

Compte-rendu du Technical Committee du 23 avril 2026

PRÉSENTS

8 équipes représentées

Estelle – Masa Suzuki

Gianluca – Allagrande Mapei

Guillaume – Macif

Marie B. – April Marine

Nicolas – Charal

Noémie – 11th Hour Racing

Paul – Banque Populaire

Paul-Félix – DMG

Simone – Teamwork

Marie, René, Thomas – IMOCA

Excusé : Initiatives Coeur

ORDRE DU JOUR – SOMMAIRE

PRÉSENTS	1
ORDRE DU JOUR – SOMMAIRE	1
1 INTRODUCTION.....	2
1.1 VALIDATION DU COMPTE-RENDU	2
1.2 RETOUR DE L'AG.....	2
1.3 RDC/PDJ 2028 V3.0	2
1.4 ÉCHÉANCES	2
1.5 SLOTS DISPONIBLES MG2	3
2 RÉSULTATS AG	3
3 MÂT GÉNÉRATION 2	5
3.1 MASSE/CG	5
3.2 GUEUSAGE	5
3.2.1 MASSE CIBLE 320 KG – CG CIBLE 13 590 MM	5
3.2.2 MASSE CIBLE 321 KG – CG CIBLE 13 590 MM	6
3.2.3 EMBLEMES POSSIBLES	8
3.3 BoÎTIER D'ARBALÈTES.....	8
3.4 DIFFUSION DES PLANS	8
4 SYSTÈME DE CONTRÔLE STANDARDISÉ DE BASCULEMENT DE QUILLE V3	9
4.1 AVANCEMENT	9
Compte-rendu du TC du 23 avril 2026	1

4.2	PLANNING	10
4.3	DEVIS.....	10
4.4	INTÉGRATION DU PROTOTYPE	10
5	COEFFICIENTS DE VOILES	11
6	RÈGLES DE CLASSE 2032.....	12
6.1	RETOUR D'AG.....	12
6.2	MAÎTRISE DES COÛTS.....	12
7	QUESTIONS DIVERSES.....	18
7.1	ÉTUDE ALARMES CONFIGURATIONS VOILES.....	18
7.2	NOTION D'ASSITANCE	18
7.3	RETOUR ÉTAI J2	18

1 INTRODUCTION

1.1 VALIDATION DU COMPTE-RENDU

Êtes-vous d'accord avec le compte-rendu du Technical Committee du 19 mars 2026 ?

- ➔ Pas de retours.
- ➔ [Compte-rendu du TC du 19 mars 2026 validé.](#)

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

René : Les éléments contenus dans les comptes-rendus peuvent servir la cellule technique ou la cellule jauge.

1.2 RETOUR DE L'AG

L'ensemble des résolutions proposées ont été acceptées par les membres.

Preuve du fait que le TC est bien représentatif de la vision des équipes/skipper.

Merci pour le travail de qualité !

Marie : Merci au TC pour sa rigueur et sa présence au fil des TC !

1.3 RDC/PDJ 2028 V3.0

Version française de la RDC et du PDJ en ligne.

Version anglaise de la RDC en ligne. Version anglaise du PDJ à venir.

Ce sont les versions en ligne qui font foi. La version française prévaut.

1.4 ÉCHÉANCES

Prochains TC :

- Jeudi 21 mai 2026 (présentiel MDS + visio)
- Jeudi 18 juin 2026 (présentiel MDS + visio)
- Jeudi 27 août 2026 (présentiel MDS + visio)
- Vendredi 18 septembre 2026 (matin, Lorient – Village Défi Azimut)

- Jeudi 22 octobre 2026 (Saint-Malo – Village RDR)
- Jeudi 19 novembre 2026 (horaire à affiner, présentiel MDS + visio)
- Jeudi 17 décembre 2026 (présentiel MDS + visio)

Marie : *L'horaire du TC du 19 novembre sera choisi de sorte que ceux qui sont en Guadeloupe puissent suivre le TC à un horaire correct.*

Thomas : *A priori, si l'on fait ça l'après-midi, il n'y a pas de souci. On l'a déjà fait.*

Marie B : *Le 18 juin c'est la remise des prix de la Vendée Arctique.*

Marie : *A priori, les personnes qui y participent ne sont pas celles qui participent aux TC. Nous avions initialement prévu le TC le 25 juin mais le CA a décidé de mettre un CA à cette date. Ne souhaitant pas travailler avec 1 mois de décalage par rapport au CA, nous avons décalé la date du TC au 18 juin. Si j'ai plusieurs retours en ce sens à la suite de l'envoi du compte-rendu, on avisera.*

Présentation Yanmar :

- Jeudi 30 avril – Village de la 1000 Race (Port-La-Forêt)
- ➔ La cellule technique sera présente mais cet événement n'est pas de son initiative.

