

Compte-rendu du Technical Committee du 5 mars 2026

PRÉSENTS

13 équipes représentées

Alain – MACSF

Alizée – Paul Meilhat

Charles – 4CAD

François, Raphaël – TRR

Gildas – Horizon 29

Gautier – Paprec

Guillaume – Macif

Nicolas – Charal

Noémie – 11th Hour Racing

Paul-Félix – DMG

Pifou – Malizia

Ronan – Initiatives Cœur

Simone – Teamwork

Manu, Marie, René, Thomas – IMOCA

ORDRE DU JOUR – SOMMAIRE

PRÉSENTS	1
ORDRE DU JOUR – SOMMAIRE	1
1 INTRODUCTION	2
1.1 VALIDATION DU COMPTE-RENDU	2
1.2 JAUGE/SÉCU	2
1.3 ÉCHÉANCES	2
1.4 SLOTS DISPONIBLES MG2	3
2 ÉTAI J2 – PROTOCOLE 2026	3
3 MÂT GÉNÉRATION 2 – ACCÈS AUX PLANS DE DRAPAGE	5
4 RÈGLES DE CLASSE 2028	6
4.1 DÉFINITION MUTUALISATION D'OUTILLAGES – RETOUR TC	6
4.2 C.6.1(f) MOTEUR/GÉNÉRATEUR – RETOUR TC	6
4.3 AA.16 ANTÉRIORITÉ MÂT STANDARDISÉ – RETOUR TC	8
4.4 AC.1 PLANS ET DOCUMENTS ASSOCIÉS AU mÂT GÉNÉRATION 1 – RETOUR TC	8
4.5 AC.2 PLANS ET DOCUMENTS ASSOCIÉS AU mÂT GÉNÉRATION 2 – RETOUR TC	8
4.6 AC.4 GRÉEMENT	9
4.7 E.2 QUILLE	9

4.8	VOILES.....	11
5	PROTOCOLE DE JAUGE 2028	12
5.6	A.36 LISTE DES PLANS ET DOCUMENTS ASSOCIÉS AU <u>MÂT STANDARDISÉ</u> GÉNÉRATION 1 – RETOUR TC	13
5.7	A.37 LISTE DES PLANS ET DOCUMENTS ASSOCIÉS AU <u>MÂT STANDARDISÉ</u> GÉNÉRATION 2 – RETOUR TC	14
5.8	B.2.5.2 MASSE ET CG DU MÂT ET DES OUTRIGGERS AVEC LE GRÉEMENT DORMANT ET COURANT – RETOUR TC	14
5.9	A.31 OUTIL ECO-SCORE IMOCA.....	16
5.10	A.32 PÉNALITÉ ASSOCIÉE AU MANQUEMENT DE RÉDUCTION D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL DES NOUVELLES CONSTRUCTIONS	16
5.11	VOILES.....	17
6	QUESTIONS DIVERSES.....	18
6.1	BÔME STANDARDISÉE	18
6.2	VOLUMES DE RÉSERVOIRS	18
6.3	HAUTEURS DE FRANC BORD ET FOND DE COCKPIT	20
6.4	FIBRE OPTIQUE	21

1 INTRODUCTION

1.1 VALIDATION DU COMPTE-RENDU

Êtes-vous d'accord avec le compte-rendu du Technical Committee du 11 février 2026 ?

- ➔ Pas de retours.
- ➔ [Compte-rendu du TC du 11 février 2026 validé.](#)

Ce compte-rendu est disponible sur l'espace membre.

1.2 JAUGE/SÉCU

N'oubliez pas de prendre contact avec Thomas pour définir et planifier les opérations de jauge à effectuer avant votre première course.

N'oubliez pas de prendre vos rendez-vous avec Manu pour planifier votre checklist annuelle avant votre première course.

1.3 ÉCHÉANCES

Prochains TC :

- Jeudi 19 mars 2026 (présentiel + visio) ;
- Jeudi 16 avril 2026 (présentiel + visio).

Assemblée générale :

- Jeudi 9 avril 2026 – Maison des Skippers (Lorient)

1.4 SLOTS DISPONIBLES MG2

Au 5 mars 2026, les slots de fabrication du mât génération 2 disponibles sont :

CDK : 3

Lorima : 4

2 ÉTAI J2 – PROTOCOLE 2026

Retour des teams :

- Importance de la compatibilité de la solution proposée avec les J2 existants
- Compensation de la prise de masse du câble en deux parties par rapport au câble PBO (+500g)
➔ Crédit accordé pour les calculs de stabilité pour les bateaux équipés du câble en 2 parties

René : *Il s'agit d'un crédit qui ne serait pas définitif mais d'un crédit dans l'attente que tout le monde soit équipé de la solution standardisée qui aura été retenue. Nous avons besoin de tester la solution avant de la définir comme standardisée. Parallèlement, on ne va pas handicaper ceux qui se portent volontaires pour tester cette solution, d'où la proposition de crédit pour la stab.*

Paul-Félix : *Ce sera valable pour les bateaux neufs aussi ?*

René : *Oui, on ne va pas faire de distinguo.*

Retour des voiliers :

- Pas plug and play mais vu l'enjeu, elles vont trouver des solutions
- Adaptation de fourreau nécessaire et fiabilisation sur plusieurs courses à prévoir

2 choix seront possibles pour les commandes de 2026 :

- Câble PBO Frz063
 - évolution de construction pour une meilleure résistance au pliage
 - durée de vie : 1 an
- Câble en 2 parties : dyneema (3200 mm du haut)/PBO
 - durée de vie : 2 ans

Ronan : *Ne doit-on pas se dire que ces deux choix possibles sont limités dans le temps et qu'il y aura retour à une monotypie ?*

Marie : *Oui, c'est écrit, on ne parle que de 2026.*

Simone : *Je ne vais pas voter pour cette année car je ne vais pas acheter de câble cette année mais je ne trouve pas la solution en deux câbles très satisfaisante. On a arrêté ce choix pour 2026 entre ces 2 propositions pour un an mais cela n'empêche pas de continuer à inciter Maffioli et Iroise à trouver des solutions alternatives. N'arrêtons pas aujourd'hui une solution pour 2027.*

Marie : *Non, ce n'est pas l'idée d'arrêter aujourd'hui une solution pour 2027.*

Thomas : *L'idée c'est qu'en 2027 on revienne à une solution unique.*

Ronan : *Ceux qui ont voulu essayer le câble en deux parties pourront continuer à l'utiliser en 2027 quand même sans qu'on leur impose de changer à nouveau ?*

Thomas : *Oui oui.*

René : *Mais pour 2028, pour le VG, on est tous avec la même solution. Simone, dans ta réflexion, voulais-tu dire que d'autres solutions sont possibles ?*

Simone : *Je ne sais pas mais j'ai du mal à me dire qu'on ne trouve pas d'autre solution que de spliter le câble en deux. Je pense qu'ils ont fait des efforts chez Maffioli mais je pense aussi qu'ils étaient pressés par le temps. La solution proposée aujourd'hui je ne la trouve pas très sexy.*

