



COMPTE RENDU DE LA REUNION DE LA COMMISSION SPORTIVE DU 9 FEVRIER 2024

Début : 9h30

Fin : 12h05

Présents : Antoine Mermoud – Jacques Caraës – Giancarlo Pedote – Gwen Chapalain – Manuel Cousin-Thomas Ruyant-Romain Attanasio – Alain Gautier pour Isabelle Joschke-Christophe Gaumont-Pip Hare-Hubert Lemonnier-Louis Burton-Fabrice Amedeo-Sam Davies

Ordre du jour :

- Planification prochaines réunions
- NY-Vendée – Les Sables d'Olonne
- Liberty Race : Format des poules
- Règle d'assistance
- Questions diverses

Prochaine réunion : **Mardi 12 mars à 9h30.**

NY-Vendée :

Les comités ont été désignés. Christophe Gaumont est au comité de course. Le travail peut commencer.

Question de Hubert :

Pour le Retour à la Base, Giancarlo n'a pas pu faire la course. **La notion de skipper remplaçant n'a pas été prévue dans l'avis de course. Peut-on l'ajouter dans l'avis de course NY-Vendée afin que le projet puisse assurer le côté médiatique ?**

Cela implique que le skipper remplaçant cumule des milles pour le championnat.

L'ensemble des skippers présent est d'accord sur le fait qu'il doit y avoir un skipper remplaçant.

Coller le plus possible au VG. Les milles ne sont pas liés au bateau, mais au skipper.



Autre question de Hubert :

Il n'était pas prévu de parcours de qualification sur NY Vendée. Mais la question se pose pour le skipper Scott Shawyer. Pas de contestation de la part de l'assemblée.

On compterait également le Retour à la Base comme parcours de qualification.

1200 milles avec minimum de 120 milles au près.

Faut-il définir une dead line pour une qualif ?

Liberty race :

Runs de vitesse le 24 mai : Entre 5 à 8 personnes à bord avec les 2 invités de l'organisation. Ok pour ça ?

Veto de la commission sportive. Un invité seulement. Les skippers doivent pouvoir accueillir leurs sponsors.

Timing sportif : 9h. Tous les bateaux ne vont pas participer. 11h premier run. 60 minutes avec des poules. Plusieurs passages dans l'heure, une seule poule. Le meilleur chrono => vainqueur. Dernier run 16h, remise des prix 17h.

L'organisation travaille sur un auto-pointage avec 2 prestataires de trackers. Appareillage du quai : grille avec horaire ? Géré par l'organisation [gestion des SR] ?

Ce doit être géré par l'organisation.

Départ au large le 29 mai à 14h. Potentiellement, cela engage un départ du ponton le 28 au soir [marées, etc].

Bateau en solitaire à partir d'un point obligatoirement. Permet de définir le timing pour l'organisation des teams.

Règle d'assistance :

- Faire de la pédagogie
- Médiatiser cette règle pour inciter à la respecter.
- Les règles doivent être connues et signées par le shore team et le skipper.
- Transfert d'infos du bateau vers la terre :

Autorisé pour transmettre les données aux scientifiques ?

Communication sur la vie du skipper ?



Complètement fermé ?

Si ouvert, comment faire pour contrôler ce qui s'y passe ? Les infos transmises aux scientifiques : Ce n'est pas un sujet, ils peuvent attendre d'avoir les infos une fois arrivées à terre.

On doit se poser la question de savoir ce qu'on ne veut pas donner.

Rappel de la règle 4.3.3. Aide à la performance Sont interdits : • La réception ou l'accès à une analyse, une interprétation, un traitement d'informations ou de données réalisés à l'extérieur du bateau et de manière générale tout apport d'informations tactiques et/ou techniques nécessaires à la prise de décision afin d'améliorer la performance du bateau ou du Skipper ; • L'envoi de données depuis le bateau vers la terre, pouvant servir à analyser et améliorer la performance sauf si elles sont rendues publiques instantanément dès leur réception. La méthode d'accès aux données sera, au préalable, validée par la DC.

L'organisateur a supprimé la fin de phrase : « sauf si elles sont rendues publiques instantanément dès leur réception. La méthode d'accès aux données sera, au préalable, validée par la DC ».

Le danger serait d'avoir des teams qui observent les datas 100 % du temps et qui, en voyant des problèmes, seraient prêts à communiquer avec leur skipper.

La valeur ajoutée de parler de la vie du skipper pour certains projets est importante. Il suffirait de faire sortir les datas avec un décalage de 6 heures.

