

GUIDE PRÉSENTATION

FORMAVOILE 2026

ÎLE D'ARZ (56) - BASE NAUTIQUE DES GLÉNANS

L'UNIVERS GLÉNANS

LA BASE NAUTIQUE

L'ORGANISATION DE LA BASE

LA BORDÉE

LES ACTIVITÉS NAUTIQUES

LES FORMATIONS

MATÉRIEL À APPORTER

LÉXIQUE



Bonjour,

Ce livret a été créé par le CHEM Santé, afin de vous présenter le déroulement du FormaVOILE.

Il a pour but de vous **familiariser avec les Glénans** : la **philosophie de l'association, l'organisation des navigations** et de **la vie à terre sur la base** de l'île d'Arz.

Il peut vous aider à **choisir votre support de navigation** et vous donne les principales **informations pratiques** à connaître.

Si vous venez pour la première fois aux Glénans, nous vous invitons à en prendre connaissance avant votre venue pour **préparer au mieux cette expérience unique !**

Les formations médicales sont présentées plus en détails sur le site du CHEM Santé et ne seront pas développées ici.

A bientôt sur l'eau !

Dr Edouard Populaire,
Cadre pédagogique au CHEM



L'UNIVERS GLÉNANS



© Lizzart Production / Les Glénans



L'association

Les Glénans sont une **association loi 1901**, reconnue d'utilité publique, et agréée par le Ministère des Sports. Issu du réseau des résistants de la seconde guerre mondiale, le projet initial était centré sur la vie en collectivité, l'entraide et la solidarité.

La mer, source de dépaysement par excellence, permet de faire le vide et donne une sensation de liberté. C'est pour cette raison qu'en 1947, les créateurs de l'association sont venus dans les îles de Glénan, au large de Concarneau.

Pour se déplacer dans cet archipel isolé et jusqu'au continent, les premiers stagiaires se sont initiés à la voile. Si l'école s'est développée depuis sa création, l'esprit reste le même : celui du **bénévolat, de la vie en collectivité, de la solidarité et de l'autonomie**.

Ainsi est né le célèbre triptyque "**école de voile, école de mer, école de vie**".

Cet état d'esprit initial perdure encore aujourd'hui : un séjour aux Glénans, ce n'est pas seulement un stage de voile ! Si l'on vient aux Glénans pour la **qualité de la formation**, on y revient aussi pour son **ambiance inimitable**.

Les + des Glénans

- ✓ La plus grande école de voile d'Europe
- ✓ Un enseignement enrichi par plus de 70 ans d'expérience
- ✓ Les pionniers de la sécurité en mer
- ✓ Des temps de navigation optimisés
- ✓ Des sites uniques et des bassins de navigation exceptionnels
- ✓ Une vie collective enrichissante



LA BASE DE L'ÎLE D'ARZ (56)

Baigné d'une lumière particulièrement prisée par les peintres, le **Golfe du Morbihan** (« petite mer » en breton), fermé au sud par la presqu'île de Rhuys, renferme autant d'îles que de jours dans l'année, dit-on. Entre autres perles, **les deux plus grandes se nomment l'île aux Moines et l'île d'Arz**. C'est sur cette dernière que Les Glénans ont installé, voici **plus de quarante ans, une nouvelle base**.

Cette base accueille des **stagiaires de tous niveaux**, de l'initiation au perfectionnement, de mars à novembre.

La plus grande part des stagiaires sont des adultes qui s'inscrivent individuellement, mais la base accueille également des adolescent.e.s de 12 à 17 ans et des groupes scolaires.

Comment venir sur la base ?

Pour se rendre sur l'île d'Arz, il faut prendre un des **bateaux bus du Golfe depuis la gare Maritime de Vannes**. Attention, la gare maritime n'est pas au même endroit que le port de plaisance de Vannes, mais plus au sud, au bout du canal de la Marle.

Vous devrez prendre vous-même vos billets, soit directement au guichet de la gare maritime, soit en ligne sur le site. La traversée dure environ 30 minutes.

Une fois arrivés sur l'île, nous avons environ 30 minutes de marche pour rejoindre la base des Glénans (si vous préférez ne pas marcher, il existe également un service de mini-bus sur l'île à l'arrivée du bateau. Ces bus sont trop petits pour pouvoir tous nous transporter, il n'est pas possible de les réserver à l'avance).



L'ORGANISATION DE LA BASE

Les hébergements

La base de l'île d'Arz a une capacité d'accueil de 122 lits à destination des stagiaires.

Les **couchages sont répartis sur deux sites : les maisons et le forum.**

Ces deux ensembles sont situés de part et d'autre d'un **bâtiment principal, la grange**, regroupant les bureaux, l'atelier, et un espace de détente, le foyer.

Pour le FormaVOILE, nous serons logés dans une des deux maisons indépendantes, comprenant chacune :

- Une cuisine
- Un réfectoire
- Trois douches, deux WC, une salle de toilette
- 25 couchages répartis en **chambre de 3 à 6 lits**

Nous serons donc 25 participants maximum (expert et animateur inclus) et serons autonomes pour les repas (avec 2 maîtres/maîtresses de maisons attitrés), les formations et les navigations.

NB : précisons pour les participants qui s'inquiéteraient du nombre de douches en regard du nombre de participants que le retour des stagiaires par vagues successives à la fin des navigations permet un roulement continu avec très peu d'attente aux sanitaires !



LES ÉQUIPES DES GLÉNANS

L'équipe sur place et les responsables du site sont les organisateur.trice.s et les garant.e.s du bon déroulement des activités. Ils.elles sont les interlocuteur.trice.s privilégié.e.s sur site et ont notamment pour mission d'assurer la communication entre les différents acteur.trice.s du séjour.

