

ROUTE DU RHUM (distance moyenne 3542 NM)

années	temps en heures	Vitesse	EVOLUTIONS et HISTOIRE	Jours
			Michel ETEVENON en réaction à la décision des Organisateurs (Royal Western Plymouth) de limiter la longueur des bateaux pour la Transat en Solitaire (OSTAR), crée la ROUTE du RHUM. La règle est simple: Un Marin, un Bateau sans limite...	
78	559	6.33	Pas de routage, ni de prévi MTO très fiables, Sextant, Liaisons radio St Lys peu fiables. Pas de balise de repérage, ce sont les concurrents qui donnent leurs positions au PC course. Mike BIRCH gagne de 98 secondes sur le second. Le plus grand bateau se nomme LILLIE AGGIE (ex Vendredi 13) skippé par Yvon Fauconnier. Avec ce monocoque de 39 mètres de Longueur, il faudra attendre 2004 pour trouver sur la ligne départ un multicoque un peu plus long (40m). Yvon FAUCONNIER sera contraint à l'abandon lorsque ses pilotes automatiques le lâchent dans le golfe de Gascogne (l'électronique n'était pas ce qu'elle est aujourd'hui).	23J 7H
82	433.5	8.17	Pour quelques bateaux, début du routage, prévis MTO s'améliorent, sat Nav (qui n'est pas un GPS), Liaison radio St Lys. Balise de repérage Argos. Les concurrents récupèrent leur position par les "flots" Argos retransmis oralement par le PC course. <u>La moyenne de Marc PAJOT est identique à celle du 1er 40 pieds lors de la RDR 2006</u>	18J 1,5H
86	352	10.1	Peu d'évolution avec 1982, si ce n'est l'arrivée de nouvelles génération de Trimarans et des matériaux composites (Kevlar et surtout Carbone) qui commencent à être apprivoisés. Fin de l'ère des maxi Cata. La longueur des bateaux est limitée. Philippe POUPON gagne avec panache une RdR ou la MTO fut sévère, même très sévère.	14J 16H
90	354	10	Le routage devient plus opérationnel, toujours St Lys et la MTO par le NagraFax, début du standard C. L'évolution des trimarans se poursuit, notamment avec les nouveaux flotteurs longs et volumineux. La course à la surpuissance des Trimarans est lancée. Florence ARTHAUD surprend et s'impose.	14J 18,5H

94	342.5	10.3	Dernière année avec St Lys Radio, le standard C sert au relation bateau/équipe à terre et au positionnement individuel. Le routage est très développé. Apparition des foils droits rétractables. Début de la domination de Laurent BOURGNON.	14J 6,5H
98	297	11.3	L'ordinateur entre vraiment en jeu, comme les fichiers MTO qui s'améliorent. La gestion de la course entre le skipper et l'équipe à terre devient plus scientifique et elle est facilitée par les moyens de communication. Laurent BOURGNON optimise son bateau de 1994 (foils, cockpits etc) et gagne de nouveau.	12J 9H
2002	313	11	Les prévisions MTO sont de plus en plus fiables, mais elles n'empêchent pas la casse, car les bateaux doivent sortir du proche atlantique. Piège fatal. Les foils courbes sont généralisés, leur surface est limitée par la Classe ORMA. L'évolution technique des plateformes a sûrement été un peu trop rapide au détriment de la fiabilité. Les régates en Grand-prix ont générées des bateaux surpuissants. Michel DESJOYEUX fera le meilleurs temps après une course prudente et réfléchie. 15 abandons de Multis ORMA sur 18 engagés.	13J 7H
2006	185	19.1	Le renforcement des plateformes a amélioré la fiabilité des Multicoques. La MTO offre sur un plateau d'argent une route pratiquement directe entre St Malo et Pà P. Les skippers ont su attraper cette opportunité et montrer qu'il est possible, lorsque l'on est entraîné et professionnel de traverser l'Atlantique à près de 20 nds et à un peu plus de 20 Nds sur la route fond!!! Lionel LEMONCHOIS parade et gagne... un temps de course qui sera difficile à battre. Fin de l'épopée ORMA.	7J 17H
2010	219	16.2	La restriction sur la longueur des bateaux, en vigueur depuis l'édition de 1982, est levée par l'Organisateur. Les Super Maxis sont donc acceptés. Tous sont sensiblement au même déplacement, entre 11 et 12 tonnes. Groupama 3 est néanmoins le plus puissant avec ses 22,5m de large (contre 16.50m pour Sodebo et Idec) et 31,5 m de long. Avec ses 310m ² de surface de voile au près et 450 m ² au portant pour seulement 7 tonnes de déplacement, Gitana 11 jumboisé fait figure de dragster. CAMMAS sur Groupama fera 4476 nm à 20.4 Nds de moyenne sur cette route. Sur l'Ortho, la moyenne chute à 16.1 nds. Le record de LEMONCHOIS tient toujours.	9J 03H

