

Kit éducatif - La Route du Rhum

1. Un peu de géographie

▪ Le trajet

- Le parcours de la Route du Rhum, de Saint-Malo à Pointe-à-Pitre, fait plus de 3 500 milles nautiques (environ 6 500 km) en route directe (en pointillé) mais la route empruntée par les coureurs pour bénéficier des alizés fait en réalité plus de 7 000 km (en bleu).



▪ Les pays côtiers abordés et les conditions de navigation

- La Route du Rhum prend son départ de la France en traversant la Manche occidentale puis contourne la pointe Bretagne par le rail d'Ouessant avant de descendre vers l'Espagne par le golfe de Gascogne. Ce sont ensuite les côtes du Portugal et de l'Afrique qui sont abordées avant de se diriger vers les îles Portugaises des Açores. Vient ensuite la longue traversée de l'Atlantique pour rejoindre les Antilles. La destination finale est la France en abordant le département outre-mer de la Guadeloupe.
- Les concurrents traversent d'abord la Manche, avant de plonger dans le golfe de Gascogne, zone réputée pour ses dépressions rapides, sa mer formée et ses vents puissants. La descente de l'Atlantique s'effectue ensuite au large des côtes européennes afin d'éviter les effets côtiers et les zones de pêche.
- Le positionnement de l'anticyclone des Açores constitue l'élément stratégique majeur du parcours : selon sa position, les skippers choisissent une route plus ou moins ouest pour éviter les calmes ou les vents contraires. Une fois franchie sa périphérie sud, la flotte entre dans le régime des alizés de nord-est, vents portants relativement stables permettant des vitesses élevées mais accompagnés d'une houle soutenue et de grains tropicaux.
- L'approche de l'arc antillais représente la dernière difficulté technique : accélérations sous relief, dévents, courants locaux et trafic inter-îles compliquent la navigation. Le contournement obligatoire de la Guadeloupe par le nord impose une dernière phase stratégique avant l'arrivée à Pointe-à-Pitre.

▪ Les mers traversées

- La Manche occidentale borde 7 départements français : Nord (59), Pas-de-Calais (62), Somme (80), Seine-Maritime (76), Calvados (14), Manche (50) et Ile-et-Vilaine (35). La Manche atteint une profondeur maximale de 571 mètres, alors que les océans ont une profondeur moyenne de 3 682 mètres. En raison de sa taille limitée, la Manche ne peut être qualifiée que de mer.
- L'océan Atlantique comporte deux océans : l'Atlantique nord et l'Atlantique sud. Sa superficie de 82 400 000 km², soit 16 % de la surface totale de la Terre, en fait le deuxième par la taille, derrière l'océan Pacifique.
- L'océan Atlantique tiendrait son nom d'un héros grec, Atlas, qui soutenait la terre.
- La mer des Caraïbes appartient à l'océan Atlantique et s'étend sur environ 2 415 km d'est en ouest et sa superficie totale est d'environ 2 millions et demi de km². Les États qui bordent la mer des Caraïbes sont le Mexique, le Nicaragua, le Honduras, le Belize, le Panama, le Costa Rica, la Colombie, le Venezuela, Cuba, les Grandes et les Petites Antilles.

2. Un peu d'histoire

■ La ville corsaire de Saint-Malo

- La ville doit sa réputation aux corsaires qui, sous l'ordre du roi de France, pourchassaient les navires ennemis, notamment anglais et hollandais, aux XVIIe et XVIIIe siècles.
- Les bateaux de guerre mais également marchands étaient attaqués, ce qui permettait de s'emparer de leurs richesses. Parmi ces corsaires, Robert Surcouf et René Duguay-Trouin figurent parmi les plus célèbres. Leurs exploits ont fait la prospérité et la gloire de leur cité.

■ Pointe-à-Pitre, la capitale de la Guadeloupe

- Les premiers habitants de la Guadeloupe sont les Amérindiens, premiers occupants du continent américain. Ils étaient attirés en Guadeloupe en raison de la richesse en poissons et crustacés divers que l'on pouvait y trouver.
- La Guadeloupe fut découverte le 4 novembre 1493 par Christophe Colomb. Il donna le nom de Guadeloupe à cette île du fait de la similarité de ses montagnes aux montagnes de la Sierra de Guadalupe en Espagne. Habitée par le peuple Caraïbes, son nom indigène était Turuqueira.
- L'île est constituée en grande partie de métis et descendants d'esclaves noirs, mais ce sont les Amérindiens qui sont les descendants des premiers habitants de l'île.
- Ville d'art et d'histoire, cité portuaire fondée au milieu du XVIIIe siècle, capitale économique, Pointe-à-Pitre bénéficie d'une situation exceptionnelle, nichée au cœur de la baie du Petit Cul-de-sac marin. La ville a su vaincre bien des épreuves et, en premier lieu, se relever de toutes les catastrophes qui ont marqué son histoire (incendies, tremblements de terre, cyclones).