René : *As-tu autre chose en tête ? As-tu pris des contacts ou discuté avec d'autres boites dans le domaine capables d'apporter des solutions réelles ?*

Simone : *Non, je n'ai pas de solutions réelles mais diviser un câble en deux est une voie assez étonnante.*

Marie : *C'est ce qui se fait déjà sur les bastaques.*

Pifou : *On sait à quelle vitesse le temps passe et je suis assez pessimiste pour qu'il y ait une autre solution qui sorte si cela ne vient pas de nous. Pour avoir revu Simon hier, je lui ai posé plein de question, il m'a guidé pour aller rechercher dans les CR de TC ce qui avait déjà été montré et il m'a dit que tout ce qui est mélange de fibres, autres fibres, etc on a fait le tour. En gros c'est soit ça, soit on reste sur le PBO et on change tous les ans.*

Ronan : *On a le droit d'aller voir ailleurs ?*

Pifou : *On peut mais on est tous raccord pour dire que Maffioli sont dans les meilleurs, si ce n'est le meilleur. Mais cela ne coûte rien de demander ailleurs.*

Nicolas : *Si le bilan de l'année en cours est que le câble en deux parties ne donne pas satisfaction, une des possibilités est de se contraindre sur les voiles. Aujourd'hui ce qui abîme les câbles est le fait d'avoir des têtes qui sont éloignés de la cosse haute. On peut imposer des longueurs de guindant suffisantes pour ne pas avoir ce problème-là.*

Gautier : *Je n'avais pas ça en tête. Il me semblait que sur les essais de Macif qui a une voile fixée sur la cosse, il y avait un bel abattement post-VG.*

Thomas : *C'est ce que j'avais en tête aussi. Jean Le Cam a cassé son étai avec une voile sur la cosse.*

Pifou : *Oui, ils nous avaient dit que toutes les casses avaient eu lieu dans le haut mais que les greffons n'avaient pas d'influence.*

Nicolas : *Il y a des choses illogiques que l'on a dans la compréhension de l'abattement des propriétés mécaniques.*

Pifou : *A priori, on met de la flexion dans le câble à cause de nos tensions d'écoute et du coup, que la voile soit tout en haut ou au milieu, le tranchant au moment où le câble est branché est toujours là. Il faudrait que la voile soit branchée presque au-dessus du câble, d'où l'idée que le câble soit en deux parties.*

Thomas : *Ça et le load shearing.*

Pifou : *Je n'ai pas entendu ça comme cause.*

Nicolas : *Si c'est ça, il faudrait peut-être essayer des head plates pour que la charge de tête passe directement dans le hook et que le câble ne voit pas la charge.*

Pifou : *Cela pourrait marcher mais la prise de masse est plus grande.*

Ronan : *Nous on va essayer le câble en deux parties.*

Pifou : *Nous aussi sur TORA pour 11th, et peut-être sur Malizia aussi.*

Paul-Félix : *Nous, nous n'avons pas encore décidé.*

Alain : Pour MACSF, j'ai dit à Simon que je n'étais pas chaud de démarrer la saison avec ce câble en deux parties.

Nicolas : Pour Charal, nous sommes ouverts à essayer un câble de ce type-là sur le convoyage retour de Guadeloupe. On voulait proposer que le temps de ces tests-là, il puisse y avoir des câbles de classe qui passeraient de bateaux en bateaux pour cumuler des milles.

Marie : Comment fais-tu pour les voiles ? Le fourreau est à modifier.

Nicolas : On se débrouille. On en enverra un pour rentrer. Avez-vous interrogé Iroise sur les câbles en carbone ?

Ronan : Den-Ran a fait pas mal d'essais sur des mélanges de fibres sur des étais.

René : Vous avez eu des bonnes réponses ?

Ronan : La problématique était un peu différente, c'était en multi et la gestion du fluage est moins problématique.

Marie : J'en avais parlé avec Simon, les câbles qui se font en Ultim sont des câbles carbone/PBO mais mettre du carbone dans les étais d'IMOCA est moins approprié car le comportement du bateau n'est pas le même, l'IMOCA est davantage soumis aux chocs.

Simone : J'avais posé la question à Simon en TC, il avait apporté une réponse mais j'ai oublié. Il disait que ce n'était pas viable comme solution. Sur des pistes à plus long terme, une limite du PBO était de passer à des cosses de taille supérieure et d'augmenter le nombre d'enroulements. A long terme peut-on accepter de passer à des cosses plus grandes plutôt que des câbles en deux parties ? Je serai prêt à passer à des cosses de taille supérieure plutôt qu'un câble en deux parties.

Nicolas : Pour essayer de ne pas pénaliser ou récompenser ceux qui font des essais en course cette année, est-ce que ceux qui souhaite faire ces essais peuvent se positionner pour savoir s'ils veulent un câble à iso-raideur ? Raidir la partie PBO pour compenser la partie dyneema ou s'ils sont contents comme ça ? Vu que la masse à la jauge ne sera plus un enjeu. Faire en sorte que cette config soit la moins pénalisante possible.

Thomas : Il faudrait voir avec Simon si cela passe dans les cosses.

- ➔ La cellule technique se renseigne auprès d'Iroise pour savoir s'il est possible de faire des câbles en deux parties à iso-raideur.

Retour d'Iroise post-TC :

Mettre du carbone dans un étau qui casse parce qu'il se plie ou se comprime sera pire.

L'écart de raideur entre le câble PBO/dyneema et le câble full PBO est de 2,5%. Passer à un câble d'iso-raideur imposera d'augmenter la taille de la cosse qui ne passerait plus dans l'émerillon.

3 MÂT GÉNÉRATION 2 – ACCÈS AUX PLANS DE DRAPAGE

Retour Gsea :

- Pas le même contexte que le mât G1
 - ➔ Plans simplifiés fournis dans un contexte d'utilisation "hors CDC", après 1 VG, 6 ans après la conception
- Aucun mât en service
 - ➔ Pas de raison de partager les plans d'un mât qui n'est pas encore finalisé et en service
- Travaillera sur l'optimisation des plans de réparation lorsque la situation sera stabilisée

- Diffusion des plans pas au contrat

→ A rediscuter à la prochaine convention (fin convention 1er novembre 2030 → discussion 1er novembre 2029)

4 RÈGLES DE CLASSE 2028

Discussion autour des propositions de modification des Règles de Classe.

Les modifications proposées sont identifiées en **turquoise**.

→ Les membres du TC transmettent leurs éventuels retours sur ces propositions via le formulaire joint.

4.1 DÉFINITION MUTUALISATION D'OUTILLAGES – RETOUR TC

Commentaires reçus post-TC :

"Je n'aurai pas mis coques "identiques". Je pense que ça met le doute sans apporter d'intérêt à la règle. Cela suffit d'écrire : "partager le coût des études, de fabrication, et l'utilisation des outillages pour la fabrication de plusieurs coques". Ensuite, tu mets les cockpits dans la coque mais ils peuvent être différents s'il n'y a pas d'outillage spécifique. En général, je trouve que ces précisions apportent plus de doute."

