressources énergétiques) afin de réaliser la meilleure performance possible dans un environnement nautique connu et le respect des règles de sécurité.

(CP2) se déplacer en s'adaptant à des environnement variés et incertains

Connaissances	Capacités	Attitudes
<p>Sur l'APSA</p> <ul style="list-style-type: none"> • Principes d'efficacité dans un environnement nautique : <ul style="list-style-type: none"> ○ construction d'une stratégie de course considérant 1) le niveau d'expertise, 2) le type d'embarcation, 3) le milieu de pratique (lac, canal, rivière, etc.), 4) la distance à parcourir, 5) le sens et l'intensité des vents et des courants ; ○ estimation du temps pour un parcours donné prenant en compte les conditions météorologiques ainsi que l'état de forme de l'équipage (connaissance de son allure en fonction du parcours initialement prévu) ; ○ connaître les principaux critères mécaniques et biomécaniques pour optimiser la vitesse de déplacement (vitesse d'exécution des phases d'inversion avant et arrière, etc.). <p>Sur sa propre activité</p> <ul style="list-style-type: none"> • Quelques indices pour se situer dans sa pratique : <ul style="list-style-type: none"> ○ connaître ses points forts et points faibles pour mieux choisir sa place au sein de l'équipage ; ○ augmenter la vitesse moyenne sur un parcours référent (distance parcourue pour un nombre de coups d'aviron donné) ; ○ estimer le temps de course en fonction de la distance à parcourir et des sensations perçues ; ○ connaître l'impact des paramètres physiologiques sur la performance (consommation maximale d'oxygène, acide lactique, déficit d'oxygène, etc.) ; ○ connaître les grands principes de la structuration de l'entraînement. <p>Sur les autres</p> <ul style="list-style-type: none"> • Conditions d'une pratique collective en sécurité. • Vitesse permettant une réalisation efficiente de son parcours (vers une connaissance de sa propre activité et/ou une prise en compte de l'hétérogénéité de l'équipage). 	<p>Savoir faire en action</p> <ul style="list-style-type: none"> • Avant le déplacement : concevoir, prévoir, anticiper son projet de déplacement : <ul style="list-style-type: none"> ○ optimiser le choix de la trajectoire en fonction de ses ressources, de ses sensations et des forces extérieures (vents, courants, etc.) ; ○ visualiser rapidement la réalisation de son parcours à partir des éléments connus (type d'équipage, conditions météorologiques, etc.). • Pendant l'action : conduire, réguler, adapter son déplacement : <ul style="list-style-type: none"> ○ soutenir son effort pour mener à terme son parcours en un minimum de temps ; ○ adapter la cadence, le rythme et l'amplitude à l'allure de déplacement souhaitée en fonction des contextes de navigation (virement, manœuvre, déplacement rectiligne, curviligne, échauffement, phase de récupération, phase de travail, course, etc.) ○ passer d'une prise d'informations extéroceptives à une prise d'informations intéroceptives ; ○ ajuster la technique du départ arrêté ; ○ maintenir une cohésion parfaite durant tout le travail sur l'eau. ○ maintenir en permanence la coordination des actions des membres supérieurs et inférieurs en respectant les principaux critères mécaniques et biomécaniques pour optimiser la vitesse de déplacement (vitesse d'exécution des phases d'inversion avant et arrière, etc.) ; ○ minimiser l'impact des éléments physiologiques altérant la performance (qualité de l'échauffement, gestion tactique de l'effort...). • Agir en sécurité : <ul style="list-style-type: none"> ○ ajuster rapidement sa manœuvre en cas de mauvaises appréciations ; ○ ajuster son effort en fonction de ses sensations et de celles ressenties par ses équipiers. <p>Savoir-faire pour aider aux apprentissages</p> <ul style="list-style-type: none"> • En coopération : <ul style="list-style-type: none"> ○ se raisonner pour réussir à relancer ou maintenir collectivement l'effort ; ○ intégrer son intérêt personnel dans l'intérêt collectif. • Pour un progrès personnel : <ul style="list-style-type: none"> ○ émettre des hypothèses relatives à un échec ou à une réussite ; ○ optimiser le choix dans la composition de l'équipage selon ses ressources (et celles de ses partenaires) ; ○ mémoriser les situations inédites de pratique afin d'être plus efficient dans une situation analogue. 	<p>En direction de soi (d'ordre émotionnel, moteur, matériel et organisationnel)</p> <ul style="list-style-type: none"> • S'investir de manière soutenue et permanente. • Accepter les différents types d'effort (continu vs. intermittent et/ou intense vs. modéré). • Identifier ses limites et celles de ses équipiers. • Chercher à conserver une allure d'embarcation optimale quelle que soit la situation. • Prendre conscience de la nécessité d'appréhender collectivement la recherche de performance. • Investir totalement ses ressources (physiologique, technique, psychologique) au service de l'équipage. • Etre à l'écoute des repères construits (perceptions, sensations) pour réguler l'allure de l'embarcation (écoulement de l'eau sur la coque, essoufflement, etc.). <p>En direction d'autrui (communication, sécurité)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Accepter de recevoir les conseils du barreur, d'un équipier, d'un camarade. • Assurer le rôle de guide ou tuteur pour aider à l'apprentissage de ses camarades. • Fixer le rôle de chaque membre de l'équipage. <p>En direction du milieu</p> <ul style="list-style-type: none"> • Adopter et encourager l'adoption d'une attitude bienveillante face à l'environnement d'évolution.