▪ La Route du Rhum

- L'idée de cette course vient de Bernard Haas, secrétaire général du syndicat des producteurs de sucre du rhum des Antilles, qui cherche à faire la promotion du rhum par un autre moyen qu'une campagne publicitaire classique.
- Lancée en 1978, la Route du Rhum est née de la volonté de créer une course transatlantique ouverte à toutes les classes de bateaux. Elle a lieu tous les quatre ans.
- En 1978, la première édition est remportée par Mike Birch, en 23 jours, à bord de son trimaran Olympus Photo, devançant de 98 secondes Michel Malinovsky.
- En 1990, Florence Arthaud est la première femme à remporter la Route du Rhum en 14 jours et 10 heures.
- Le record actuel de la Route du Rhum est détenu par Charles Caudrelier qui a remporté l'édition 2022 en 6 jours, 19 heures, 47 minutes et 25 secondes.

3. La météo des zones traversées

La Route du Rhum débute au mois de novembre pour se terminer fin novembre pour les moins rapides.

Zones traversées	Températures moyennes	Vents direction et force en km/h	Etat de la mer	Risques particuliers
Manche	8 °	Ouest 40 à 50 km/h	Agitée à très agitée	Démâtage, trafic maritime
Golfe de Gascogne	10 °	Ouest 40 à 50 km/h	Agitée à très agitée	Démâtage, chavirage
Les Açores	18 °	Nord-Est à Est 20 à 35 km/h	Peu agitée à agitée	Dépression, vent variable
La traversée de l'Atlantique	26 °	Nord-Est (alizés) 25 à 40 km/h	Peu agitée à agitée (houle longue)	Grains, forte chaleur, casse de matériel
Les Caraïbes	28 °	Est à Nord-Est 20 à 35 km/h	Agitée à forte	Grains tropicaux, récifs, trafic maritime

4. Vocabulaire marin

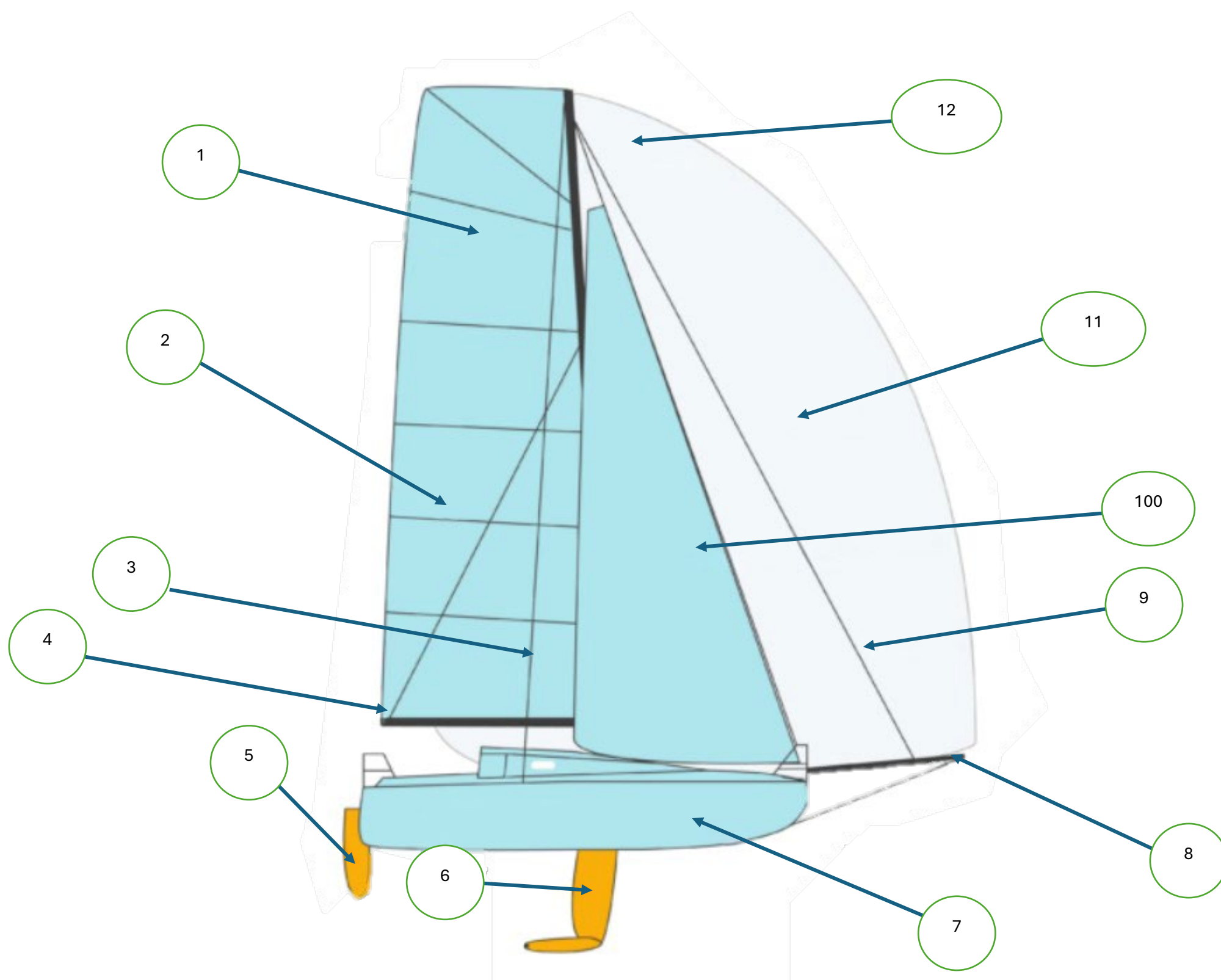
■ Le bateau à voile *(exercice à faire avec les élèves)*