2014	183	19.4	<p>C'est de nouveau l'ex GROUPMA 3 revu par le Team BP et rebaptisé BP VII qui gagne. Loick PEYRON prend la barre de BP VII suite à un accident d'Armel LE CLEACH. Loick améliore la performance de CAMMAS et la porte à 19,4 nœuds sur l'Ortho. SPINDRIFT 2 avec ses 40m de long et 23 m de large s'inclinera. Mais 2010 et 2014 sont deux RdR de transition, les bateaux deviennent plus longs et plus puissants, mais ne montrent pas une rupture avec la performance de LE MONCHOIS (2006) sur un trimaran ORMA boosté. 2018 est la charnière technologique avec la véritable apparition des Foilers. Si la technique de construction de ces appendices (l'IMOCA a ouvert la route) paraît maîtrisée, reste à finaliser la forme, ce n'est pas le cas du pilotage. Le chavirage de BP met le doute dans les esprits. WAIT and SEE.</p>	7J 15H
2018	182	19.4	<p>Le nombre de participants record (123). Les "ULTIMES" entre vraiment dans le jeu, en fait sur les 6 "ULTIMES", il n'y a que 3 foilers, 2 non-foilers et un ancien trimaran. Les conditions MTO lors du départ permettent aux foilers de faire un véritable show, la vitesse est impressionnante, mais la mer est plate. La dépression qui va s'abattre (prévue) sur l'ensemble de la flotte du RHUM va rapidement contraindre près de 60 bateaux à s'abriter et ainsi à se retrouver plus ou moins exclus de la course. Cette dépression sera fatale à 2 foilers (GITANA casse une partie d'un flotteur et BP chavire après la rupture au niveau d'un bar avant d'un flotteur). SODEBO sera aussi endommagé et restera 8 jours au stand à LA COROGNE avant de repartir quelques heures avant l'arrivée du 1er à PàP. En Imoca A.Thomson prend dès le début la route Nord, ce qui lui permet de prendre un sérieux avantage sur ses adversaires. Loick PEYRON sur son trimaran jaune (12m) plonge à l'intérieur du Golfe, longe la côte nord de l'Espagne en tirant moult bords, puis du Portugal et ressort au cap St Vincent prêt pour accrocher les alizés. JOYON reste toujours au contact de GABART. Normalement GABART doit être plus rapide (foils oblige). On apprend, alors qu'il entame le tour de la Guadeloupe, qu'il est handicapé par la perte du safran BB (foil arrière) de flotteur et aussi celle d'un foil. Bien que plus lourd, le trimaran de JOYON sera plus réactif dans les risées et les petits airs. Au final Francis s'imposera de 7 minutes, quelques centaines de mètres. Depuis le temps qu'il en rêvait !!! Bilan technique: la fiabilité des foilers à améliorer car ils apparaissent très exposés, du fait de leurs conceptions techniques, aux objets flottants qui traînent en mer.</p>	7J 14H 21mn