



COMPTE RENDU DE LA REUNION DE LA COMMISSION SPORTIVE DU 12 mars 2024

Début : 9h37

Fin : 11h58

Présents : Antoine Mermod – Giancarlo Pedote – Gwen Chapalain – Manuel Cousin-Thomas Ruyant-Romain Attanasio –Pip Hare-Hubert Lemonnier-Louis Burton- Paul Meilhat-Alain Gautier pour Isabelle Joschke

Excusé : Fabrice Amedeo – Christophe Gaumont – Nico Troussel – Sam Davies –Arnaud Boissières

Ordre du jour :

1. Règle d'assistance
2. Projet de règles 2025-2029
3. Présentation du concept du « Contre la montre »
4. Notion d'invités à bord en fonction des seuils de vent
5. Questions diverses

Prochaine réunion : Mardi 2 avril à 9h30

1. Règle d'assistance :

Il reste 10 % de zone grise sur le document préparatoire de la notion d'assistance. La Commission sportive va travailler dessus encore une semaine. Puis, ce document sera partagé à l'ensemble des candidats au prochain VG sous forme d'une consultation via Google Form, ce qui permettra de faire ressortir un sondage.

Il faudra faire évoluer la règle, tout en y associant de la pédagogie afin de se poser des questions et étudier des problématiques.

Un retour sera fait à l'ensemble de la classe le 19 avril après-midi après l'AG. Puis un travail avec les jurys permettra d'adapter, préciser et faire évoluer la règle.

A envoyer aux skippers vendredi prochain.

IMOCA

L'assistance est limitée à l'assistance technique. La communication est autorisée au sens large, mais dans la limite de ne pas être une aide sur la météo et la performance du bateau.

Il faut revoir la règle sur les sujets ambigus. Arriver à expliquer la notion d'assistance au plus grand nombre et préciser le cas Clarisse et Tanguy. La Commission sportive souhaiterait que le couple prenne la parole pour expliquer le cadre de la règle 69 dans lequel il a été jugé.

Il est ressorti de l'interview de Georges Priol qu'il semble possible de recevoir des routages sans que cela puisse améliorer la performance.

La décision du jury dans cette affaire ne nous aide pas dans l'écriture de la règle. Ne sommes-nous pas dans l'obligation de la réécrire ? Il semble que oui.

Le questionnaire va nous donner une force sur la base de cette règle et être solide par rapport à l'extérieur. Le niveau de compétence des interlocuteurs du skipper doit être précisé : Professionnel, niveau de connaissance [même de la famille].

Faut-il autoriser le coaching mental ?

Sur la partie météo, les questions doivent être plus précises. Il y a de l'échange météo, mais il ne faut pas qu'un fichier soit remonté. Pas d'analyse, de conseil.

Question sur les datas : position assez claire à avoir là-dessus.

Doit-on préciser que la DC peut intervenir pour la sécurité ?

Ceci doit être sorti de la règle d'assistance. A la DC de décider sinon impossible d'effectuer ce travail.

Ecrire dans la règle que la limite que la DC décide de poser est sous sa responsabilité.

L'IMOCA doit adopter une position claire sur ce qui est autorisé. Nos décisions ont un impact sur le monde de la voile hauturière, toutes les classes regardent ce que nous faisons maintenant.

2. Projet de règles 2025-2029 :

Le document est présenté avec l'ajout d'une simulation sur le résultat.

Proposition : Autoriser le skipper remplaçant permettrait de garder le système des milles. Le nombre de participants poserait toujours problème.

Le mode de sélection proposé permet aussi à ceux dont les projets démarrent tard de rester dans le match. Privilégier l'aspect sportif.

Des discussions autour de l'inclusion ou non du VG et de TOR dans la qualification :

IMOCA

Le VG fait-il partie de la qualif 2028 ? Non.

Le classement ATP permet de faire ressortir les 25 premières têtes de série sur les 3 saisons passées. Sur une sélection pour le VG 2028, le VG 2024 ne sera plus pris en compte.

Si TOR fait partie de la qualification alors ce doit être le cas pour le VG.

Cela ne pose pas de problème de ne pas intégrer le VG. Trouver le bon curseur. Attribuer quelques points tout de même ?

Mode de sélection : Prendre les 25 têtes de série. Remettre les compteurs à zéro pour sélectionner les 15 derniers.

Invitation des organisateurs : Ne doit pas faire sortir quelqu'un. Ce doit être un candidat en plus, au choix de l'organisateur.

Deux moments forts pour le marché de l'occasion. Permet de résoudre la question du bateau neuf, d'inclure les événements personnels comme la maternité, la blessure ou autre.

Copié sur le tennis. Cela laisse une latitude plus importante pour s'organiser. On voit l'exemple de Kojiro également qui doit trouver du temps pour retourner chez lui.

Avec la simulation du classement, on retrouve le même classement des 3 premiers. Les 25 têtes de série reflètent la réalité actuelle. Pas choquant.

Est-ce que c'est la SAEM Vendée qui définit le mode de sélection ?

C'est bien elle qui décide. La réalité est que le mode implique notre système, ainsi nous proposons et la SAEM vote.

Il y a quelques ajustements mais la SAEM est plutôt partante pour le système. Il faut que ce soit bien pour l'ensemble de notre système.