Identifie chaque composant du bateau en plaçant le numéro du dessin correspondant.

Le foc n° Le mât n° La latte n° La quille n° La grand-voile n° L'étai n°

L'étrave n° Le bout dehors n° Le spi n° La bôme n°

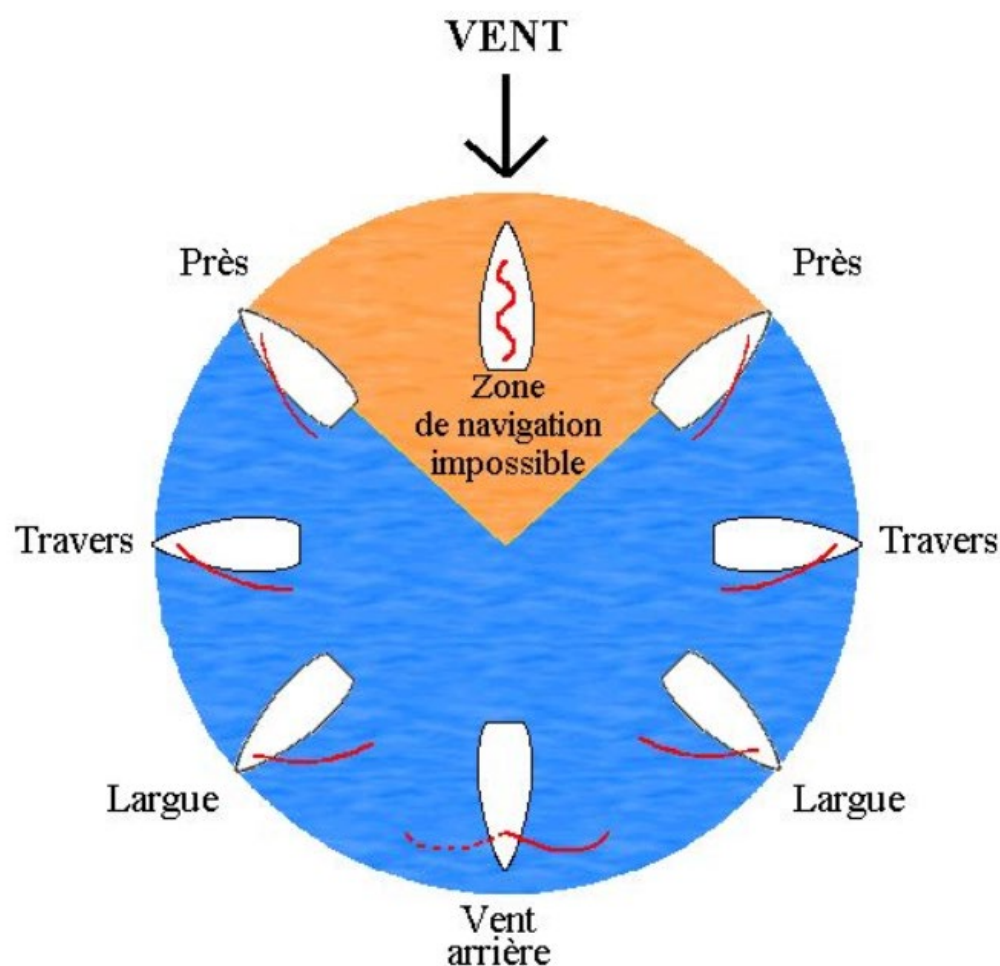
Le hauban n° Le safran n°



■ L'allure

L'allure est liée à l'angle que fait le voilier par rapport au vent.