Le RTQ (responsable technique qualifié)

Titulaire d'un brevet professionnel JEPS voile, **le RTQ permet d'assurer le déroulement de l'enseignement nautique dans des conditions de sécurité optimales.**

Il est placé sous l'autorité de la directrice de la base pour la mise en application de du Dispositif de Surveillance et d'Intervention.

Réfèrent des moniteurs.trices, il décide de la zone de navigation et **valide les programmes de navigation** en fonction de la météo, du milieu, du niveau des participants et des enseignants.

Pendant les navigations, il **surveille le plan d'eau** de façon permanente sur son zodiaque et intervient en cas de besoin si un bateau est en difficulté.

Les bénévoles, forces vives de l'association

Partager, progresser, gagner en autonomie et en responsabilité, le **bénévolat est au cœur même de la vie des Glénans**. Près de **2000 bénévoles**, femmes et hommes, contribuent ainsi chaque année à cette belle aventure.

Lors des stages, les bénévoles, femmes et hommes, peuvent être moniteurs, maîtres de maison, matérialiste, équipiers ou patrons de liaisons, participer aux activités des comités de secteur... Ils viennent **transmettre leur passion, donner un coup de main**, dans une ambiance unique de partage. Ce sont pour la plupart d'anciens stagiaires qui reviennent vivre l'ambiance si particulière des Glénans.

Les moniteur.trice.s

Ils.elles sont **en charge des activités nautiques**, et participent également aux **tâches collectives**.

Sécuriser, enseigner et animer sont leurs 3 principales missions.

Les MDM (maîtres/maîtresses de maison)

Les MDM sont au cœur de la vie du site. **Véritables chefs d'orchestre de la bordée**, ils.elles ont pour mission principale (et capitale !) de guider les stagiaires dans la préparation des repas.

Les matérialistes

Sous la responsabilité du chef d'atelier, ils contribuent à **l'entretien de la flotte et des sites à terre**.



Une navigation surveillée



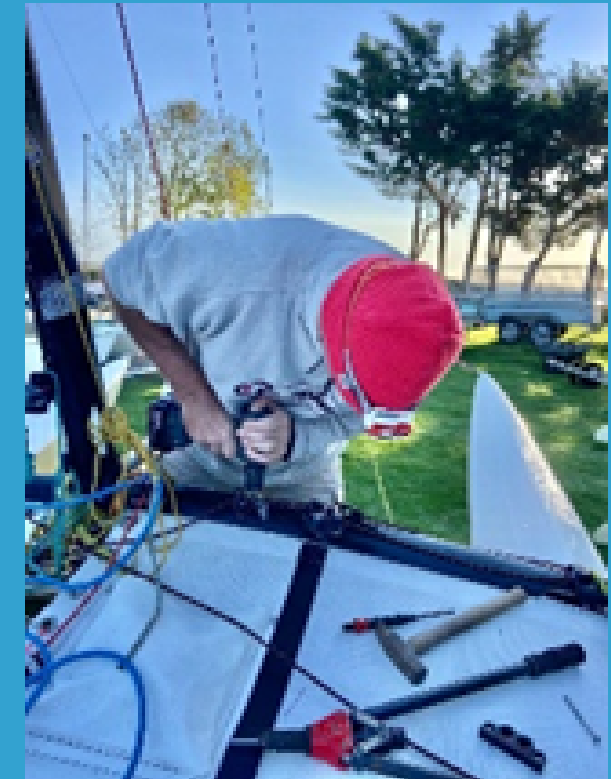
Des moniteurs.trices qualifié.e.s



Des MDM engagé.e.s



Des bateaux choyés



L'ORGANISATION DE LA BASE

La bordée

La bordée, c'est une **signature des séjours aux Glénans** !

Chacun.e, à tour de rôle et par petit groupe, **participe à la vie collective, prépare les repas et nettoie les lieux de vie**, avec l'aide des bénévoles maîtres et maîtresses de maison.

Tout le monde met la main à la pâte : moniteur.trice.s, accompagnateur.trice.s, bénévoles, tous.tes participent à ce **moment convivial**.

Cela commence tôt le matin, pour la **préparation du petit déjeuner** et se poursuit jusqu'au soir, à **la fin du dîner**.

Lors de votre stage, **vous serez donc de bordée pour 3 repas par groupe de navigation** (avec 3 à 6 personnes par bordée).

Vous pourrez bien sûr **assister aux formations** et **aller naviguer entre vos bordées**.

Lors du dernier jour de stage, nous serons également tous.toutes responsables du rangement et du ménage de la maison que nous aurons occupée.





LES ACTIVITÉS NAUTIQUES

Le programme du stage est **adapté aux groupes de niveaux qui seront composés, ainsi qu'à leurs attentes.**

Les stagiaires peuvent donc être de **tous niveaux, de néophyte à confirmé.**

L'enseignement vise à **découvrir ou consolider les connaissances indispensables** à la pratique de la voile (conduite, manoeuvre, navigation).

Pour le FormaVOILE, vous serez **encadrés par des moniteurs diplômés des Glénans** qui nous seront attitrés.



LES SUPPORTS DE NAVIGATION PROPOSÉS

1. Catamaran : pour les sensations et l'autonomie

Ce bateau de **prise en main facile** permet aux **équipages novices** de tirer leurs premiers bords en autonomie.

Il convient également parfaitement aux **équipages plus expérimentés** en quête d'**émotions fortes et de sensations de vitesse**.

Pour le FormaVOILE, nous naviguerons sur des RS cat 16 ou des Hobie cat 16.