AVIRON		PRINCIPES D'ÉLABORATION DE L'ÉPREUVE																																							
COMPÉTENCES ATTENDUES		L'épreuve évalue la capacité de l'élève à prévoir puis à conduire son déplacement sur un parcours délimité par des éléments remarquables (bouées, éléments naturels).																																							
NIVEAU 3 Prévoir et conduire son déplacement dans un délai imparti en adaptant ses choix à son niveau de pratique et à l'environnement.		Elle se réalise en deux temps : - Le parcours d'habileté en bateau individuel ou en yolette, qui s'organise autour de la réalisation d'actions spécifiques (ramer, dénager, virer sur bâbord et sur tribord, scier, etc.). - La course en ligne sur 800m, avec départ arrêté, en yolette est réalisée la plus vite possible. Ce parcours de performance apprécie la capacité de l'élève à mettre ses qualités techniques et physiques au service de son équipage. Chaque groupe d'élèves choisit une composition de l'équipage en fonction des qualités de chacun et explique ses choix.																																							
NIVEAU 4 Prévoir, conduire et adapter son déplacement en adaptant ses choix à son niveau de pratique et à l'environnement pour réaliser la meilleure performance.		L'enseignant portera une attention particulière à la mixité et à l'homogénéité de l'équipage.																																							
POINTS A AFFECTER	ÉLÉMENTS À ÉVALUER	NIVEAU 3 NON ATTEINT 0 à 9	DEGRE D'ACQUISITION DU NIVEAU 3 10 à 15	DEGRE D'ACQUISITION DU NIVEAU 4 16 à 20																																					
07/20	Réaliser un parcours d'habileté	Parcours d'habileté: départ du ponton avec pied au large (1 point), demi-tour (1 point), arrêt en sciant (1 point), toucher une bouée avec la pointe avant (1 point), dénager sur 10m (1 point), accoster (1 point), embarquer et débarquer en respectant les commandements (1 point)																																							
		Chaque épreuve doit être réussit du premier coup, l'équipage doit rester homogène.																																							
		L'équipe n'est pas homogène. Le parcours est réalisé avec beaucoup d'erreurs.	L'équipe n'est pas toujours homogène. Le parcours est réalisé avec quelques erreurs et avec des trajectoires imprécises.	L'équipe est homogène. Le parcours est réalisé sans erreur et avec les trajectoires optimales.																																					
08/20	Produire une performance collective	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>NOTE</th> <th></th> <th>NOTE</th> <th></th> <th>NOTE</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>4'35</td> <td>3</td> <td>3'55</td> <td>5,5</td> <td>3'15</td> <td>8</td> </tr> <tr> <td>4'43</td> <td>2,5</td> <td>4'03</td> <td>5</td> <td>3'23</td> <td>7,5</td> </tr> <tr> <td>4'45</td> <td>2</td> <td>4'11</td> <td>4,5</td> <td>3'31</td> <td>7</td> </tr> <tr> <td>4'53</td> <td>1,5</td> <td>4'19</td> <td>4</td> <td>3'39</td> <td>6,5</td> </tr> <tr> <td>+ de 5'01</td> <td>1</td> <td>4'27</td> <td>3,5</td> <td>3'47</td> <td>6</td> </tr> </tbody> </table>					NOTE		NOTE		NOTE	4'35	3	3'55	5,5	3'15	8	4'43	2,5	4'03	5	3'23	7,5	4'45	2	4'11	4,5	3'31	7	4'53	1,5	4'19	4	3'39	6,5	+ de 5'01	1	4'27	3,5	3'47	6
			NOTE		NOTE		NOTE																																		
		4'35	3	3'55	5,5	3'15	8																																		
		4'43	2,5	4'03	5	3'23	7,5																																		
		4'45	2	4'11	4,5	3'31	7																																		
		4'53	1,5	4'19	4	3'39	6,5																																		
+ de 5'01	1	4'27	3,5	3'47	6																																				
		Niveau d'autonomie ne permettant pas une pratique autonome en toute sécurité.	Sortie en bateau préparée et organisée (vérifier son matériel, assurer sa sécurité et celle des autres).	La sortie en bateau apparaît comme l'aboutissement d'une gestion matérielle et humaine soigneusement préparée.																																					
		Manipulation du matériel non respecté ou évitée.	Manipulation du matériel, son nettoyage et son rangement est le résultat de plusieurs initiatives individuelles.	La manipulation du matériel, son nettoyage et son rangement s'inscrit dans une dynamique collective.																																					
		Manque de coopération (nuît à la progression de l'embarcation).	Le manque de coopération au sein de l'équipage est à l'origine d'hésitations et de maladresses.	Aide active auprès de ses camarades à l'acquisition de nouvelles compétences. Chaque membre de l'équipage à un rôle bien défini.																																					
		Absence de communication entre le barreur et les rameurs (réalisation incohérente des manœuvres et des déplacements).	La communication entre le barreur et les rameurs n'est pas suffisamment précise pour optimiser les manœuvres et des déplacements.	Communication entre le barreur et les rameurs basée sur un vocabulaire technique permettant des manœuvres et des déplacements rapides et précis.																																					
02/20	Projet	Le groupe propose une composition de l'équipage en bateau collectif irréfléchié et incohérente.																																							
		L'élève n'est pas capable de proposer des solutions aux problèmes rencontrés lors de la sortie.																																							
		Le groupe propose une composition de l'équipage en bateau collectif réfléchié mais pas entièrement optimale.	Bilan de la séance retranscrivant fidèlement ce qui s'est déroulé au cours de la sortie sans apporter véritablement de solutions pour optimiser dans le futur l'avancement de l'embarcation.	Le groupe propose une composition de l'équipage en bateau collectif réfléchié et optimale.																																					
				Bilan précis de la séance prenant en compte les sensations éprouvées et identifiées et ses connaissances pour apporter des solutions afin d'améliorer la performance de l'équipage.																																					