Il y a 8 allures principales : bout au vent, près, bon plein, travers, petit large, large, grand large, vent arrière.



■ Le langage des marins

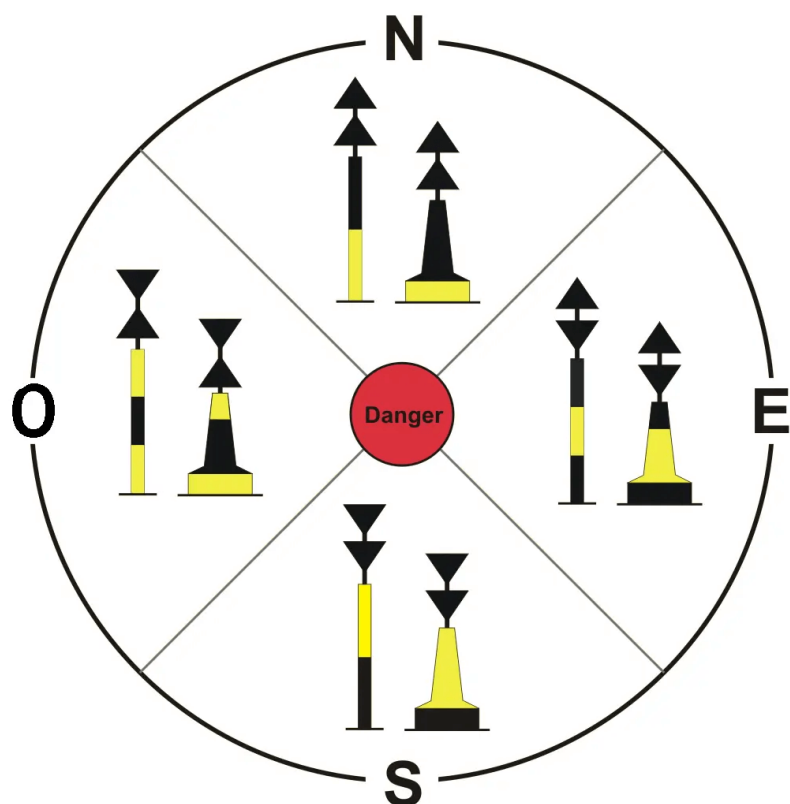
- **Skipper ou chef de bord** : barreur d'un voilier de régate (de course) ou le capitaine d'un bateau de plaisance. Il est le responsable du pilotage du bateau.
- **Barreur** : membre de l'équipage qui tient la barre, qui maintient le bateau dans la direction souhaitée.
- **Mousse** : jeune marin apprenti.
- **Larguer** : lâcher ou détendre un cordage.
- **Hisser** : manœuvre consistant à monter une voile.
- **Affaler** : faire descendre rapidement une voile ou une vergue (inverse = hisser).
- **Bâbord** : côté gauche d'un navire en regardant vers l'avant.
- **Tribord** : côté droit d'un navire en regardant vers l'avant.
- **Balisage** : l'ensemble des marques ou balises fixes ou flottantes placées en mer ou à terre qui indiquent aux navires les dangers et le tracé des chenaux d'accès aux ports et abris.
- **Phare** : système de signalisation maritime, constitué d'un puissant système d'éclairage placé généralement en haut d'une tour.
- **Astrolabe** : instrument astronomique qui servait autrefois pour repérer sa position en mesurant la hauteur des astres au-dessus de l'horizon.
- **Route** : direction suivie par un navire, définie par son angle par rapport au nord géographique.
- **Cap** : direction vers laquelle le bateau est orienté.
- **Virer** : changer de direction ou d'amure en passant face au vent. On dit « virer de bord ».
- **Dériver** : s'éloigner de sa direction, en parlant d'un bateau, sous la poussée du vent ou sous l'action d'un courant.