LES SUPPORTS DE NAVIGATION PROPOSÉS

2. Dériveur : des équilibres fragiles, des réglages fins

Ce bateau, **relativement instable**, offre de **très bonnes sensations** et permet de **comprendre les fondamentaux de l'équilibre** et des réglages fins.

Idéal pour tous les **stagiaires désireux de jouer avec l'équilibre du bateau**, il est un peu **plus exigeant physiquement que le catamaran**, et nécessite de pouvoir monter sur la dérive depuis l'eau lorsque qu'il se renverse.

Pour le FormaVOILE, nous naviguerons sur des dériveurs Vago et des RS Feva.



LES SUPPORTS DE NAVIGATION PROPOSÉS

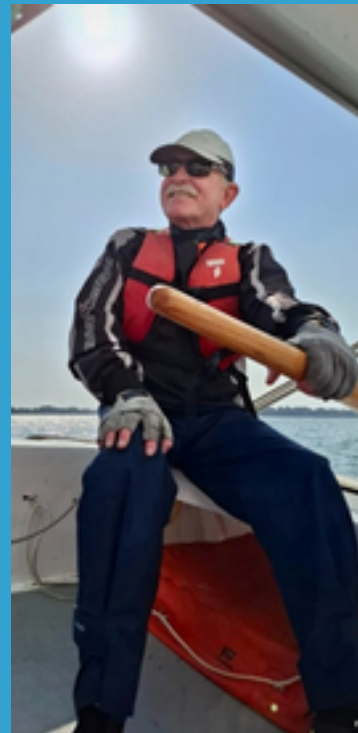
3. Bateau collectif (croisière) : pour la balade et la navigation en équipage

Initiation sur des bateaux où chacun prend vite des responsabilités.

Avec un moniteur.trice à bord et un **équipage de 3 à 4 stagiaires**, ce bateau plus sage permet de prendre le temps et de profiter du plan d'eau.

Idéal pour **s'initier à la croisière** ou pour **perfectionner ses manœuvres** et son sens marin !

Pour le FormaVOILE, nous naviguerons sur des **Glénans 5.7** ou **des surprises**, et peut-être le Folavohal, goélette à deux mâts qui permet d'embarquer jusqu'à 10 stagiaires et 2 moniteurs, spécialement adapté pour **travailler la coordination d'équipage dans les manœuvres**.



LES FORMATIONS

Les formations ont lieu directement **dans la maison que nous occupons**, sur un **format matinée ou soirée**.

Le **reste de la journée restant libre pour permettre de naviguer**.

Notez bien qu'il n'y a **pas de connexion wifi** dans la maison. Ainsi, si certaines formations nécessitent un travail préalable en ligne, il est largement **préférable de le faire chez vous avant le séjour**.

Les détails des programmes de formations DPC sont disponibles sur notre site, onglet "Formations".



MATÉRIEL À APPORTER

À avoir pour tout le stage

- ✓ Un sac de couchage
- ✓ Un drap housse (lit simple)
- ✓ Une taie d'oreiller
- ✓ Une serviette de bain
- ✓ Une gourde
- ✓ Des lunettes de soleil avec attache
- ✓ Une casquette
- ✓ De la crème solaire
- ✓ Une paire de gants de mer (mitaine de voile) : largement conseillé mais non indispensable
- ✓ Des produits d'hygiène
- ✓ Un vêtement chaud (type polaire)

Spécifique stage croisière

- ✓ Un ciré complet (pantalon et veste) / Location possible sur place
- ✓ Des chaussures et bottes de bateau

Spécifique stage voile légère (catamaran, dériveur)

- ✓ une combinaison néoprène / Location possible sur place
- ✓ Des chaussons en néoprène ou des chaussures de voile : **INDISPENSABLES**

Attention : si le port de la brassière de sécurité est bien sûr obligatoire en navigation, il est à noter que, pour des raisons d'assurance, vous ne serez pas autorisé à utiliser la vôtre si vous en possédez une. Vous pouvez donc vous abstenir de l'apporter.

EN SAVOIR PLUS SUR...