Nouvelle proposition de modification :

Coque : La carène de coque, incluant le **tableau arrière**, le pont incluant toute superstructure, la structure interne incluant le(s) cockpit(s).

Mutualisation d'outillage : action de partager le coût des études, de fabrication, et l'utilisation **d'un (des) outillage(s)** pour la fabrication **de plusieurs d'élément(s) de coque bateaux identiques** dont les constructions se suivent dans le temps. La mutualisation induit une coopération organisée et prévue de plusieurs équipes.

→ À soumettre au CA pour vote en AG

Nicolas : Est-ce que cette lecture si on n'a plus de contrainte sur la forme finale, elle ne peut pas être lue de manière beaucoup moins restrictive ? Que l'on soit deux projets à partager un espèce de pot commun et qu'après on ait double outillages mais partagés ?

Marie : S'il y a double outillages, ce n'est pas une mutualisation.

Nicolas : Les mots ont de la valeur, il faut faire attention.

Thomas : Il faut que les pièces sortent du même outillage physique. Si le wording n'est pas bon, il faut qu'on l'adapte mais c'est bien cela que l'on veut dire.

Marie : Peux-tu creuser Nicolas ?

Nicolas : Ce n'est pas encore assez mur, je vous le dirai si je vois des choses incohérentes.

4.2 C.6.1(f) MOTEUR/GÉNÉRATEUR – RETOUR TC

A la suite des commentaires formulés lors du TC du 11 février 2025, la cellule technique a modifié la proposition afin de ne pas imposer de volume maximal concernant le système de réservoir(s) de carburant de secours.

Nouvelle proposition de modification :

- (f) Une réserve de carburant de ~~20~~ 60 litres, soumise aux pénalités définies par la Commission Sportive, pour un usage de secours du moteur dit « principal » de propulsion ou de la génératrice diesel, doit être stockée dans un système de réservoir(s) indépendant(s) d'un volume cumulé maximal de 60 litres, scellé en remplissage et en utilisation, validé par le CM avant sa mise en place sur le bateau.

Cette réserve de carburant doit :

- (i) respecter RDC C.6.1(c),
- (ii) être installée et connectée de façon permanente avec une vanne qui doit pouvoir être scellée en position fermée,
- (iii) être prêt à l'utilisation.

Lors de la mesure et du remplissage du (des) réservoir(s), le carburant doit être à température et pression ambiante.

→ À soumettre au CA pour vote en AG

Marie : Nous avons supprimé la notion de volume maximal. Le réservoir peut faire 120 L, tout ce qui compte c'est qu'il n'y ait que 60 L, celui-ci étant rempli et plombé par un mesureur.

Nicolas : La tolérance, c'est quoi ?

Thomas : On ne parle que du réservoir ici. Tu parles de la tolérance sur les 60L qu'on met dedans ?

Marie : C'est 60L au débitmètre.

Thomas : La tolérance du débitmètre est de 1%.

Marie : Elle est la même pour tout le monde, on utilise le même débitmètre pour tous. Le débitmètre affichera 60L chez tout le monde. Est-ce nécessaire de le préciser ?

Nicolas : Si tu coupes ton robinet trop tard, tu es à 61 ou 60.05 L, il faut tout vider tout refaire.

Raphaël : Il n'est pas au 100°, il au 10° le débitmètre.

Nicolas : Je ne vois pas l'intérêt de ne pas mettre de tolérance sur des trucs comme ça.

Pifou : Si l'on met une tolérance, est-ce qu'on ne va pas tous se mettre au max de la tolérance et ça va revenir au même ? On peut mettre +0/-0,1.

Ronan : Il ne faut pas confondre la limite qu'on donne dans la règle et ce qui doit exister comme tolérance quand on applique un protocole. On est en train de mélanger la règle qu'on veut se donner et la façon dont on veut mesurer. Evidemment que lorsqu'on mesure, par l'erreur de l'opérateur, le gasoil qui coule par terre, la précision du débitmètre, on a des erreurs de mesure.

Thomas : Oui, c'est dans le PDJ qu'on écrit quelque chose éventuellement.

→ Modification du PDJ à prévoir pour intégrer cette tolérance sur la mesure.

4.3 AA.16 ANTÉRIORITÉ MÂT STANDARDISÉ – RETOUR TC

Commentaires reçus post-TC :

“Il ne faut pas ouvrir la porte à un mât proto.”

Nouvelle proposition de modification :

AA.16 *Mât standardisé*

Pour les **bateaux** ayant reçu leur premier CDJ avant le 1^{er} janvier 2026, la RDC F.1(a)(iv) est remplacée par la règle suivante :

(iv) être le *mât standardisé* génération 1 ou être le *mât standardisé* génération 2.

→ À soumettre au CA pour vote en AG

4.4 AC.1 PLANS ET DOCUMENTS ASSOCIÉS AU MÂT GÉNÉRATION 1 – RETOUR TC

Commentaires reçus post-TC :

« Publier la liste dans le PDJ. »

« Il faut que les documents qui font foi soient explicitement nommés et indicés dans les règles de classe ou protocole de jauge. »

Nouvelle proposition de modification :

AC.1 PLANS ET DOCUMENTS ASSOCIÉS AU MÂT GÉNÉRATION 1

(a) Les plans et documents associés à RDC annexe C.1 ainsi que la Note 2 (Cahier des Charges d’implantation et d’utilisation du *mât standardisé* génération 1) et la Procédure renfort HGV 2020 doivent être considérés avec le dernier index (révision) et/ou la dernière date en vigueur.

La liste des documents constituant cette liasse est disponible dans le *protocole de jauge*.

Ils sont disponibles sur la plateforme de l’espace “membre” de l’*IMOCA* à l’adresse : <https://www.imoca.org/fr/login>.

Liste :

i. 1050z-01-200 Plan général mat aile – diffusion 2021 revE

...

xx. 1050z G23-MAT-STD-Renforts-Preventifs-cadenes-sketch-details-douille-arbalete-v01

→ À soumettre au CA pour vote en AG.

4.5 AC.2 PLANS ET DOCUMENTS ASSOCIÉS AU MÂT GÉNÉRATION 2 – RETOUR TC

Commentaires reçus post-TC :

« Publier la liste dans le PDJ. »

« Il faut que les documents qui font foi soient explicitement nommés et indicés dans les règles de classe ou protocole de jauge. »

Nouvelle proposition de modification :**AC.2 PLANS ET DOCUMENTS ASSOCIÉS AU MÂT GÉNÉRATION 2**

- (a) ~~Les plans et documents associés à RDC annexe C.2 ainsi que~~ La Note 5 (Cahier des Charges d'implantation et d'utilisation du mât standardisé génération 2) ~~doivent~~ être considérées avec le dernier index (révision) et/ou la dernière date en vigueur.