Nicolas : *En quoi consiste cette présentation ?*

Marie : *Il s'agit de la présentation du moteur Yanmar 45CV.*

René : *Yanmar est partenaire de l'IMOCA afin de réfléchir à l'avenir. Cet événement est plutôt pour créer du lien en vue de futurs projets et non pour savoir si l'on mettra un moteur Yanmar ou pas dans le bateau. Le moteur aujourd'hui est un moteur diesel 45 CV, nous avons ouvert la porte pour voir les différentes solutions. A terme, il y aura peut-être une standardisation de la motorisation, cela n'étant pas fondamental à la marche d'un voilier de course au large mais nous en avons besoin pour des aspects sécuritaires. Rien n'est écrit.*

1.5 SLOTS DISPONIBLES MG2

Au 23 avril 2026, les slots de fabrication du mât génération 2 disponibles sont :

- CDK : 2
- Lorima : 4

2 RÉSULTATS AG

RÉSOLUTION 5 : A.8.6 RAPPORT AVARIE	POUR : 98,61% CONTRE : 1,39% ABST : 0
RÉSOLUTION 6 : C.6.1(b) MOTEUR/GÉNÉRATEUR	POUR : 93,06% CONTRE : 6,94% ABST : 0
RÉSOLUTION 7 : C.6.1(f) MOTEUR/GÉNÉRATEUR C.6.1(g) MOTEUR/GÉNÉRATEUR C.6.5 COMBUSTIBLES	POUR : 91,30% CONTRE : 8,70% ABST : 3
RÉSOLUTION 8 : C.10.3(b) EAU POTABLE	POUR : 97,14% CONTRE : 2,86% ABST : 2
RÉSOLUTION 9 : C.11 SYSTÈMES HYDRAULIQUES AA.17 ANTÉRIORITÉ SYSTÈMES HYDRAULIQUES	POUR : 97,22% CONTRE : 2,78% ABST : 0
RÉSOLUTION 10 : E.2 QUILLE	POUR : 68,57% CONTRE : 31,43% ABST : 2
RÉSOLUTION 11 : ANNEXE N : IDENTIFICATION & LIMITATIONS VOILES	POUR : 78,87% CONTRE : 21,13% ABST : 1
RÉSOLUTION 12 : AN.2 FONCTIONNEMENT	POUR : 85,92% CONTRE : 14,08% ABST : 1

RÉSOLUTION 13 : DÉFINITION MUTUALISATION D'OUTILLAGE

DÉFINITION LIVET

DÉFINITION HYDROGÉNÉRATEUR

C.2(d) AIDE EXTÉRIEURE, ASSERVISSEMENT ET MANŒUVRE

D.1(a) RÈGLES FONDAMENTALES

AA.7.3 ANTÉRIORITÉ BÔME

F.1(a) MÂT STANDARDISÉ

POUR : 95,77% | CONTRE : 4,23% | ABST : 1

AA.16 ANTÉRIORITÉ MÂT STANDARDISÉ

SECTION G - VOILES

AA.15 ANTÉRIORITÉ VOILES

ANNEXE C : MÂT STANDARDISÉ

AG.1 MATÉRIAU

ANNEXE L : CONTACTS

ANNEXE P : ÉQUIPEMENTS ÉLECTRONIQUES

Nicolas : *La règle sur les transmissions de bateaux et boutons de voiles à été mise à l'ordre du jour en dernière minute et il y a peut-être des cas que l'on n'a pas prévus, notamment la vente de bateaux sans voiles.*

René : *Effectivement, on a parlé de ça tous les deux. C'est un cas qui peut se présenter. On trouvera des solutions. Le TC pourrait élaborer une stratégie vis-à-vis de ça. Il faut qu'on prépare les choses. Si le bateau est vendu sans voiles, il faudra un jeu de voiles complet. S'il y a une démarque inéquitable dans les faits, il faudra analyser ça. Si vous souhaitez travailler sur cette question, il faudra nous le dire. J'ai cru comprendre, Nicolas, que c'était ton souhait mais qu'il n'y avait pas d'intention derrière. Il s'agit d'un cas général c'est bien ça ?*

Marie : *Pourquoi serait-il possible de vendre un bateau sans ses voiles ? La dérive serait de se dire que l'on veut bien acheter le bateau sans les voiles pour pouvoir refaire un jeu de voiles complet et laisser dans le hangar des voiles encore actives.*

René : *Quand on achète un bateau, est-ce une nécessité de l'acheter complètement ? Si quelque chose n'est pas fait dans les normes, est-on censé accepter ce projet en tant que projet IMOCA ? C'est un sujet.*

Marie B : *On ne peut pas forcer la vente d'un bateau avec ses voiles, cela fait partie de la négociation avec l'acheteur.*

Thomas : *La règle de classe ne peut pas conditionner un rapport commercial entre deux équipes.*