LES PÉRIMÈTRES DE NAVIGATION

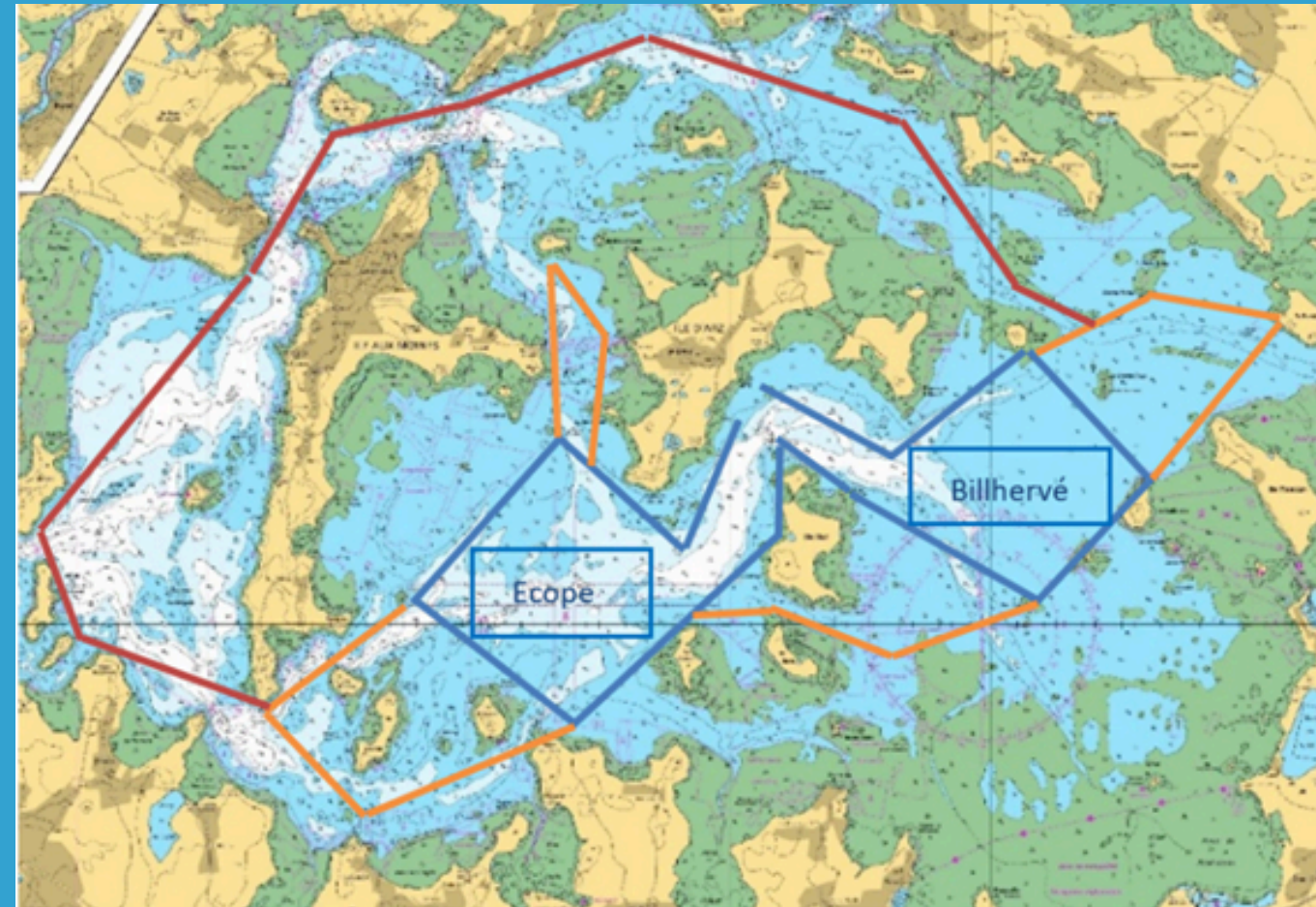
Le périmètre de navigation principal s'étend entre la **zone d'écopage située au sud de l'île d'Arz** et la **zone de Billhervé à l'est de l'île d'Arz**.




Il peut, sous conditions, être élargi à des zones plus étendues.

La présence de forts courants dans le Golfe, y compris aux marées de mortes eaux, conditionne le choix de la zone de navigation.

Le RTQ a autorité pour choisir le périmètre.

En condition normale, la navigation se fera en **zone 1**, de préférence dans le secteur situé au courant : écope à marée montante, Billhervé à la descendante. Dans certaines conditions, la navigation est possible dans les zone 2 et zone 3.



-  *Zone 1 : zone principale de navigation*
-  *Zone 2 : tour d'île*
-  *Zone 3 : tour du golfe*



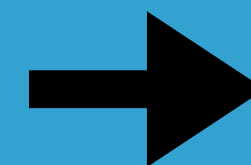
LE LEXIQUE

Il est difficile lorsque l'on débute en voile d'apprendre et de retenir tout le vocabulaire, ce qui peut parfois être source d'incompréhension une fois sur l'eau.

Il est donc utile de connaître le **vocabulaire marin de base**.

Ce lexique rassemble les termes les plus couramment utilisés qui sont valables quelque soit le voilier utilisé.

Les schémas de cette partie sont issus de l'excellent site lavoilepourlesnus.com, vous pouvez vous y référer pour en savoir plus.



LE BATEAU (1/3)

La coque, le gréement et les voiles

Coque : la partie sous l'eau de la coque s'appelle la carène

Safran : pièce verticale située à l'arrière du bateau, qui tourne pour orienter l'embarcation ; c'est lui qui permet de diriger le bateau grâce à la barre.

Dérive : pièce verticale placée sous la coque, qui s'enfonce dans l'eau pour empêcher le bateau de glisser sous le vent (rôle anti-dérive) ; sur les petits voiliers, elle est souvent relevable, on parle de dériveurs.

Quille : pièce lourde et fixe située sous la coque des voiliers habitables, qui sert à stabiliser le bateau et à l'empêcher de chavirer, tout en jouant aussi le rôle d'anti-dérive. Le voilier est alors appelé un quillard.

Barre franche : c'est la pièce qui prolonge le safran, en forme de levier, que l'on tient avec la main pour orienter le bateau ; en la poussant ou la tirant, on fait tourner le safran et donc changer la direction du bateau.

Bôme : c'est la barre horizontale fixée au mât qui maintient le bas de la grand-voile ; elle permet de régler l'ouverture de la voile et suit son mouvement, notamment lors des changements d'amure (empannages ou virements).

Hauban : câble latéral fixé en haut du mât et de chaque côté de la coque, qui sert à maintenir le mât droit et l'empêche de pencher sur les côtés.

Étai : câble placé à l'avant du bateau, qui relie la tête de mât à l'étrave, et qui **empêche le mât de basculer vers l'arrière ; il sert aussi souvent de support au foc.**

Trapèze : câble muni d'un crochet auquel s'accroche l'équipier (et/ou le barreur) grâce à un harnais, lui permettant de se suspendre à l'extérieur du bateau pour augmenter le couple de redressement et garder le bateau à plat lorsque la force du vent dans les voiles devient trop importante.