~~Ils sont~~ Elle est disponibles sur la plateforme de l'espace "membre" de l'IMOCA à l'adresse : <https://www.imoca.org/fr/login>.

~~Documents à venir.~~

- (b) La liasse de plans et documents associés à RDC annexe C.2 doivent être considérés avec le dernier index (révision) et/ou la dernière date en vigueur.

La liste des documents constituant cette liasse est disponible dans le protocole de jauge.

Ils sont disponibles sur le Drive DOCUMENTS TEAMS accessible moyennant la signature d'un accord de non-divulgaration disponible sur la plateforme de l'espace "membre" de l'IMOCA (<https://www.imoca.org/fr/login>) transmis à la cellule technique (cellule.technique@imoca.org).

→ À soumettre au CA pour vote en AG.

4.6 AC.4 GRÉEMENT**Commentaires reçus post-TC :**

"Pas ok, notamment pour le changement d'angle de référence qui peut mettre un bateau hors jauge (cas d'une amure de J2 max avancée)"

- C'est la RDC A.C.3.2(c) qui arrête l'angle de référence et non le tableau.
- Pas de modification de la proposition.

4.7 E.2 QUILLE**Initialement :****E.2 QUILLE**

- (a) Le voile de quille standardisé et le système de contrôle standardisé doivent respecter RDC annexe B.

Ils ne doivent pas être modifiés et seul le carénage peut être modifié localement à la jonction du bulbe et/ou à proximité de la carène de coque.

Proposition de modification :

Hydrogénérateur : Système permettant de produire de l'électricité au moyen d'une hélice immergée mue par le déplacement du **bateau** et qui ne doit pas être conçu pour produire une sustentation ou une propulsion.

E.2 QUILLE

- (a) Le voile de quille standardisé et le système de contrôle standardisé doivent respecter RDC annexe B.

Ils ne doivent pas être modifiés et seul le carénage peut être modifié localement à la jonction du bulbe et/ou à proximité de la carène de coque.

L'intégration d'hydrogénérateur(s) sur le voile de quille standardisé est autorisée, moyennant l'approbation du CM.

Marie : C'est une définition plutôt permissive pour éviter de figer la techno à ce stade-ci.

Pifou : Le fait qu'il ne doit pas être conçu pour produire de la sustentation mais qu'il en produise quand même, on a quand même un petit passif là-dessus. A-t-on envie d'hydro qui font 4,5m de long ? Je ne suis pas contre mais...

Thomas : On est d'accord, on n'a pas trouvé de meilleure écriture.

Pifou : Tu mets la phrase magique : « approuvé par le CM ».

Nicolas : Ça ouvre quand même la voie à faire un appendice qui fait de l'anti-dérive.

Pifou : Moi ça me donne des idées auxquelles je n'avais pas forcément pensé.

René : Peut-être qu'il serait préférable de ne pas aller sur ce terrain en ne parlant ni de sustentation, ni de propulsion. On parle d'hydrogénérateur, rien de plus et c'est sous l'autorité du CM.

Nicolas : L'approbation est demandée pour le mettre dans la quille. On peut faire un hydro en fond de coque, ce ne serait pas un appendice.

Thomas : Dans la définition d'appendice, tu n'as le droit d'en avoir que 5.

Nicolas : Au regard de la définition, un hydrogénérateur est un appendice.

René : C'est le même problème qu'hier avec l'hydrogénérateur sur le tableau arrière.

Marie : On rajoutera l'approbation du CM dans la définition dans ce cas.

Pifou : Il faut essayer de simplifier nos règles, tout ce qui n'est pas utile, on ne l'écrit pas. En disant que l'hydrogénérateur ne doit pas créer de sustentation, on pourrait aussi dire aussi qu'il ne doit pas être considéré comme un J2. Un hydro ça n'est pas fait pour faire de la sustentation, ce ne sera jamais fait pour.

Thomas : Oui, s'il s'agit d'un foil, ça rentrera dans la définition d'appendice et tu n'en a droit qu'à 5.

Nicolas : Il y a un mois ou deux, on parlait de mettre des hydros en bout de bulbe. Il y a quelqu'un de bonne fois qui pourrait dire que si c'est aussi profond que tu voulais le mettre, il veut un hydro de tableau arrière qui descend à 2m de profondeur. Pour le tenir, il faut une pelle, cette pelle... Voilà !

René : De toute façon quand on n'est pas d'accord on vous dit non. Si vous n'êtes pas d'accord, vous allez au CRC.

Nicolas : Le CRC interprète la règle telle qu'elle est écrite et pas telle qu'on voulait l'écrire. Le problème est là. Je suis d'accord avec Pifou, si on écrit une règle qui laisse du flou ou une porte, peut importe à quoi tu pensais quand tu l'as écrite, les gens qui vont légiférer sur le texte seront obligés de se baser sur le texte. Cela n'a rien à voir à être en accord avec toi ou non. On parle de sustentation mais il n'y a pas que ça. Si on écrit sustentation, on n'empêche pas le reste.

Noémie : Il semblerait qu'il n'y ait qu'une seule occurrence de « hydrogénérateur » dans nos RDC.

Nicolas : Dans ce cas, on peut définir « hydrogénérateur de quille » et dans ce cas, cet élément ne doit produire que de l'électricité et de la trainée s'il est inclut dans l'appendice.

Noémie : Il y a plusieurs occurrences sous le format « hydro générateur » dans les RDC finalement. La définition est peut-être utile du coup.

Nouvelle proposition de modification :

Hydrogénérateur : Système permettant de produire de l'électricité au moyen d'une hélice immergée mue par le déplacement du **bateau**.

E.2 QUILLE

(a) Le voile de quille standardisé et le système de contrôle standardisé doivent respecter RDC annexe B.

Ils ne doivent pas être modifiés et seul le carénage peut être modifié localement à la jonction du bulbe et/ou à proximité de la carène de coque.

L'intégration d'hydrogénérateur(s) validé(s) par le CM sur le voile de quille standardisé est autorisée, moyennant l'approbation du CM.

→ À soumettre au CA pour vote en AG

4.8 VOILES

→ Voir document annexe.

Nicolas : Concernant la proposition de modification concernant les boutons supplémentaires pour les courses autour du monde, cela veut dire que l'on n'a pas le droit de les utiliser avant la course avant ?

René : Ce sont des boutons donnés spécifiquement pour ces courses. De mon point de vue, elles peuvent être utilisées après mais pas avant.

Nicolas : C'est peut-être un peu restrictif. Pour l'Azimut, avant le VG ?

Alain : Je suis d'accord avec Nicolas, on doit pouvoir valider les voiles qui vont faire le VG sur une course en amont.

René : On doit être sûr que ces voiles vont effectivement faire le VG. Vous pourriez faire des voiles pour une transat et ne finalement pas participer au VG.

Nicolas : Tu es en train de traiter un cas qui n'existe pas et de nous contraindre pour un truc qui est essentiel à notre fiabilité.

René : Je trouve que c'est tendancieux. Si l'on vous donne les boutons bien en amont, vous allez en faire ce que vous voulez et ce n'est pas l'objectif.