René : *On est bien d'accord, c'est ce que je viens de dire. Mais le résultat final n'est pas le même. Si c'est fait sans arrières pensées OK, mais cela peut vite devenir inéquitable et il faudra le détecter.*

Marie B : *Sur le site IMOCA, nous avons commencé nos déclarations de voiles pour la 1000 Race et il y a une GV pour laquelle on ne sait pas ce que c'est et nous ne pouvons pas la supprimer.*

Thomas : *Si tu as des problèmes avec ça, appelle-moi. Lors des ventes de bateaux, on n'est pas toujours pas très au fait des déclarations de voiles. Sur les voiles existantes, c'est un peu compliqué mais on va regarder à ça.*

René : *Nicolas, on a répondu à ta question ?*

Nicolas : *Je n'attendais pas de réponse mais on a réagit en urgence à la suite de la réunion pré-AG pour retirer cette règle. J'ai pensé à ce cas-là. Même si c'est à posteriori, l'idée est d'envisager les scénarios et les cas qui font suite à ce changement de règle pour ne pas y faire front devant le fait accompli.*

Thomas : *Il y a autre chose à gérer, ce sont les transferts de bateaux qui ont eu lieu quand la règle existait et qui ont bénéficié des 8 nouveaux boutons. On ne peut pas travailler de manière rétroactive.*

Nicolas : *Oui, cela me paraît juste.*

- La cellule technique prévoit l'étude de divers scénarios de transferts de bateaux vis-à-vis des boutons de voiles à un prochain ordre du jour.

3 MÂT GÉNÉRATION 2

Rappel des conclusions du TC du 11/02/2026 :

- Un gueusage des mâts est à prévoir
- La cellule technique est dans l'attente de la pesée du mât 003 de chez LORIMA pour statuer sur la masse et le CG cibles pour le gueusage
- La masse et le CG cibles seront discutés lors d'un TC post-AG

3.1 MASSE/CG

Mesures de masses et CG des 5 premiers mâts vendus (mâts de spare exclus) :

	Masse	CG
A	319,9	13 625
B	319	13 553
C	321,4	13 595
D	319,2	13 622
E	316,9	13 557

Théorique : 318 kg – 13 520 mm

Thomas : *On est au-dessus de la masse théorique pour la plupart des mâts mais pas de manière extrême. Sur tous les mâts, on est au-dessus du CG théorique.*

3.2 GUEUSAGE

3.2.1 MASSE CIBLE 320 KG – CG CIBLE 13 590 MM

	Masse jauge	CG	Moment statique	Ecart CG théorique	Gueuse PDM	Geuse arbalète	Total gueuses	Masse corrigée	CG corrigé	Ecart CG target	Moment corrigé
A	319,9	13 625	4 358	105	0,1		0,1	320,0	13 619	29	4 358
B	319	13 553	4 323	33	0,0	1,05	1,1	320,0	13 571	-19	4 343
C	321,4	13 595	4 369	75	0		0	321,4	13 595	5	4 369
D	319,2	13 622	4 348	102	0,8		0,8	320,0	13 589	-1	4 349
E	316,9	13 557	4 296	37	0,3	2,78	3,1	320,0	13 590	0	4 349
Moy	319,3	13 590	4 339					320,3	13 593		4 354
Min	316,9	13 553	4 296					320,0	13 571		4 343
Max	321,4	13 625	4 369					321,4	13 619		4 369
Ecart	4,5	72	73					1,4	49		27

Thomas : *Un premier scénario serait de mettre une masse cible à 320 kg et un CG à 13 590 mm, qui correspond à la moyenne des CG mesurés. En répartissant les gueuses entre le PDM et le boîtier d'arbalètes, on arriverait à réduire l'écart de masse de 4,5 à 1,4 kg, l'écart de CG de 72 mm à 49 mm et l'écart de moment statique de 73 à 27 kg.m.*

3.2.2 MASSE CIBLE 321 KG – CG CIBLE 13 590 MM

	Masse jauge	CG	Moment statique	Ecart CG théorique	Gueuse PDM	Geuse arbalète	Total gueuses	Masse corrigée	CG corrigé	Ecart CG target	Moment corrigé
A	319,9	13 625	4 358	105	0,9	0,2	1,1	321,0	13 590	0	4 362
B	319	13 553	4 323	33	0,0	2,1	2,1	321,0	13 591	1	4 363
C	321,4	13 595	4 369	75	0	0	0	321,4	13 595	5	4 369
D	319,2	13 622	4 348	102	1,1	0,78	1,8	321,0	13 590	0	4 362
E	316,9	13 557	4 296	37	0,6	3,48	4,1	321,0	13 590	0	4 362
Moy	319,3	13 590	4 339					321,1	13 591		4 364
Min	316,9	13 553	4 296					321,0	13 590		4 362
Max	321,4	13 625	4 369					321,4	13 595		4 369
Ecart	4,5	72	73					0,4	5		7

Thomas : Si l'on passe à une masse cible de 321 kg, cela nous laisse plus de latitude pour gueuser en haut et en bas et on parvient à réduire l'écart masse à 0,4 kg, l'écart de CG à 5 mm et l'écart de moment statique de 7 kg.m. Un seul mât serait au-dessus de cette masse cible.