- **Allure** : direction d'un navire par rapport au vent.
- **Sous le vent** : situé dans le lit du vent, qui se trouve du côté opposé à celui d'où souffle le vent ; le contraire de « au vent ».
- **Louvoyer** : manœuvre d'un voilier pour remonter le vent en traçant des zigzags, en changeant simultanément de bord.
- **Tangage (tanguer)** : oscillations d'une embarcation autour d'un axe transversal (d'avant en arrière).
- **Prendre un ris** : quand le vent forçit ou dans le mauvais temps, prendre un ris signifie réduire la surface d'une voile.
- **Gîte** : l'inclinaison d'un navire sur son axe longitudinal sur bâbord ou tribord.
- **Encalminé** : situation d'un bateau à voile immobile faute de vent.
- **Cabaner** : chavirer, être renversé.
- **Amarer** : maintenir un navire contre un quai à l'aide d'amarres.
- **Corps-mort** : bloc en béton, posé au fond de l'eau et relié à une bouée (coffre) afin qu'un petit bateau puisse s'y amarrer.
- **Écoute** : cordage servant à régler l'angle de la voile par rapport à l'axe longitudinal d'un voilier.
- **Bout** (prononcé « boute ») : cordage sur un navire (par tradition, on ne dit jamais corde sur un bateau).
- **Lover** : enrouler un câble ou un cordage.
- **Étai** : câble servant à maintenir le mât longitudinalement vers l'avant.
- **Foil ou Hydrofoil** : ailes placées sous la coque pour faire soulever un bateau à grande vitesse afin de diminuer la traînée et la résistance de l'eau à l'avancement.
- **Garcette** : petit cordage court pour amarrer un petit équipement.
- **Gouvernail** : partie de l'appareil à gouverner constituée de la mèche et du safran, permettant de diriger le navire.
- **Hauban** : câbles, placés de chaque côté du mât, qui maintiennent celui-ci vertical.
- **Amariner** ou s'amariner : se faire aux mouvements du navire en mer sans que les nausées ou le mal de mer n'apparaissent.
- **Ligne de vie** : dispositif de sécurité utilisé en voile, permettant à l'utilisateur de s'attacher afin de se sécuriser contre les risques de chutes en mer.
- **Jusant** : période pendant laquelle la marée est descendante.
- **Renverse** : moment où le courant change de direction.
- **Nordet** : vent venant de nord-est.
- **Noroît** : vent venant du nord-ouest.
- **Suroît** : vent venant du sud-ouest.
- **Orthodromie** : route la plus courte pour aller d'un point à un autre du globe.
- **Mille marin** ou mille nautique : distance correspondant à 1 852 mètres.
- **Poupe** : partie arrière d'un navire.
- **Proue** : partie avant d'un navire.
- **Cambuse** : partie d'un navire où sont entreposés les vivres.
- **Génois** : voile triangulaire installée à l'avant du mât, convenant aux vents faibles ou moyens.
- **Tourmentin** : un foc de tempête.
- **Trinquette** : plus petit foc ou le foc le plus en arrière.
- **Winch** : petit treuil sur un voilier permettant d'exercer une traction sur un cordage.
- **Safran** : partie plate du gouvernail d'un bateau.
- **Tirant d'air** : hauteur de la partie émergée, de la flottaison jusqu'au point le plus élevé du navire.
- **Tirant d'eau** : hauteur de la partie immergée du bateau.
- **Chasse-marée** : ancien métier de mareyeurs qui acheminaient les produits de la pêche vers leurs lieux de consommation.
- **Corsaire** : membre d'équipage d'un navire civil armé, autorisé par mandat du roi à attaquer en temps de guerre tout navire battant pavillon ennemi.
- **Dame de nage** : petite fourche pivotante servant à guider un aviron.
- **Jambe-de-chien** : nœud permettant de raccourcir un cordage sous tension, sans le couper.
- **Pinoche** : petite cheville permettant d'obturer une petite voie d'eau.
- **Sister-ships** : bateaux construits selon les mêmes plans et de caractéristiques identiques.

5. La navigation

■ La signalisation

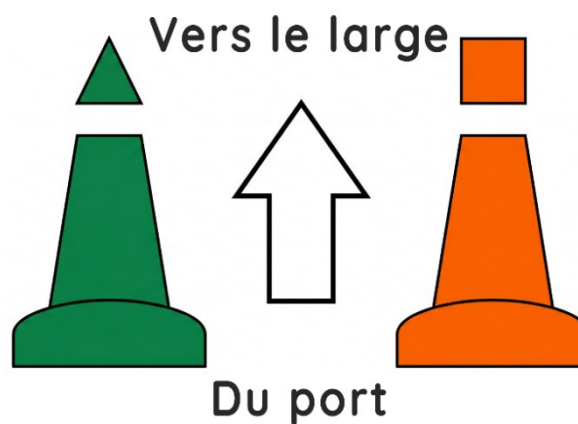
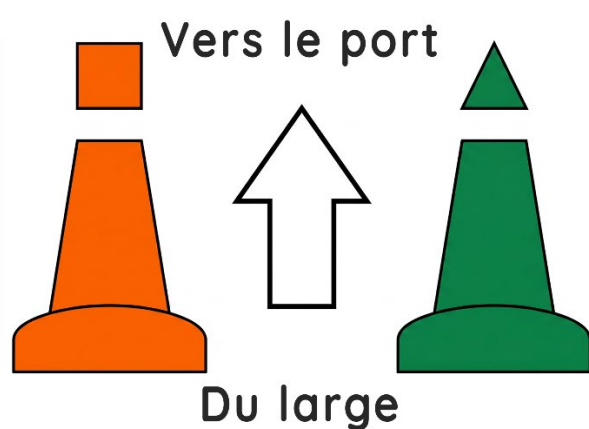
- Les balises cardinales délimitent les zones de danger
- Le bateau doit passer dans la direction indiquée par la balise