Simone : Je m'associe au point de vue de Nico. On doit tester nos voiles avant le VG.

René : J'ai quand même l'impression que vous arrivez au VG avec des voiles neuves. Elles ont peut-être fait des entraînements ou un Azimut mais pas une transat.

Pifou : Si, les FRO.

Nicolas : Et plein d'autres voiles.

Alain : Il faut que les voiles qui vont faire le VG puissent avoir été validées sur une transat.

Nicolas : La règle telle qu'elle était écrite pour le VG a super bien fonctionné. Il n'y a que le cas de TOR à traiter qui démarre en début d'année et où les bateaux ont peut-être besoin de faire une RDR avec ces voiles pour les fiabiliser.

Marie : C'est le terme « l'année » qui posait un problème. On peut peut-être parler des « douze mois précédant ».

Nicolas : Concernant la perte de voile, ne faudrait-il pas associer un temps dans le cas où le renouvellement n'est pas autorisé ? 2 ans par exemple ?

Thomas : Cette règle est écrite pour s'assurer que personne ne se débarrasse de ses voiles. J'ai peur que si l'on associe une durée dans les RDC, cela encourage le CA à associer des durées.

Nicolas : Même au niveau de la définition, on pourrait dire qu'une voile active devient existante au bout de 3 ans.

René : Le CA donnera le protocole de renouvellement associé.

Thomas : C'est peut-être plus un sujet de CS que de TC.

Nicolas : Si ton sponsor s'arrête après le VG pour 1,5 ans et veut repartir sur la RDR, tu ne peux pas recommander de voiles parce que tu as toujours tes boutons actifs d'il y a trois ans ?

Thomas : Si tu as fait le VG, tout ton set a atteint 10 et tes boutons renouvelables sont disponibles.

René : Quid des boutons non renouvelables non utilisés ?

Nicolas : Les boutons renouvelables/non renouvelables ne sont pas attribués à des voiles, c'est juste qu'on nous autorise à avoir 12 voiles boutonnées cette année-là.

Thomas : On est obligé de les attribuer.

Nicolas : Ce sont juste les 8 premières. En 2029, tu n'auras droit qu'à 8. Sachant que ce sont les deux courses qui éteignent les jeux de voiles, ça ne pose pas problème.

René : Si, cela pose problème car si tu arrives au VG et que tu utilises et prends tes 4 boutons non renouvelables, ils seront consommés au bout du VG et la façon de gérer tes boutons n'est pas la même.

Thomas : Il y a une stratégie autour des boutons non renouvelables. Pour un bateau qui serait mis à l'eau et commencerait à courir en 2027, il peut arriver au VG en ayant fait 20 voiles, sans TOR.

Marie : Il s'agit d'un sujet de CS. Ils vont devoir valider ces modifications, on en parlera avec eux à ce moment-là.

- ➔ La cellule technique se rapproche de la CS concernant l'utilisation des boutons non renouvelables.

5 PROTOCOLE DE JAUGE 2028

Discussion autour des propositions de modification du Protocole de Jauge.

Les modifications proposées sont identifiées en **turquoise**.

- ➔ Les membres du TC transmettent leurs éventuels retours sur ces propositions via le formulaire joint.

5.6 A.36 LISTE DES PLANS ET DOCUMENTS ASSOCIÉS AU MÂT STANDARDISÉ GÉNÉRATION 1 – RETOUR TC

Souhait du TC d'intégrer la liste des plans relatifs au mât G1 dans le PDJ.

Proposition de modification :

A.36 LISTE DES PLANS ET DOCUMENTS ASSOCIÉS AU MÂT STANDARDISÉ GÉNÉRATION 1

Les plans et documents associés à RDC annexe C.1 sont :

Note 2 - Cahier des charges d'implantation et d'utilisation du mât aile standardisé_V7

1050z-01-200 Plan général mat aile - diffusion 2021_revE

1050z-01-300 Plan de moule - diffusion 2019_revA

1050z-01-400 Plan de drapage - diffusion 2019_revA

1050z-02-7XX Plan de renforts - diffusion 2019_revA

1050z-03-200 Plan outrigger - diffusion 2019_revA

1050c-03-310 Outrigger perçage câble_revA

14000 Vue de détail extrémité Outrigger_revB

14000-100 Plan de rail IMOCA 4 ris_revD

Pied de mât + réa de friction_V9

Eclaté HK arbalète_22/02/2019

Note de montage du boîtier de hook d'arbalètes_V1

C12001 Assembly Awentech 27mm Halyard Lock Car_06/02/2014

HGV-H27-Platine_plots_renforcés_revB

Notice HGV IMOCA 2025_V5

Procédure V2 renfort HGV 2020_31/07/2020

~~4375-CS/LS IMOCA OPEN 60 WING MAST - quête 3°_22/07/2014~~

~~18000 - Capshroud - L=23571 - quête 6°_revB~~

~~18000 - Lower shroud - L=12038 - quête 6°_revA~~

~~18000 - Loops bas haubans - quête 6°_revA~~

IMOCA ONE DESIGN GEN 2 ECSix Handling guide_2024

IMOCA V2-D0-Lower-64T_15/09/2025

IMOCA V2-OUTRIGGER-64T_15/09/2025

MG2_21XXXX IMOCA SIDE STAY approved_3D_17/07/2025

MG2_IMOCA SIDE STAY_29/11/2024

MG2_IMOCA_Spec_CS_LS_17/07/2025

1050c - Lower schroud area process_v4

1050z-02-0711_PLAN TIRANT BAS HAUBAN_v03

1050z G23 MAT STD Renforts préventifs cadènes_V02

1050z G23 MAT STD Renforts préventifs cadènes - sketch detail douille arbalète_V01

5.7 A.37 LISTE DES PLANS ET DOCUMENTS ASSOCIÉS AU MÂT STANDARDISÉ GÉNÉRATION 2 – RETOUR TC

Souhait du TC d'intégrer la liste des plans relatifs au mât G2 dans le PDJ.