On peut aussi se dire que l'on va jusqu'à 322 kg mais cela veut dire que l'on rajouter 1 kg à tous les mâts sauf 1 qui prendrait 600 g. Même à 322 kg, comme ce mât-là a un CG assez élevé, on ne parviendrait pas à un écart de moment statique nul, on reste aux alentours de 7 kg.m, mais on peut viser un CG cible plus bas, de 13 550 mm par exemple.

René : Pour ma part, 321 kg me semble équilibré. La valeur cible selon la règle est bien 320 kg. Le CM peut mettre en place un gueusage sur le mât pour rééquilibrer ça au mieux. On pourrait s'arrêter à 320 kg mais le travail qu'on a mené avec Thomas sur 321 kg est relativement bien équilibré, que ce soit au niveau de la masse ou du CG. Il y a peut-être un tube qui dépasse la valeur mais on ne parle pas de grand-chose. Je ne suis pas un partisan du gueusage outre mesure. Faisons les choses à minima. Passer à 321,5 ou 322 kg, on peut en discuter mais je pense que 321 kg est assez équilibré. Cela correspond à un état des lieux pour une série de mâts finalisés. Quand on relancera des productions dans 2 ans, on verra bien ce que cela donne. Le procédé de drapage est mieux maîtrisé, il a été mis en place en commun accord avec les chantiers. Nous avons de meilleurs outils, nous encadrons les choses et nous avons une meilleure vision par rapport au mât G1. Mon point de vue serait plutôt 321 kg.

Guillaume : Les écarts de masse ne sont pas très dérangeants dans l'absolu. Par contre, au niveau de la stabilité, que considère-t-on dans les calculs de stabilité ? On n'est pas à l'abri d'un tube qui sort à moins de 316 kg ou à 324 kg.

Thomas : Il a été décidé que l'on ferait désormais des pesées réelles du grément complet, pas juste du mât, et que ce sera la masse du mât équipé au réel qui sera prise en compte. La pesée de mât brut sorti de chantier ne sert qu'à établir le gueusage.

Guillaume : La personne qui sort avec un mât de 325 kg demain est pénalisée.

Thomas : On espère que ça n'arrivera pas.

Guillaume : Dans ton tableau, pourquoi n'arrives-tu pas à matcher le CG à 13 591 mm pour les mâts A, D et E alors qu'il reste de la masse en pied de mât ?

Thomas : Ce sont les mâts B et C qui ne matchent pas. 13 591 mm c'est la moyenne, la cible c'est 13 590 mm. Le mât C est déjà au-dessus de la cible donc je ne peux pas lui rajouter de gueuse. Le mât B, je mets tout ce que je peux dans le boîtier d'arbalètes et pour gagner le dernier mm, il faudrait que je passe la cible en masse, ce qui me semble idiot pour 1 mm d'écart de CG.

Guillaume : 3,5 kg sur le boîtier d'arbalètes, c'est OK ?

Thomas : Ça avait été validé avec Gsea.

Nicolas : Le mât B est plus haut que la cible quand il est corrigé.

Thomas : Oui, je suis tombé à 2,08 kg au niveau du boîtier d'arbalètes et je me suis dit qu'on n'allait pas mettre 20 g dans le pied de mât. Mais on peut le faire.

Nicolas : Il n'empêche, la remarque de Guillaume est super pertinente : si le mât dévie plus que ce que l'on anticipe là, ce que l'on peut faire à minima c'est de ne pas compter la masse réelle au-dessus de 321 kg pour la stabilité.

René : Cela peut se discuter.

Nicolas : Il faut que la masse cible encadre à coup sûr tous les mâts. Si l'on veut minimiser la masse de gueuse, il ne faut pas que ce soit inéquitable pour les mâts lourds. Que la masse de tube pour la stabilité soit au maximum la masse de tube cible.

René : Pour l'instant nous n'avons pas de mât à 325 kg.

Nicolas : Non mais c'est toujours pareil, l'idée c'est d'anticiper les problèmes avant qu'ils arrivent.

René : Quand on aura une situation post-2028, on fera un gueusage approprié. On devrait vérifier systématiquement que tubes restent dans leurs masses pour différentes raisons. Il pourrait y avoir, plus régulièrement que ce que l'on a fait sur la génération 1, plus de vérifications vis-à-vis de la masse du tube et des événements tels que les réparations, etc. S'il faut regueuser les tubes à un moment donné, on le fera.