Dans ce cas, le bateau doit passer au nord de cette balise

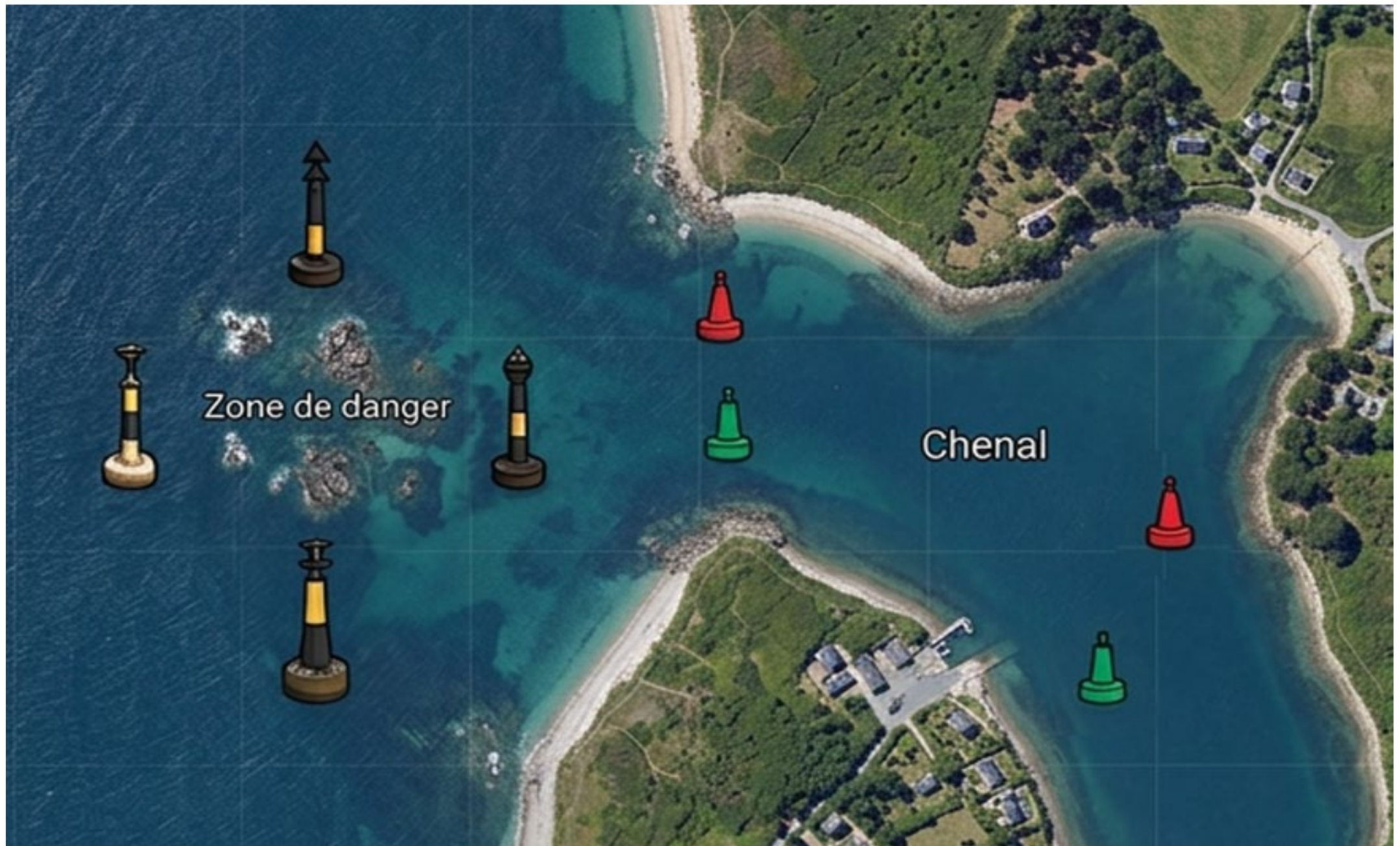
○ Balise de Chenal
Le bateau doit laisser la balise verte à **droite** lorsqu'il rentre au port

Le bateau doit laisser la balise verte à **gauche** lorsqu'il sort du port



- **Faire une route** (*exercice à faire avec les élèves*)

Trace sur cette carte la route que doit emprunter le bateau



• Préparer son bateau et son équipement

Quelles sont les vérifications indispensables à faire avant de quitter le port ?