Si cela implique que 4 ou 5 personnes ne puissent pas participer, ce sera toujours un déchirement, mais cela arrivera. Difficile de prendre tout le monde. Difficile pour les projets qui n'ont pas fonctionné.

TOR : Cela demande beaucoup de temps d'y participer. Il faut trouver la façon de le valoriser.

Les têtes de série sont figées en janvier. Ces projets peuvent activer leur année. Les 15 derniers : Font les courses de l'année mais sont qualifiés après NY Vendée.

Remise à zéro des points ?

Partir de quelques points qui valorisent le travail passé ?

Les avis sont partagés.

IMOCA

Il y a plus de projets avec de la visibilité jusqu'au Rhum 2026 que dans le passé. Des skippers se renseignent pour rentrer à l'IMOCA. Il y a de l'énergie autour de l'idée de participer au VG 2028.

Il faut mettre le système en place assez vite car il faut avancer dans les projets.

L'aspect sportif permettra de faire une sélection car s'il y a plus de 40 bateaux c'est compliqué si on sélectionne avec d'autres critères. On arrive à des contraintes opérationnelles.

Des questions sont posées :

Pourquoi ne pas entrer sur dossier également ? Montrer l'expérience ? Mettre une sélection au départ permettrait d'avorter un projet avant la casse financière.

Le sponsor c'est un peu ça la sélection sur dossier. Chacun a sa chance.

En juillet, on va déjà voir ce qu'il va se passer. Potentiellement il y a 4 projets qui ne pourront pas partir. Cela risque de faire fuir des sponsors. Mais pour le prochain VG, ils seront prévenus car le classement sera expliqué en amont pour estimer les risques.

De toute les manières on ne peut pas être 50-60 sur les lignes de départ.

Si les règles sont bien écrites et connues au départ, la proposition du nouveau classement paraît cohérente.

Pour la partie tête de série, on part après le Vendée Globe.

TJV et RDR, cela risque d'être limité. Tous ne pourront pas y aller. On a 37-38 places pour l'instant à la RDR. On pourrait envisager que les participants à TOR ne font pas la RDR.

Années de qualification : 23-24-25 pour les têtes de série. Pour les 15 suivants : classement juillet 25 à juillet 26 [Fastnet, tour de l'Europe, TJV, Vendée Arctique]

Ce sont les bateaux dans le dernier tier qui vont se bagarrer pour participer aux grandes courses.

Point proposé : dans le cadre d'un congé maternité, blessure, etc : possibilité de faire participer le skipper remplaçant. Les points seraient attribués au skipper titulaire. Un peu à double tranchant. Complexé. Cela permet de sauver le projet.

Attention à ne pas bloquer l'entrée de nouveaux skippers. Le projet de Kojiro veut intégrer un jeune skipper dans son team. Cela se joue sur la dernière année car temps de préparation suffisant. Il jouerait donc le classement de la dernière année. Possible de faire tourner les jeunes.



Il y a d'autres projets dans ce mode de fonctionnement de passation.

Un bizut doit pouvoir entrer au début des 4 ans, il marque ses points comme les autres.

Cela laisse la chance à tout le monde.

On ne trouvera jamais quelque chose de parfait. Le système proposé semble le meilleur compromis. Garder en tête les problématiques des DC [place dans les ports, sécurité, etc].

3. Présentation du concept du « contre la montre » :

Permet de limiter les contacts et donc le risque de casse avant une grande course. Issu de l'exemple du cyclisme. Si problème sur le tour de Groix lors du Défi Azimut, il y a du temps pour réparer. Proposer le tour de Groix dans avant la Transat CIC : Très risqué car il n'y a pas de temps pour réparer avant le départ.

On garde en tête ce qu'il s'est passé entre 11th Hour et Guyot en Hollande, sur une course de show sans classement. Ils ont réussi à se percuter et les conséquences ont été importantes.

L'accident bête sur une course d'exhibition doit être évité.

On ne peut pas non plus supprimer tous les risques non plus.

Entre les runs et le tour de Groix, on ne sait pas ce qui est le plus risqué.

Il semble qu'une parade soit proposé à la place.

4. Notion d'invités à bord en fonction des seuils de vent :

Avec l'expérience du dernier défi Azimut, sur les runs et régate en flotte, cela devient difficile au-delà de 7-8 nds.

Est-ce que les runs ont encore du sens ? Un seul invité organisation par bateau... De plus, on peut se laisser griser et risquer l'accident.

Un invité orga par bateau, cela représente déjà 35 invités. C'est pas mal.

Pourquoi ne pas passer en mode hospitalité ?

Définir des conditions.

Il faut que les invités sponsors soient privilégiés, encore plus sur des courses sans prime. Ces journées doivent être organisées de manière que les risques soient les plus limités possible pour faire plaisir aux gens.

IMOCA

Il faut que ce soit la Classe qui agisse là-dessus.

Pour NY Vendée, la demande d'avoir un seul invité organisation à bord a été transmise mais pas actée.

5. Questions diverses :

Le calendrier de course a-t-il déjà été proposé ? Pas encore car on attend le choix du mode de sélection.

Fin de la réunion 11h58