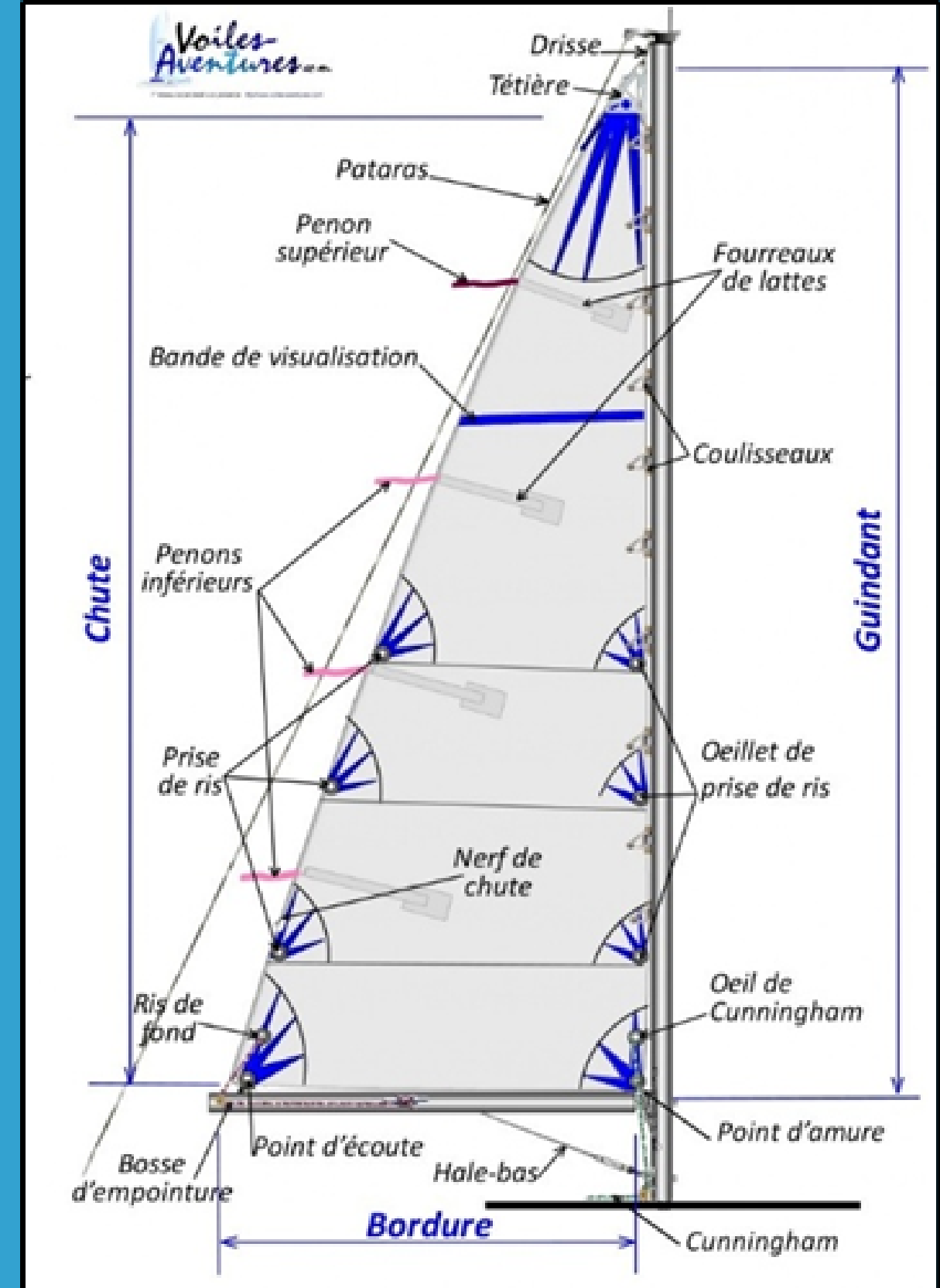
Rappel : le rappel consiste pour l'équipier ou le barreur à se pencher le plus à l'extérieur possible du bateau, les pieds dans la sangle de rappel, jambes tendues et corps en extension, pour équilibrer le bateau face à la force du vent dans les voiles ; c'est la version "sans trapèze".

Grand-voile (ou GV) : voile principale, fixée derrière le mât et attachée à la bôme, qui fournit la majorité de la propulsion du bateau.

Foc : voile triangulaire placée à l'avant du bateau, devant le mât, qui aide à diriger et équilibrer le bateau tout en contribuant à la propulsion.

Spi : diminutif de spinnaker, voile légère et volumineuse qui ressemble à un parachute, utilisée aux allures portantes (quand le vent vient de l'arrière et donc que le bateau se fait pousser) pour augmenter la vitesse.

LE BATEAU (3/3)



PETITES PIÈCES D'ACCASTILLAGE

Manille : petit étrier métallique vissé qui relie cordages ou pièces.

Anneau brisé : anneau métallique fendu permettant de fixer ou relier.

Taquet coinçeur : dispositif qui bloque un cordage par coincement.

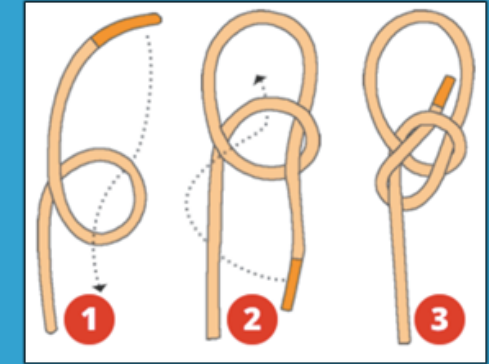
Taquet à mâchoires : taquet avec deux mâchoires mobiles qui coincent le cordage.

Taquet de tournage : taquet autour duquel on enroule le cordage pour le bloquer.