Thomas : Si j'ai bien compris la proposition de Nicolas, c'est de dire que pour les calculs de stabilité, on cap la masse du mât pour les calculs de stabilité pour que si un mât dépasse cette valeur cible, il puisse bénéficier de la masse cible pour les calculs de stabilité.

Guillaume : Je ne sais pas à qui est le mât 3 mais à sa place, je serai content d'être à 321 kg et 13 590 mm pour la stabilité.

Nicolas : Si demain on a un mât à 323 kg, soit on rehausse la masse cible et on change la stabilité de tous les bateaux, soit on lui offre un discount uniquement en stabilité de la différence par rapport à la masse cible de 321 kg et le CG cible.

Thomas : Ça me paraît être une bonne solution.

Guillaume : Une fois qu'on a dit ça, cela consiste à dire que le mât c'est 321 kg – 13 590 mm plus l'équipement propre à chacun.

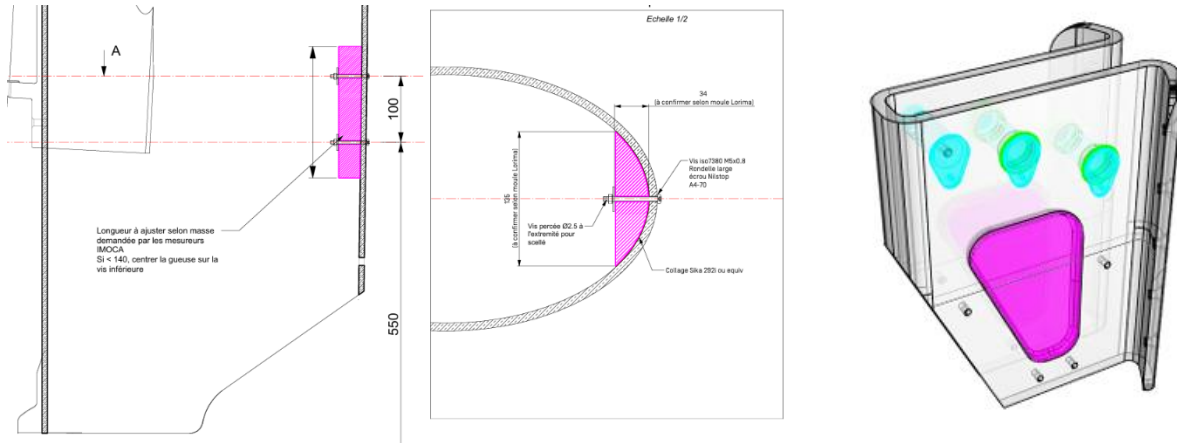
René : Pour le 90°, on reste sur une pesée au réel pour le dépouillement du CG de plateforme.

- Masse cible 321 kg – CG cible 13 590 mm pour le gueusage.
- Masse et CG du mât G2 capés aux valeurs cibles vis-à-vis de la stabilité (+ équipements propres au team).
- Masse et CG du mât réels considérés pour le dépouillement du 90°.

3.2.3 EMBLEMES POSSIBLES

2 emplacements possibles :

- pied de mât ;
- poches boîtier d'arbalètes.



Thomas : La gueuse en pied de mât la plus lourde en pied de mât que l'on aurait serait de 1,1 kg, je pense que je vais réduire la taille du profil en pied de mât pour faire au plus compact possible. Avec ce profil-là on était à 3 kg pour 100 mm de long. On ne va pas mettre des gueuses de 35 mm donc on va réduire la dimension du profil.

Guillaume : La masse admissible par le boîtier d'arbalètes, c'est quoi ?

Thomas : 1,6 kg en remplissant les poches. Pour le boîtier d'arbalètes concerné, on rajoutera de la masse à un autre endroit du boîtier. Avec GSea, on avait validé 6 kg si je me souviens bien.

3.3 BOÎTIER D'ARBALÈTES

René : Concernant les boîtiers d'arbalètes, cela suit son cours. Ils ont été montés sur les mâts, positionnés, vissés et sont en peinture. Je crois qu'on est au bout du tunnel, cela a été compliqué. Je crois qu'on a quand même un produit qui est nettement supérieur à la génération 1, que ce soit le boîtier en lui-même ou son ajustement. Maintenant, il va falloir mettre tout ça sous tension pour s'assurer que le mécanisme fonctionne bien.

3.4 DIFFUSION DES PLANS

Nicolas : J'avais un sujet sur le mât G2, cela concerne la diffusion des plans. Par rapport au mât G1 et au moment où les plans n'étaient pas encore diffusés, depuis, Gsea est non seulement concepteur du mât standardisé mais fait aussi partie de l'équipe architecturale de plusieurs bateaux neufs. Cela me pose un problème d'équité car si l'on veut faire des études sur le gréement, on passe d'office par eux et c'est donner beaucoup d'informations sur notre conception et notre bateau à un concurrent direct. Ça crée une situation d'inéquité qui n'est pas très agréable.