Proposition de modification :

A.37 LISTE DES PLANS ET DOCUMENTS ASSOCIÉS AU MÂT STANDARDISÉ GÉNÉRATION 2

Les plans et documents associés à RDC annexe C.2 sont :

Note 5 - Cahier des charges d'implantation et d'utilisation du mât standardisé génération 2 - 1800a-0010 Mast sailing guide_V04

1800a - IMOCA G2 - NDT Tube XX AAAAMMJJ TEMPLATE_V02

1800a_0020_Devis Masse diffusion teams_V05

1800a_1002_Plan général diffusion teams_V05

1800a_1004_3D générale diffusion teams_V03

1800a_4102_3D Pied de Mat diffusion teams_V01

1800a_5001_Outrigger diffusion teams_V02

Notice_HGV_IMOCA_2025_V5

IMOCA ONE DESIGN GEN 2 ECSix Handling guide_2024

IMOCA V2-D0-Lower-64T_15/09/2025

IMOCA V2-OUTRIGGER-64T_15/09/2025

MG2_21XXXX IMOCA SIDE STAY approved_3D_17/07/2025

MG2_IMOCA SIDE STAY_29/11/2024

MG2_IMOCA_Spec_CS_LS_17/07/2025

MG2_Plan_rail_Harken_V01_revB

5.8 B.2.5.2 MASSE ET CG DU MÂT ET DES OUTRIGGERS AVEC LE GRÉEMENT DORMANT ET COURANT – RETOUR TC

Commentaires reçus post-TC :

« Faisceau électrique complet en position, hors équipement TOR ? »

Nouvelle proposition de modification :

B.2.5.2 Masse et CG du mât et des outriggers avec avec le gréement dormant et courant

(Voir A.12 du protocole de jauge)

Le mât standardisé doit être équipé des éléments suivants :

- émerillons mobiles et leurs protections positionnés en pied de mât ;
- carénages et capot de mât en position ;
- protections de mât en position ;
- faisceau électrique complet en position, hors équipement demandé par un Avis de Course ;
- support radar et radar en position ;
- supports de tête de mât - sans capteurs, ni antennes, ni caméras - en position ;
- toutes les drisses en position ;
- galhaubans avec leurs loops hauts en position ;
- bas-haubans avec leurs loops hauts en position ;
- étau de J2 avec ses loops et émerillon - sans tourelle basse - en position ;
- basses bastaques, hautes bastaques et arbalètes de bastaques choquées au maximum et leurs télécommandes - sans palan bas - en position ;

- tous les chariots de grand-voile - en position ;
- tout élément de type éclairage de pont, windex, etc.

Les drisses de voiles d'avant sont ramenées en pied de mât, les queues de drisses sont posées au sol. Ces dernières sont pesées séparément et ajoutées au gréement à X=-3000 mm et Z=-500 mm par rapport à la référence du mât standardisé telle que définie dans les Notes 2 et 5.

Les chariots de grand-voile sont empilés au-dessus du vit-de-mulet, la drisse de grand-voile à poste sur le chariot de tête.

Les antennes de tête de mât et les caméras doivent être démontées.

Les autres éléments du gréement dormant et courant sont ramenés le long du mât, attachés avec des bouts légers afin qu'ils ne traînent pas par terre.

Le Mesureur vérifie que chaque élément décrit ci-dessus est bien présent et correctement positionné.

Un relevé précis de l'équipement est noté et des photos sont prises.

La mesure est effectuée en intérieur. Le mât est suspendu en deux points et la mesure est effectuée au moyen de deux dynamomètres : le premier sur l'axe de vit-de-mulet, le second au niveau de la cadène de J0 ou de l'axe de secours.

Les deux outriggers doivent être équipés des éléments suivants :

- cuvelages polymères et accastillage d'extrémité en position ;
- accastillage en position ;
- lashings de bas-haubans en position ;
- capteurs et câbles en position ;
- protections et carénages en position ;
- deux tirants d'outriggers.

Les deux outriggers et les tirants de D0 sont ramenés ensemble, attachés avec des bouts légers afin qu'ils ne traînent pas par terre.

Les caméras doivent être démontées.

Le Mesureur vérifie que chaque élément décrit ci-dessus est bien présent et correctement positionné.

Un relevé précis de l'équipement est noté et des photos sont prises.

La mesure est effectuée en intérieur. Les outriggers sont suspendus en un point et la mesure est effectuée au moyen d'un dynamomètre monté sur une patte d'oie.

Nicolas : *Quel est l'exemple que vous avez en tête concernant le matériel imposé par l'Avis de Course ?*

Marie : *S'ils t'imposent une caméra en tête de mât et que tu dois passer un câble dans ton faisceau de mât, par exemple. Peut-être que la personne qui nous a transmis ce commentaire a un exemple plus probant ?*

Pifou : *Pour TOR, on nous impose une caméra en tête de mât et on a deux gros câbles à passe, un data et un alim.*

Paul-Félix : *La caméra est prise en compte par contre ?*

Marie : *Non, tous comme les capteurs.*

Thomas : *Mais si toi tu décides de mettre une caméra en dehors d'un avis de course, le câble du faisceau sera pris en compte.*

5.9 A.31 OUTIL ECO-SCORE IMOCA

Marie : Une question nous a été posée concernant les conformateurs. Nous avons donc intégré la réponse dans le PDJ afin de clarifier les choses pour tous.

Proposition de modification :

Outillages	
Comptabilisé	Non comptabilisé
• Outillages servant à fabriquer l'enveloppe étanche du bateau : pont, coque, tableau arrière, fond et flancs de cockpit, cloison de descente • Eléments construits spécifiquement pour structurer l'outillage: structure, berceau, châssis... • Tout autre outillage considéré comme nécessaire à la discrétion du CM	• Marbres ou autre outillage standard des chantiers déjà présents à la construction • Outillages des éléments amovibles (Portes de descente, capot, trappe de survie,..) • Outillage de casquette • Outillage de goulotte • Outillage de structure et de puit de foil • Outillage de structure et de puit de quille • Outillage d'autre élément de structure interne • Conformateurs destinés à accueillir la coque après son démoulage

5.10 A.32 PÉNALITÉ ASSOCIÉE AU MANQUEMENT DE RÉDUCTION D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL DES NOUVELLES CONSTRUCTIONS

Marie : Actuellement, une proposition d'emplacement de gueuse a été intégrée dans le PDJ. Je n'ai pourtant retrouvé cette formule dans aucun CR de TC. Du côté de la cellule technique, la formulation existante ne nous convient pas forcément.

Proposition de modification :

Un manquement de réduction d'impact compris entre 0% et 3% entraîne la mise en place des masses de gueuses suivantes :

0% < x ≤ 1% = 50 kg

1% < x ≤ 2% = 100 kg

2% < x ≤ 3% = 150 kg

La ou les gueuses peuvent être en plusieurs parties, elles doivent être installées de manière symétrique à l'axe X sorte que le centre de gravité de l'ensemble des gueuses soit situé sur plan de symétrie de la coque, dans la zone du puits de quille à maximum 2000 mm de part et d'autre de la position en X du pied de mât.

Guillaume : Tel que cela est écrit, le plan de symétrie de la coque est le plan médian vertical XZ du repère bateau et le repère bateau est le repère orthonormé à gîte nulle et en configuration lège. Cela veut dire que le bulbe est dans le plan de symétrie de la coque. Si je veux mettre la gueuse dans le bulbe ?

Thomas : Oui, il faut préciser que cela soit dans le flotteur étanche.

Guillaume : Peut-être préciser qu'elle doit être installée dans la coque.

Thomas : A l'intérieur de la coque.

Nicolas : Il n'est pas non plus précisé qu'elle doit être fixe.

Marie : On va préciser ça.

Ronan : C'est quoi une gueuse ?