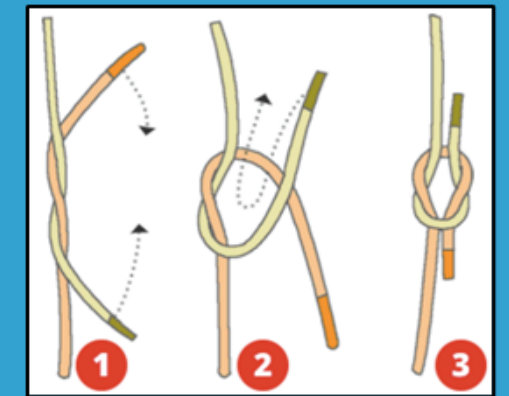


LES NOEUDS

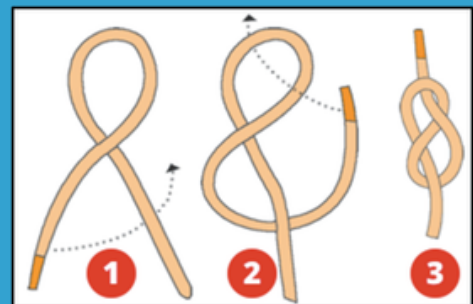
Nœud de chaise : ce nœud est couramment utilisé pour accrocher les bouts sur les voiles : sur les points de drisse ou d'écoute par exemple. On peut aussi l'utiliser pour amarrer le bateau. Il a l'avantage d'être solide et de pouvoir se défaire très simplement en soulevant la boucle qui coince la corde allant vers le bas.



Nœud plat : Le nœud plat permet de relier 2 cordages de même diamètre entre eux, c'est un nœud de jonction. C'est un peu comme un double nœud à la différence qu'il permet d'être défait facilement.



Nœud de huit : Le nœud de huit est un nœud d'arrêt. Il permet de bloquer un bout pour éviter qu'il parte. Par exemple, si vous faites un nœud de huit sur un bout qui est ramené au chariot de grand-voile, le bout ne pourra pas passer dans le taquet si on tire trop dessus, il sera bloqué.



ACTIONS (1/4)

Il y a plusieurs actions possibles sur les bouts :

Border : c'est tendre un bout, par exemple border l'écoute de grand-voile.

Choquer : c'est relâcher un bout, par exemple choquer la bordure.

Etarquer : c'est tendre très fortement un bout, pour une drisse par exemple, on dit "étarquer la drisse de foc".

Prendre un ris / un ris : réduire la surface de la grand-voile en repliant ou en affalant une partie de la voile, pour adapter la puissance du bateau au vent fort et améliorer la stabilité.

Dessaler : dessaler signifie chavirer, c'est-à-dire coucher le bateau sur le côté ou à l'envers, généralement à cause d'un gros coup de vent, d'un mauvais équilibre... ou d'un excès d'enthousiasme!

Ressaler : ressaler signifie remettre le bateau à l'endroit après un dessalage, en utilisant le poids de l'équipage sur la dérive ou sur le flotteur pour le redresser et repartir.



ACTIONS (2/4)

Avancer et se diriger

1. Se repérer

Au vent / Sous le vent

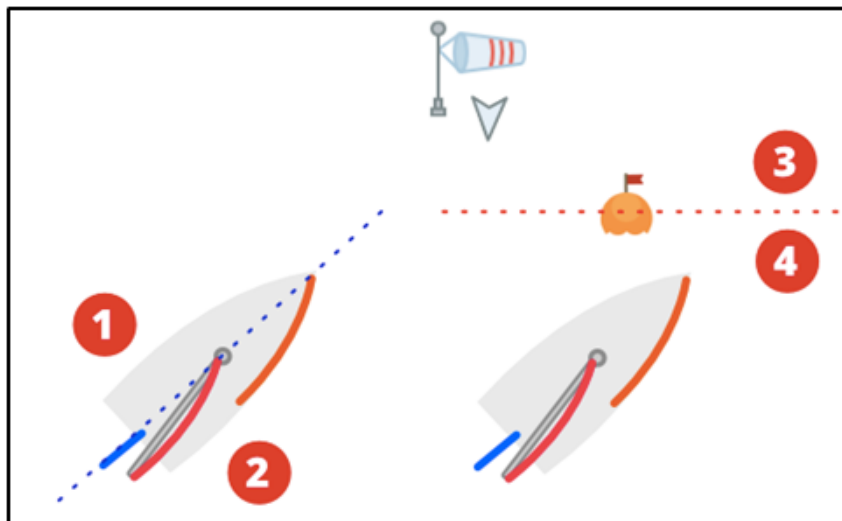
En se référant au bateau : il faut imaginer tracer une ligne qui séparerait le bateau en deux, si vous êtes sur le côté d'où vient le vent vous êtes au vent (1), sinon vous êtes sous le vent (2).

Cela permet de situer un objet ou une personne sur le bateau.

Exemple : en catamaran, coque au vent et coque sous le vent, quand le voilier penche (on dit qu'il gîte) : la coque sous le vent descend, la coque au vent monte.

En se référant à un objet ou à la zone de navigation : même principe, mais en se référant à un objet, un autre bateau, ou un repère sur la côte... On imagine toujours une ligne perpendiculaire au vent sur l'objet en question, notre bateau se situe au vent (3) ou sous le vent (4) par rapport à cet objet.

Exemple : on peut se repérer en disant "je passe cette bouée en la laissant au vent".



Bâbord / Tribord

Pour repérer la gauche et la droite, on utilise les appellations bâbord (à gauche) et tribord (à droite).