René : J'ai bien compris le problème. Je vois bien que l'on peut demander des compléments d'études sur le mât. Cela se fait régulièrement. Cela est intégré au coût global quand le bateau est calculé par Gsea. Quand le mât est intégré sur le bateau, il y a un ajustement qui de fait, pourrait être le plus optimisé possible. Cette optimisation a un coût complémentaire qui s'ajoute si Gsea n'est pas calculateur du bateau. Par contre, ce n'est pas parce que tu demandes une étude complémentaire que tu donnes les détails de ton bateau à Gsea qui n'est pas ton calculateur, Nicolas ?

4 SYSTÈME DE CONTRÔLE STANDARDISÉ DE BASCULEMENT DE QUILLE V3

Nicolas : *Cela dépend de ce que l'on veut faire comme étude. Si c'est un complément d'étude structurelle, cela nécessite de leur donner nos cas de chargement mais pour d'autres études, pour avoir les bonnes valeurs de déformée de mât sous charges avec nos voiliers et pour nos études aéro, je ne peux pas le faire sans donner notre plateforme ou les conditions dans lesquelles évoluent nos bateaux.*

René : *C'est un souci. Il aurait fallu sortir d'un bureau d'études qui intervient à différents niveaux sur les bateaux et qui est concurrentiel dans le milieu local. On ne découvre pas ça, on en avait un peu parlé. On a fait le choix de rester avec Gsea pour bénéficier de l'expérience du mât G1. On était un peu coincé dans la démarche.*

Nicolas : *Je ne mets pas en doute que ce soit la bonne entité pour concevoir nos mâts, je dis juste que si l'on veut faire des études complémentaires ou d'avoir une bonne compréhension du gréement qui est un point critique de la fiabilité et du fonctionnement de nos bateaux, c'est une situation étrange de devoir passer par un concurrent.*

René : *J'en ai parlé à Sébastien Geho, je lui ai demandé à être vigilant sur ces aspects-là parce que les teams sont conscients qu'il pourrait y avoir une dérive et qu'il ne faudrait pas qu'on apprenne des choses dans ce sens car cela pourrait être gênant. Il est attentif et il pense à l'avenir. Je ne pense pas qu'il y aura de dérapages. En tout cas, il est bien au courant de la situation.*

Gianluca : *Il ne donne pas assez d'informations que pour pouvoir les transmettre à notre calculateur ?*

Thomas : *Non, les plans de drapage ne sont pas diffusés.*

Nicolas : *On aimerait pouvoir accéder à ces documents pour pouvoir refaire un modèle du mât si on le souhaite.*

René : *C'est la propriété intellectuelle.*

Thomas : *Il aurait fallu que ce soit contractuel.*

René : *C'est un sujet ouvert avec Sébastien Geho.*

4 SYSTÈME DE CONTRÔLE STANDARDISÉ DE BASCULEMENT DE QUILLE V3

4.1 AVANCEMENT

Retour des essais en cours :

- Essais « en ligne » avec Muxen très concluants
 - ➔ Suppression de 3 composants du manifold (17 → 14)
 - Release assurée via les distributeurs → suppression 2EV de release + clapet associé
- Quillage plus rapide qu'avant
- Travail en 24 V
 - ➔ Hydroem travaillera sur le 48V pour s'aligner sur les mêmes valeurs qu'en 24V quand ils sauront qui souhaite être en 48V
 - ➔ **Les équipes souhaitant un système 48V sont invitées à le préciser à Hydroem en mettant la cellule technique en copie des échanges (cellule.technique@imoca.org)**

4.2 PLANNING

Actuellement : Préparation prochains essais (modification soft)

S19-S20 : Validation solution actuelle (V3.6)

S20 : Validation IMOCA pour lancement production 2 protos

S26 : Préparation essais définitifs avec manifold

S27-28 : Essais en présence de l'IMOCA

S30-31 (fin juillet) : Mise à dispo de 2 protos

→ Quelles sont les équipes en capacité d'intégrer un prototype à cette période ?

S1 2027 : Mise à dispo V3 série

4.3 DEVIS

	V2 [€ HT]	V3 [€ HT]	V2→V3
Vérin	41 600	41 600	
Bras mécanique	22 918	21 918	-4,4%
Manifold	6 062	8 562	+41,2%
Raccordements	1 836	1 836	
Groupe hydraulique	8 450	10 840	+28,3%
Partie électrique	5 514	5 514	
Capa	10 450	0	-100%
Forfait études, assistance, ...	11 124	12 824	+15,3%
Port	850	1000	+17,6%
TOTAL	108 804 €	104 094 €	-4,3%

Marie : Voici la proposition tarifaire pour la V3 de série qui sera proposées aux bateaux de 2027. Le prix du manifold a augmenté à la suite de l'ajout de la gestion de contre-pression, celui du groupe hydraulique également à la suite du passage au moteur brushless. La suppression de la super-capa compense ces augmentations diverses de sorte que le prix de la V3, hors super-capa, est inférieur au prix de la V2.