Thomas : *Quelque chose qui ne sert à rien d'autre qu'ajouter du poids. Il y a une définition dans les REV/ERS.*

Ronan : *Un pain de mousse de 100kg qui participerait à l'insub n'est pas possible ?*

René : *Non.*

Nouvelle proposition de modification :

Un manquement de réduction d'impact compris entre 0% et 3% entraîne la mise en place des masses de gueuses suivantes :

0% < x ≤ 1% = 50 kg

1% < x ≤ 2% = 100 kg

2% < x ≤ 3% = 150 kg

La ou les gueuses peuvent être en plusieurs parties, elles doivent être installées **de manière permanente à l'intérieur de la coque**, ~~manière symétrique à l'axe X~~ de sorte que le centre de gravité de l'ensemble des gueuses soit situé sur plan de symétrie de la coque, ~~dans la zone du puits de quille à maximum 2000 mm de part et d'autre de la position en X du pied de mât.~~

5.11 VOILES

➔ Voir document annexe.

Marie : *Concernant le transfert de voiles actives, le principe est le suivant : l'acheteur doit avoir un bouton disponible pour acheter une voile active, le vendeur doit attendre que la voile ait atteint un coefficient de 10 pour que le bouton soit à nouveau disponible, s'il est renouvelable. Si l'acheteur récupère une voile d'ont le coefficient est de 4, il doit faire des courses dont le cumul de coefficients est de 6 pour pouvoir libérer son bouton associé à cette voile et celui du vendeur, s'ils sont renouvelables.*

Thomas : *Par contre, il n'y a pas de contrainte pour le transfert de voiles existantes.*

Nicolas : *C'est impossible. Cela veut dire que l'on est tributaire de l'équipe qui a acheté la voile. Si elle décide de ne plus faire de régates avec, cela ne fonctionne pas.*

René : *On a effectivement buté sur ce point hier.*

Nicolas : *Je ne dis pas que c'est simple mais cette écriture ne peut pas convenir.*

Thomas : *L'autre écriture qui permettrait de récupérer un bouton immédiatement ne fonctionne pas non plus.*

Alizée : *Et donner un temps ?*

Thomas : *Oui, pourquoi pas.*

Noémie : *Est-ce un cas qui existe ?*

Thomas : *Il y en a eu une. On a eu des demandes.*

Nicolas : *Cela dépend de ce que l'on cherche mais telle que la règle est écrite, je ne vend jamais une voile. Si je la vends à un projet qui s'arrête, je fais quoi ? Si vous voulez favoriser la vente de voiles il ne faut pas l'écrire comme ça.*

Ronan : *Peut-être que l'on peut dire que l'on peut récupérer le bouton après 1 an.*

Thomas : *Ou plus vite si la voile atteint 10 avant.*

Alain : L'objectif est de fabriquer moins de voiles neuves mais il ne faut pas avoir une règle contournable par des équipes qui gèrent éventuellement deux bateaux.

Alain : Est-ce qu'il serait possible à l'avenir d'envoyer les propositions de modifications la veille afin que l'on puisse avoir une première lecture et en discuter en TC ?

Marie : Oui, évidemment. Les TC seraient encore plus pertinents, c'est certain.

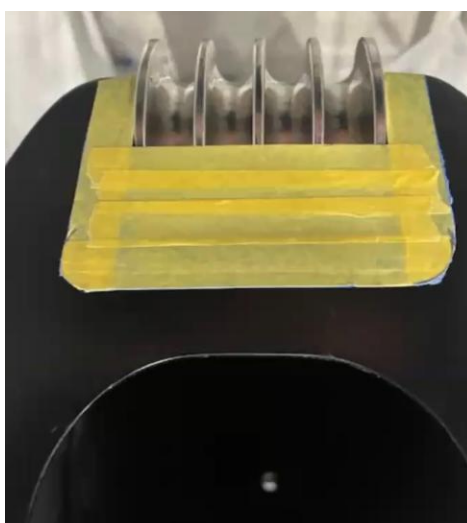
→ La cellule technique transmettra les futures propositions de modification en amont du TC.

6 QUESTIONS DIVERSES

6.1 BÔME STANDARDISÉE

Tôle anti-déjantement :

→ Risque de découpe du mono en cas de déjantement des bosses de ris au niveau du solid sheave rapporté par certaines équipes en cas de rupture des garcettes



→ Possibilité de coller une tôle démontable de faible épaisseur autour du solid sheave afin de limiter le déjantement des bosses de ris.

6.2 VOLUMES DE RÉSERVOIRS

Mesures effectuées sur certains réservoirs de production commerciale :

Référence	Volume constructeur	Volume mesuré
Can SB 01.2029 (distribué Plastimo)	62 L	62,45 L
Vetus FTANK60	60 L	57,7 L

Thomas : J'ai effectué ces mesures hier chez TRR. L'idée est qu'à chaque fois que l'on mesure des réservoirs commerciaux, on vous transmet le résultat. On s'est rendu compte de pas mal de choses comme le fait que ma pompe est trop puissante. On va donc en acheter une un peu plus calme et on va acheter un deuxième équipement pour pouvoir effectuer la mesure avec de l'eau, si vous le souhaitez.

Raphaël : Pour les VETUS et les CAN, la mesure ayant déjà été effectuée, on ne va pas les remesurer si ?

Thomas : Non.

Ronan : Oui mais le volume est trop élevé.

Thomas : *On peut mesurer la mousse aussi. Certains parlent d'ajouter des balles de ping pong. Leur volume est assez répétable.*

Marie : *Que fait-on du Vetus ?*

Thomas : *Aujourd'hui, tel que c'est écrit, il ne serait pas acceptable.*

Raphaël : *On parle des réservoirs de service non ? Les réservoirs de sécurité, tant qu'il y a minimum 60L c'est bon.*

René : *On va mener une campagne de précision autour de ça. A ce stade, la mesure n'est pas facile, il y a du gasoil partout. La qualité de la mesure n'est peut-être pas optimale. On va réévaluer ça. Ce que l'on vous donne n'est pas d'une grande précision.*

Raphaël : *Comment on arrive à mesurer le 0.45 ? Seriez-vous prêt à partager le protocole de mesure.*

René : *Oui, il faut qu'on le précise.*

Noémie : *Je pense que ce serait pas mal d'en mesurer plusieurs d'une même référence avant de standardiser ces valeurs car il peut y avoir des différences. Pour info, notre constructeur nous annonce 10% de précision. A moins que Plastimo et Vetus soient meilleurs, je pense que cela vaut le coup d'en faire plusieurs.*

Raphaël : *Vous avez mesuré les 2 nôtres Thomas ?*

Thomas : *Non, 2x le même, il y a avait 0,2L d'écart sur les deux mesures. Ça vaut le coup de refaire la mesure.*

Guillaume : *Pour le Vetus, cela ne me dérange pas que le réservoir de service soit à 58L plutôt que 60L, par contre pour le réservoir de secours, on trouve un moyen de faire accepter le Vetus 60 ? Quelles sont vos intentions ?*