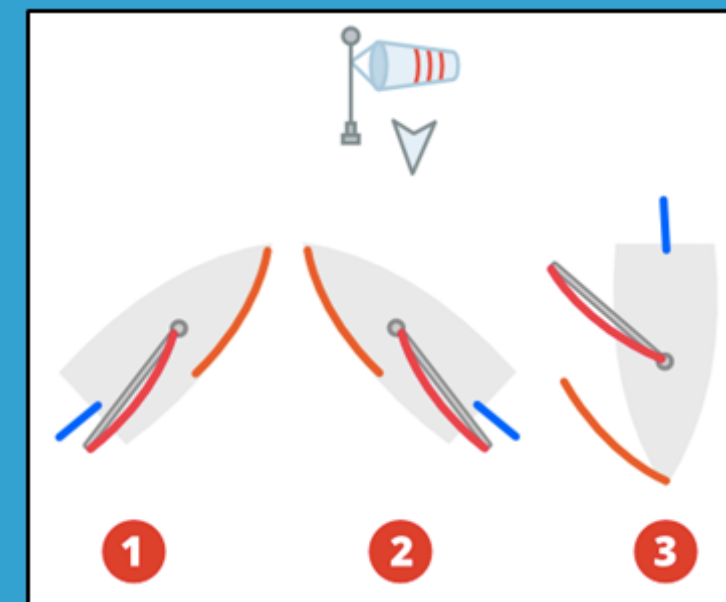
Quand on regarde de l'arrière vers l'avant du bateau, tout ce qui est à gauche sera donc à bâbord, et tout ce qui est à droite à tribord.

Bâbord amure / Tribord amure

L'amure c'est le côté dont le voilier reçoit le vent en premier.

En fonction on dit qu'il est bâbord amure (1) ou tribord amure (2). L'amure c'est aussi le côté des voiles qui reçoit le vent.

Et si le vent ne vient ni de bâbord, ni de tribord mais pile poil de l'arrière, ce sera la bôme qui va déterminer l'amure : si elle va vers tribord, alors vous êtes bâbord amure (3), et inversement. On peut retenir pour tous les cas : le côté de l'amure correspond à celui opposé à la bôme.



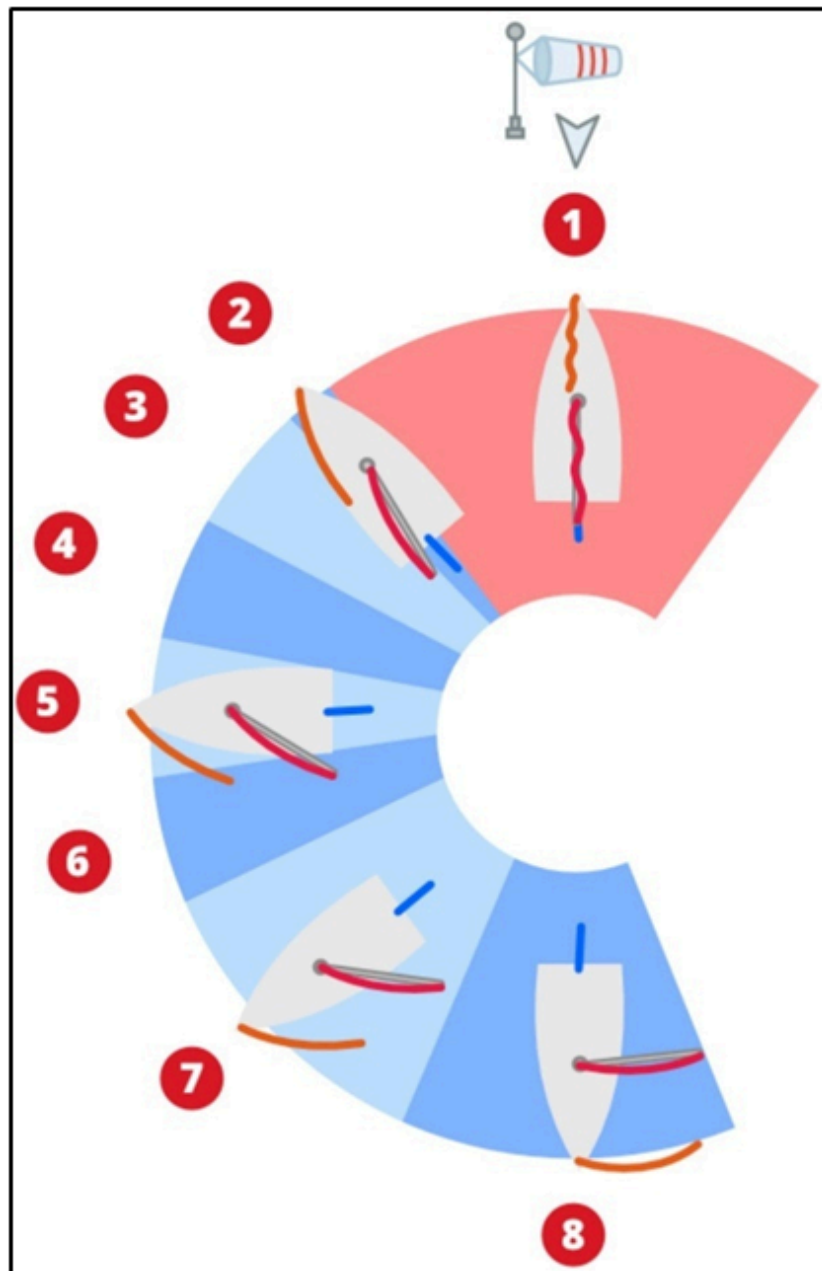
Ces notions au vent/sous le vent et bâbord amure/tribord amure sont à la base des notions de privilèges entre les voiliers (cf plus bas/RIPAM).

ACTIONS (3/4)

2. Se diriger

Allures

L'allure correspond à la direction que prend le bateau par rapport à la direction du vent. Chaque allure comporte des réglages de voile différents.