Avant de quitter le ponton, une vérification de l'état général du bateau doit être faite afin d'éviter les mauvaises surprises en mer :

Contrôler l'état général du bateau

- État général de la coque
- État général des amarres, drisses et écoutes
- État de la ligne de mouillage
- Le niveau de batterie
- Le niveau de carburant
- Le bon fonctionnement des feux de navigation (indispensables lors d'une navigation de nuit)
- Le bon fonctionnement de la pompe de cale
- Le bon fonctionnement des commandes et instruments de bord
- Le niveau du réservoir d'eau douce si la sortie en mer dure plusieurs jours

Vérifier les équipements de sécurité obligatoires

- Gilets de sauvetage
- Dispositifs de signalisation
- Trousse de premiers secours
- Moyens de communication (VHF, téléphone, etc.).

Bien s'habiller en mer

- Une polaire ou une veste légère
- Un coupe-vent
- Des chaussures antidérapantes
- De quoi se protéger du soleil : casquette ou chapeau, lunettes de soleil, crème solaire

Bien s'hydrater et manger en mer

- Il est essentiel d'emporter suffisamment d'eau
- Fruits, barres de céréales, biscuits, sandwiches

Anticiper la météo et préparer son itinéraire

- Vérifier la météo avant de partir
- Faire une route en évaluant les temps de navigation

Choisir une navigation adaptée

- Le programme de navigation doit toujours être cohérent avec le niveau d'expérience de l'équipage, le type de bateau et la météo du jour

Informez un proche de la sortie en mer ou du programme de croisière

6. Les bateaux et skippeurs engagés sur la Route du Rhum 2026 – Destination Guadeloupe

• Les différentes catégories de bateaux et leurs skippeurs

• Les Ultim : 5 skippeurs

1. Louis Burton
2. Charles Caudrelier
3. Thomas Coville
4. Tom Laperche
5. Armel Le Cléac'h
6. Anthony Marchand



• Les IMOCA : 26 skippeurs

1. Fabrice Amédéo
2. Pierre-Louis Attwell
3. Davy Beaudart
4. Ambrogio Beccaria Balduzzi
5. Jérémie Beyou
6. Arnaud Boissières
7. Elodie Bonafous
8. Francesca Clapcich
9. Manuel Cousin
10. Nicolas d'Estais
11. Jean-Baptiste Daramy
12. Violette Dorange
13. Maël Garnier
14. Sam Goodchild
15. François Guiffant
16. Oliver Heer
17. Corentin Horeau
18. Robin Marais
19. Sébastien Marsset
20. Thomas Ruyant
21. Shawyer Scott
22. Sébastien Simon
23. Masa Suzuki
24. Armel Tripon
25. Skipper à confirmer
26. Skipper à confirmer



• Les Ocean Fifty : 11 skippeurs

1. Luke Berry
2. Basile Bourgnon
3. Laurent Bourgues
4. Baptiste Hulin
5. Anne-Claire Le Berre
6. Erwan Le Draoulec
7. Léonard Legrand
8. Matthieu Perraut
9. Pierre Quiroga
10. Thibaut Vauchel-Camus
11. Skipper à confirmer



• Les Class40 : 48 skippeurs

- | | |
|------------------------|------------------------------|
| 1. Aina Bauza | 25. Pamela Lee |
| 2. Yohan Bertrand | 26. Ian Lipinski |
| 3. Stéphane Bodin | 27. Alexis Loison |
| 4. Jules Bonnier | 28. Thomas Lurton |
| 5. Mathieu Claveau | 29. Goulven Marie |
| 6. Pep Costa | 30. Jean Marre |
| 7. Yves Courbon | 31. William Mathelin Moreaux |
| 8. Fabien Delahaye | 32. Mikael Mergui |
| 9. Corentin Douguet | 33. Achille Nebout |
| 10. Sophie Faguet | 34. Kéni Piperol |
| 11. Loïc Féquet | 35. Guillaume Piriouelle |
| 12. Robin Follin | 36. Thimoté Polet |
| 13. Andrea Fornaro | 37. Ulysse Pozzoli |
| 14. Jonas Gerckens | 38. Christophe Rateau |
| 15. Marco Guerra | 39. Yanick Rebuffat |
| 16. Emmanuel Hamez | 40. Vincent Riou |
| 17. Thomas Jourdren | 41. Luca Rosetti |
| 18. Théa Khelif | 42. Henry Rupert |
| 19. Milan Kolacek | 43. Rodolphe Sepho |
| 20. Guillaume L'Hostis | 44. Matteo Sericano |
| 21. Sasha Laniece | 45. Benoît Sineau |
| 22. Matéo Le Calvic | 46. Lomano Takasi |
| 23. Quentin Le Nabour | 47. Djemila Tassin |
| 24. Pierre Leboucher | 48. Jean-Baptiste Ternon |