4.4 INTÉGRATION DU PROTOTYPE

Route du Rhum :

→ Qui ?

Série : 1^{er} janvier 2027

→ Proposition tarifaire d'Hydroem à venir pour le passage de la V2 à la V3 à destination des bateaux neufs de 2026, différente de la proposition ci-dessus.

Marie : Côté 11th Hour, Noémie, il était peut-être question d'intégrer un prototype. Vous avez plus de vision depuis ?

Noémie : Pas vraiment. Fin juillet, le chantier sera déjà terminé donc ça ne sera pas possible à ce moment-là.

René : C'est tard, c'est vrai. Intégrer un système à la veille du Rhum, c'est loin d'être évident on l'entend bien. Et pourtant, on est bien obligés de passer par cette phase-là. Comment s'y prendre ?

Marie : *Si personne ne peut le mettre sur la RDR, ce sera pour le chantier d'hiver.*

Thomas : *Chez vous Gianluca, ce ne serait pas possible ?*

Gianluca : *Je ne crois pas. A voir avec Enrico.*

Thomas : *Tout le système n'est pas à changer, c'est le bloc manifold et le moteur. Le vérin et tout ça, ça ne bouge pas.*

Simone : *Quelle est la position concernant la transition V2/V3 ? A terme la V3 va-t-elle devenir obligatoire ?*

Thomas : *Non, l'idée c'est de faire comme avec le mât.*

Marie : *Ce le sera pour 2032.*

Thomas : *Et pour les bateaux neufs quand ce sera disponible. Pour les bateaux existants, ils auront le choix entre garder la V2 – qui continuera d'être acceptée par la classe et Hydroem s'est engagé à continuer à faire la maintenance et produire les pièces qu'il faut pour ce système – ou passer à la V3.*

Simone : *Il y a une obligation pour les bateaux neufs.*

Thomas : *A partir de 2026.*

Simone : *Je n'ai pas l'impression qu'on en ait parlé.*

René : *Non, on ne peut pas le dire comme ça. On ne peut pas dire aujourd'hui que la V3 va être obligatoire. C'est trop tardif. Laissons les choses se faire naturellement et lorsqu'on sera sûrs de la fiabilité, vous allez y venir naturellement.*

Simone : *Donc il n'y aura pas de règle autour de ça ?*

René : *Non. Par contre, les derniers bateaux en construction vont peut-être pouvoir recevoir la V3 directement.*

Marie : *L'idée est que les bateaux qui sortent en 2027 soient équipés de la V3, si elle a été validée en 2026.*

René : *Cela avance bien, nous sommes en contact régulier avec Hydroem. Michel et Antoine sont confiants. Ils ont réussi à faire des simplifications comme l'a dit Marie. Cela apportera une fiabilité de fonctionnement.*

5 COEFFICIENTS DE VOILES

Etat des lieux des coefficients de voiles disponible dans votre dossier de jauge.

Thomas : *Le système de déclaration de voiles via le fleet manager fonctionne très bien. En revanche, le comptage des coefficients pour les voiles donne des réponses fausses. On a refait de notre côté un comptage bateau par bateau. Cela va apparaître dans les jours qui viennent dans vos dossiers de jauge. Vous aurez un tableur avec chacune de vos voiles, leurs coefficients associés, le nombre de voiles actives que vous avez et le nombre de boutons disponibles à date. C'est un fichier que je mets à jour manuellement pour l'instant donc si la date de mise à jour mentionnée sur le document est antérieure aux dernières courses, n'hésitez pas à me passer un coup de fil. Je vais essayer de rester à jour.*

Il y a une colonne qui s'appelle « type de bouton ». Des voiles sont étiquetées comme étant « VG24 », ce sont celles qui sont associées à des boutons non renouvelables. Il me reste encore à attribuer les boutons non renouvelables de TOR22. Les voiles étiquetées « existant » sont celles qui existaient avant le 1^{er} janvier 2023. Dans la colonne « active », s'il y a un « X », c'est que la voile date d'après le 1^{er} janvier

2023 et qui n'a pas atteint un cumul de coefficients de 10. Le nombre de voiles actives doit être inférieur ou égal à 8. Malgré les erreurs de comptage, personne ne dépasse le quota autorisé.