René : *Oui, je pense que ce n'est pas le problème. Il faut faire simple.*

Nicolas : *D'où la tolérance sur le volume de sécurité.*

Marie : *Tout à l'heure on parlait de -0/+0.5, pas de descendre en-dessous de 60L.*

René : *Nous ne sommes pas assez avancés pour statuer.*

Thomas : *Il ne fait peut-être pas 57,7L mais il ne fait pas 60L, c'est certain.*

Nicolas : *On vivait avec 20L avant et là on est en train d'éliminer des tanks déjà à bord des bateaux ? Pourquoi vous ne voulez pas faire à 55-65 ? C'est plombé, c'est du gasoil dont on n'a pas le droit de se servir.*

Marie : *Oui, mais à choisir tu mettras 55 plutôt que 60 ou 65.*

Nicolas : *Et alors ?*

Marie : *Ça n'est pas une discussion de TC, c'est une discussion de CS. C'est 60L, nous n'avons rien à dire.*

Nicolas : *Tu disais il y a 1h que le PDJ était sous l'autorité du TC, si la tolérance est dans le PDJ, ça nous regarde.*

Marie : *Je n'ai aucun problème avec la tolérance dans le PDJ, je veux bien qu'on aille au-delà de 60L sur la tolérance mais pas en-dessous.*

Simone : *On met 5% pour permettre aux bateaux qui ont déjà installé des réservoirs ils sont bons.*

Marie : Voilà pourquoi on avait dit que les réservoirs devaient être validés par le CM avant installation sur le bateau.

René : On n'a pas assez de recul sur les mesures.

Simone : On ne touche pas à la règle mais mettons une tolérance dans le PDJ.

René : La CS finira par accepter un travail que l'on aura fait de bon sens. Ou pas. On va voir.

Guillaume : Je ne comprends pas, tu viens de dire l'inverse.

Nicolas : Acceptons tous les réservoirs de $60 \pm 5L$. On est le 5 mars, les bateaux vont à l'eau sous 15 jours.

Guillaume : Peut-on acter qu'il faut faire plus de mesures qui permettra de définir une marge dans le but d'autoriser les réservoirs « standards » classiques ?

René : Oui.

→ Des mesures complémentaires seront effectuées afin de définir la tolérance associée au réservoir de secours permettant l'utilisation des réservoirs « standards ».

6.3 HAUTEURS DE FRANC BORD ET FOND DE COCKPIT

→ Référence à la discussion du TC du 14 mai 2025.

Rappel de la règle :

D.2 DIMENSIONS

(f) Le franc bord du *bateau* dans le *repère bateau* doit avoir une hauteur minimum de 1550 mm à l'avant et de 1050 mm à l'arrière au niveau de la ligne de livet sur la **coque** et sur une longueur de plus de 1000 mm.

D.7 COCKPIT

(a) La norme ISO 11812 (Cockpit rapidement auto-videurs, Catégorie de conception A) s'applique en *configuration légère*.

La hauteur minimale du fond de cockpit, $H_{B,min}$, au-dessus de la ligne de flottaison doit être conforme au Tableau 2.

Tableau 2 — Hauteur minimale, $H_{B,min}$, du fond de cockpit

Dimensions en mètres

Catégorie de conception	Hauteur $H_{B,min}$
A	0,15

→ Ces éléments doivent être vérifiés tout au long de la vie du bateau.

Pifou : On fait comment si le bateau s'alourdit dans sa vie ?

Marie : Cela est à anticiper dès la conception.

Pifou : Si tu achètes un bateau d'occasion et que tu mets un mât G2 dessus ?

René : Tu subis ce qu'il se passe mais quand tu fais le choix de mettre plus de bulbe au lieu de réduire tes ballasts, le bateau s'enfonce. C'est une démarche de ta part et une démarque de ce type ne me semble pas acceptable.

Nicolas : *Pourquoi cela ne serait pas de notre fait de mettre un mât G2 sur le bateau ?*

Pifou : *Si tu démâtes et qu'aucun team ne veut te vendre un mât G1.*

Gautier : *Et donc tu ne modifies pas ton tirant d'eau ? C'est la même chose.*

Pifou : *Si parce que c'est facile à modifier, ce sont des oblongs. Mais une hauteur de franc bord...*

Guillaume : *Vous, la cellule technique, vous trouvez que vous mettez la flotte en danger si l'on dit que ce n'est à respecter que la première année ou sur le premier CDJ ?*

René : *150 mm me semble très peu. Si l'on se réfère aux OSR, qui ne s'appliquent pas, j'entends bien, c'est 2% de la longueur, 360 mm. A un moment donné il faut quand même se poser les bonnes questions et ne pas mettre en danger ni le bateau, ni le skipper.*

Nicolas : *Tu nous fais modifier cette cote cet hiver, ce n'est pas pour faire des exonérations pour les autres.*

Thomas : *C'est ce qu'a dit Marie : pour nous, cela s'applique.*

Guillaume : *Il me semble qu'il y avait eu un TC où l'on en a discuté et qui avait pas mal poussé pour dire que c'était quelque chose de très subi et dur à modifier. J'avais retenu que l'ensemble du TC était plutôt d'accord pour dire qu'il y avait un peu un droit de vieillir.*

Alain : *Rien n'est infaisable. Quand on fait des bateaux neufs, notamment pour le cockpit, il faut peut-être prendre un peu plus de marge. On sait qu'il y a de fortes chances que le bateau s'alourdisse après un premier CDJ et il faut l'anticiper. Il y a déjà eu des abus je pense. Il faut être rigoureux.*

Pifou : *Je suis d'accord pour ceux qui designent mais pour ceux qui récupèrent les bateaux... Je ne suis pas sûre que Fortinet soit OK avec les changements de foils, etc*

Thomas : *A supposer que la 3D soit correcte, ça passe.*

René : *La 3D est vérifiée par rapport au bateau depuis que l'on a le scan.*

Gautier : *La hauteur de franc bord c'est modifiable mais la hauteur de fond de cockpit, s'il faut le bouger ce n'est pas la même histoire.*

René : *Certains le font.*

Nicolas : *René, Thomas, s'il y a exonération, il faut le dire aujourd'hui.*

Thomas : *Ça n'est pas notre intention de faire des exonérations sur ça, si cela peut te rassurer.*

Raphaël : *Si quelqu'un rachète un bateau et met un mât G2 parce qu'il a démâté, tu vas obliger l'équipe à modifier son cockpit ? Il y a la colonne de winch, etc ce n'est pas juste ajouter une tôle.*

Thomas : *On peut ajouter une tolérance sur le fait qu'on doive contourner une colonne de winch pour ne pas avoir à refaire tout le circuit de winch.*

6.4 FIBRE OPTIQUE

René : *J'ai autorisé un projet de fibrage du mât G2 dans la partie basse du tube. Ce projet sera mené par un team ou deux. Il ne pourra pas être exploité en course mais pourra l'être en entraînement, avec un partage de données sous l'autorité de l'IMOCA, encadré par Gsea. L'idée est de proposer une option standardisée sur ce point.*

Fin du TC du 5 mars 2026.