• Les Vintage Multi 13 skippeurs

1. Christophe Bogrand
2. **Charlie Capelle - Acapella . Proludic .
La Chaîne de l'Espoir**
3. David Ducosson
4. Laurent Etheimer
5. Florian Gueguen
6. Marc Guillemot
7. Roland Jourdain
8. Francis Joyon
9. Gilles Lamiré
10. Eric Péron
11. Romain Pilliard
12. Thierry Roger
13. Damien Seguin



• Les Vintage Mono 13 skippeurs

1. Christophe Bachmann
2. Tanguy Caradec
3. Wilfrid Clerton
4. Gilles Colubi
5. Amaury de Jamblinne de Meux
6. Remy Gerin
7. Patrick Isoard
8. Kieran Le Borgne
9. Jean Le Cam
10. Hugo Le Fort
11. Frédéric Mailhos
12. Olivier Nemsguern
13. Titouan Pilliard



6. La vie d'un skipper engagé sur une course transatlantique en solitaire

▪ Les conditions de vie à bord

Faire naviguer son bateau

Pendant une transatlantique en solitaire, le skipper doit être capable de faire avancer son bateau tout en assurant sa sécurité.

Il règle en permanence les voiles en fonction de la force et de la direction du vent, surveille la météo et adapte sa route pour éviter les zones les plus dangereuses. Il doit également contrôler les différents systèmes du bateau, comme le pilote automatique qui lui permet de se reposer quelques instants sans perdre sa trajectoire.

La navigation demande une attention permanente. Le skipper doit prendre des décisions rapidement en cas de changement de météo ou de problème technique. Une bonne connaissance du bateau est donc indispensable.

Entretenir son bateau

Durant la course, le skipper est seul pour assurer l'entretien et les réparations.

Il doit vérifier régulièrement le gréement, les voiles, les systèmes électroniques et les différentes pièces mécaniques afin de prévenir les pannes.

En cas de casse, il réalise lui-même les réparations avec le matériel embarqué. Il peut être amené à réparer une voile déchirée, remplacer une pièce cassée ou effectuer des réparations de fortune sur des éléments en composite afin de poursuivre la course.

Se nourrir, dormir et se laver

L'alimentation est principalement composée de repas lyophilisés, de plats préparés, de barres énergétiques et de fruits secs.

Le skipper doit manger suffisamment pour conserver son énergie malgré la fatigue.

Le sommeil est très fractionné. Il dort par périodes de 20 à 40 minutes afin de surveiller régulièrement son bateau et la météo.

Cette organisation lui permet de rester réactif tout en limitant les risques de collision ou de problème technique.

L'eau douce étant limitée, la toilette est très sommaire. Les skippers utilisent généralement des lingettes ou une petite quantité d'eau pour assurer leur hygiène pendant toute la traversée.

Communiquer avec la terre

Les communications se font principalement par satellite. Elles permettent au skipper d'envoyer sa position, de recevoir les fichiers météo et de communiquer avec son équipe à terre.

Ces échanges servent également à informer les organisateurs de la course et à donner des nouvelles aux médias et au public.

Les communications sont toutefois limitées afin de respecter les règles de la compétition et de préserver l'autonomie du skipper.

Comment devenir skipper pour une course transatlantique en solitaire ?

Pour participer à une grande course transatlantique en solitaire, il est nécessaire d'acquérir une solide expérience de la navigation.

La plupart des skippers commencent par pratiquer la voile dès leur plus jeune âge, puis participent à des régates et à des courses de plus en plus exigeantes.

Ils doivent apprendre la navigation, la météo, la préparation physique, la gestion du sommeil ainsi que la maintenance de leur bateau.

La recherche de partenaires financiers est également une étape essentielle, car la préparation d'un projet de course représente un investissement très important.

Avant de prendre le départ d'une grande transatlantique, le skipper doit généralement valider plusieurs courses qualificatives et démontrer qu'il est capable de naviguer seul en toute sécurité.