1. **Face au vent.** C'est une direction qu'il est impossible de prendre. Les voiles faseyent, c'est-à-dire qu'elles bougent dans tous les sens comme un drapeau. Dans cette situation, le bateau n'avance pas, la grande voile n'a pas de résistance au vent il est donc facile de la hisser ou de la descendre.
2. **Près.** C'est l'allure pour remonter le vent. La voile est presque dans l'axe du bateau. Si on se rapproche encore du vent cette allure est appelée près serré. Nous sommes à environ 45° du vent. C'est une allure où l'on est confronté aux vagues, car elles sont souvent orientées dans le sens du vent également.
3. **Bon plein.** Nous sommes à environ 60° de l'axe du vent, plus rapide que le près mais moins efficace pour remonter au vent.
4. **Petit largue.**
5. **Travers.** Le vent est à 90°, au-delà, nous passons aux allures portantes.
6. **Largue.** Le bateau peut subir la poussée des vagues, attention à bien garder sa direction.
7. **Grand largue.**
8. **Vent arrière.** La grand-voile est complètement ouverte. Le vent vient de l'arrière. Attention si on continue à abattre, on va faire passer les voiles de l'autre côté. C'est possible, mais c'est une manœuvre (empannage), nous y reviendrons.

Quand le vent vient de l'arrière (sur le schéma en 6, 7 ou 8) on parle d'allures portantes, on dit « naviguer au portant ».

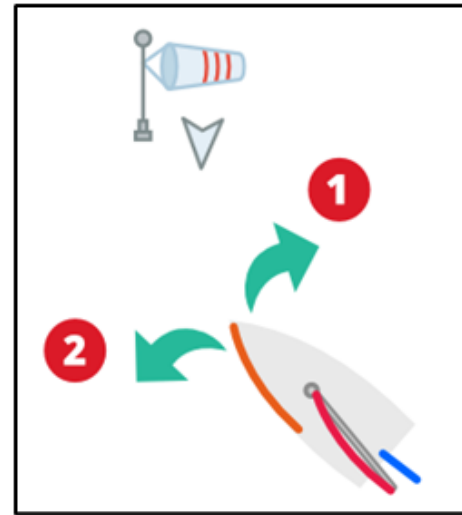
Quand la direction du vent se rapproche de la direction du bateau, on dit que le vent refuse : le bateau aura moins de facilité à avancer.

Quand la direction du vent s'éloigne de la direction du bateau, on dit que le vent adonne : le bateau aura plus de facilité à avancer.

ACTIONS (4/4)

Lofer / Abattre

Lofer : orienter le bateau plus face au vent (1).
Abattre : orienter le bateau plus loin du vent (2).
On dit aussi "faire une auloffée" ou "une abatée".



3. Manœuvres

Virement de bord

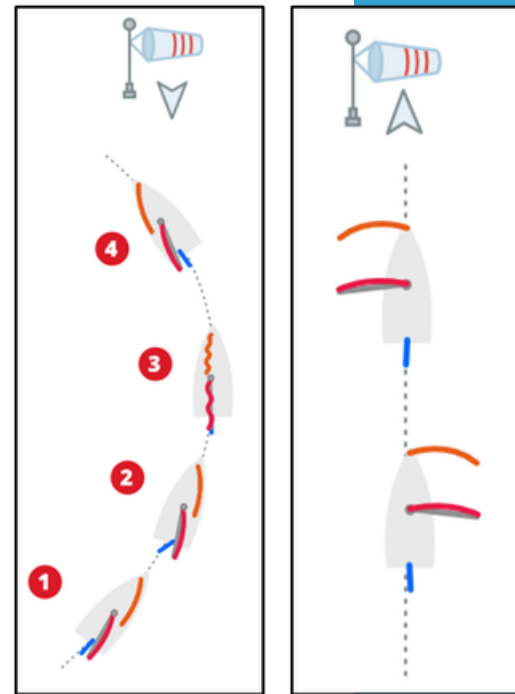
Le virement de bord est une manœuvre qui consiste à changer de direction en passant face au vent pour changer le côté dont le bateau reçoit le vent. Autrement dit, on change d'amure en passant face au vent.

Pour remonter au vent, il faudra enchaîner les virements de bord (louvoyer).

Empannage

C'est le même principe qu'un virement de bord, mais vent arrière ; le vent passe d'un côté à l'autre, mais par l'arrière du bateau.

À la différence d'un virement de bord où on se retrouve pendant quelques secondes face au vent et sans risque (cela freine le bateau), au vent arrière il n'y a pas cette sécurité. Si on abat trop vite, les voiles vont « d'un coup » changer d'amure (passer de l'autre côté) de façon non maîtrisée.



Mise à la cape

C'est une manœuvre qui permet d'arrêter le bateau en quelques secondes. Très pratique pour faire une pause ou pour attendre les autres voiliers.

Souquer les artimuses

Manoeuvre qui consiste à ajuster la tension des artimuses (ou du pataras sur les bateaux de croisières) pour diminuer la force exercée sur le vit-de-mulet et ainsi préserver le bateau dans des conditions de vent fortes ; ou à l'inverse le rendre plus ardent en cas de refusante (après un passage de grain précipitant par exemple).

Sources :

<https://www.glenans.asso.fr/>

<https://cebglenans.org/>

<https://www.lavoilepourlesnuls.com/>

https://clubs.ffvoile.fr/media/uwprd1d4x/pp_voile_scolaire.pdf



CHEM Collège
des Hautes Études
en Médecine

Contact

☎ 02 98 46 44 97

✉ secretariat@chem-sante.fr

🌐 evenements.chem-sante.fr

📍 135 Quai Éric TABARLY, 29200 BREST