De toute manière, cela s'applique déjà dans certains services de communication pour éviter de donner des infos aux autres concurrents.

Dégrader l'info dans le temps est une solution. C'est vrai que le public est friand, mais si pas possible d'arbitrer...

Hubert n'a ni détail technique ni temporalité de l'usage des datas.

Lors du workshop du matin à l'Unesco, il était annoncé de pouvoir embarquer une centrale météo mesurant la pression atmosphérique et coûtant 6000 € pour envoyer des données. Un appareil autonome.

La commission est favorable pour refuser cette proposition.

Etes-vous d'accord pour mieux faire connaître la règle d'assistance, d'impliquer les shore team ?

L'ensemble de la commission est d'accord. La Classe va se saisir de ce dossier pour proposer quelque chose.



Profiter de l'AG du 19 avril pour faire une proposition durant l'après-midi.

- Mettre en place quelque chose pour éviter le contrôle.
- Education et charte à signer.
- Savoir ce qu'il y a derrière la règle. Demander aux routeurs, météorologues, fournisseurs, coach, etc.. En étant bien informé de la règle, on est moins enclin à tricher.

La classe prépare un document qui liste tous les points de détails (sous forme de questionnaire). Quelqu'un sera mandaté pour le faire.

- Projet à valider au prochain comité sportif, puis on le soumet à tous.
- Le 19 avril on fait le retour avec le sondage.

Il est proposé que ce workshop fasse partie de la qualification du Vendée Globe, un peu comme le stage sécu IMOCA. Les gens doivent avoir l'obligation de participer, signature à l'émargement valant acceptation des règles.

Proposition de signer une charte à l'occasion de la conférence de presse des skippers du Vendée Globe.

Communication grand public pour exposer, expliquer. Certains journalistes veulent faire du sensationnel avec rien, autant communiquer avant que cela n'arrive.

Posture ? Il ne faut pas que ce soit interprété de manière que l'on puisse penser qu'avant on ne respectait pas la règle. Attention au wording : Expliquer que vu l'évolution des moyens de communication, on se doit de clarifier ce qu'est la notion d'assistance.

Ektacom et différents moyens : On a tous plus ou moins développé nos systèmes. Il faut défricher un peu tout ce qui se prépare pour se positionner.

Ce doit être écrit dans l'annexe audiovisuelle du VG. On a deux mois pour clarifier tout ça et faire une restitution claire, en présence de la SAEM.

On peut profiter de la réunion sur l'assistance pour consacrer du temps ensuite à ce sujet.

Antoine travaille sur le système de sélection IGS pour le prochain cycle.

Un maximum d'infos serait utile pour les futurs projets.

La stratégie pour 2028 : Position votée par l'IMOCA (validé avec la SAEM) pour définir l'avis de course.



Différents débats :

La classe doit être acteur majeur. Ne pas oublier l'éthique. On doit arriver à taper du poing sur la table. La communication c'est une chose, mais le sport en est une autre. Trouver un juste équilibre entre les deux.

Lors de la dernière conférence de presse du Vendée Globe, les skippers ont eu l'impression de passer au second plan au profit d'un discours politique. Certains partenaires ont été très surpris.

Nous devons garder la main sur les sujets.

La classe n'a pas l'aura du VG. Or, on doit pouvoir bénéficier de l'aura des courses pour exister. Les skippers sont les acteurs de ces courses et ce fait doit être mis en avant.

Les courses sont un catalyseur de communication vers le public.

Le travail de fond est fait sur de nombreuses années pour être à la hauteur de l'enjeu de la course.

La communication oublie le fond et dévie vers ses intérêts. Ce n'est bon pour personne.

Garder un équilibre.

C'est pareil sur un peu toutes les courses. Il faut retrouver une indépendance sur certains sujets.

Ce qui s'est passé lors de la conférence de presse du VG est inadmissible. Il faut aller sur leur terrain : la communication.

Mettre les bouchées doubles pour trouver des solutions afin d'éviter les collisions avec les cétacés. Si pinger fiables, les mettre dans la jauge et les rendre obligatoires.

Il semble que certains systèmes soient assez fiables. Mais les protecteurs de baleine disent que les ultrasons émis dérangent ces mammifères, ce qui n'est pas top pour la communication.

Il faut absolument garder la main là-dessus. Certains spécialistes essaient de nous dire quel parcours on doit faire.

Nourrir un partenariat avec des gens sérieux pour mettre en place des systèmes ?

Fin de la réunion.