6 RÈGLES DE CLASSE 2032

6.1 RETOUR D'AG

Échéances :

- 1^{er} vote : octobre 2027
- vote final : avril 2028

Objectifs :

- Sécurité
- Attractivité
- Maîtrise des coûts
- Réduction de l'impact
- Autonomie énergétique
- Notion d'assistance
- Simplification des règles

Contraintes :

- Flotte actuelle
- Fiabilité élevée
- Accessibilité économique et sportive

6.2 MAÎTRISE DES COÛTS

Le CA nous a demandé de travailler sur le sujet maîtrise des coûts, le scénario global envisagé pour la suite n'étant pas figé.

Leviers :

- Procédés
 - Définition de procédés spécifiques autorisés pour certains éléments de la black box ?
- Matériaux
 - Limitation de l'utilisation de l'IM ?
- Design
 - Suppression des ballasts latéraux ?
 - Encadrement de l'inclinaison des cloisons ?
- Temps de construction
- Pièces standardisées
 - Augmentation des pièces standardisées ?
 - Puits de quille ?
 - Puits de foils ?
- Electronique
 - Liste fermée de types d'équipements autorisés ?
- Enveloppes (coût ou heures) pour certains postes ?

OUTILS :

- Calculatrice centralisée de calcul des coûts ?

Simone : *Cette liste sort d'où ?*

Thomas : *De nous, de différentes discussions qui ont eu lieu. Mais c'est un support de discussion, nous ne sommes pas en train de vous annoncer de nouvelles règles.*

Marie : *L'objectif est d'identifier des pistes pour nourrir les discussions du CA, de la commission coût, etc.*

René : *Cette liste peut s'allonger, c'est évolutif. Le TC a un rôle à jouer pour nourrir ces discussions quand on parle de procédés, de matériaux, d'impact carbone, etc. On a besoin du TC. Certains ont l'impression que le temps passé en TC ne sert à rien finalement. C'est faux. Le TC n'est pas une entité de décision mais une plateforme de discussion technique. Si l'on veut nourrir techniquement les discussions, nous avons besoin du TC. Le prix des bateaux, on en parle, mais on ne parle pas de choses construites autour des temps de construction qui peut varier d'un chantier à l'autre. En mettant en place une calculatrice qui permettrait d'évaluer les temps de construction en fonction de ce que les architectes dessinent, cela ne va pas plaire à tout le monde mais c'est peut-être une bonne chose. Le travail sur la limitation de l'impact n'a pas plu à tout le monde mais c'est reconnu et acquis que c'est une bonne chose. L'enjeu et l'avenir de la classe peut se jouer sur ce genre de sujets. C'est extrêmement intéressant d'être là-dessus car cela permet un niveau d'équité supérieur : s'il n'y a plus d'IM, il n'y a plus d'IM pour tout le monde, qu'on ait les moyens d'en mettre à 100% ou pas. Cela tend vers quelque chose de plus équitable et plus vertueux. C'est tout bon et cela va dans le sens d'aider à trouver des financements.*

Il y a l'aspect de dire : « on ne construit plus et c'est terminé, il n'y a qu'à modifier la flotte existante pour la rendre plus performante et attractive ». Il faut que cela reste attractif, il faut maîtriser les coûts et les impacts. Il faut penser à la sécurité du bateau qui ne navigue pas de manière optimum : il faut s'occuper de l'assiette. On a besoin du TC pour travailler sur ces aspects-là et les prochains TC seront orientés vers 2032 : la règle et sa simplification en fonction de l'orientation.

On pourrait faire des sous-commissions sur ces différents thèmes mais je ne suis pas sûr que cela soit le plus intéressant. Il faut garder à l'esprit qu'on parle de l'avenir de la classe et non de l'avenir d'un projet isolé.

Guillaume : *A ce sujet, n'est-il pas question de voter des choses pour un temps plus long et pas pour une application du jour au lendemain ?*

René : *Peut-être, tout est ouvert !*

Thomas : *Comme le disait Marie, la prochaine échéance c'est 2028.*

Guillaume : *Oui, je sais bien mais cela va nous emmener jusqu'en mars 2028 pour aller jusqu'en avril 2029 et du jour au lendemain on change de règle et à ce moment-là chacun est concerné par son propre projet, qu'on le veuille ou non. On s'était fait la réflexion en 2024 pour les plans porteurs de se dire que le timing était mal choisi et que c'était le genre de règle qui devrait être votée pour plus tard pour que ça ne gêne pas un bateau déjà en construction et qui a déjà fait des choix ou un bateau qui n'est pas capable de faire ces changements dans le temps imparti, etc. Si l'on veut faire des changements forts, il y a peut-être des changements qui doivent être amorcés dans un timing plus long plutôt que du jour au lendemain.*

Thomas : *Je ne pense pas que tu sois déjà en train de concevoir ton bateau pour 2032.*

Guillaume : *Non mais, par contre, je ne sais pas non plus quelle sera la règle pour le VG 2032.*

Thomas : *C'est bien le sujet de la discussion d'aujourd'hui.*

Guillaume : *Oui, mais ce ne sera que des mots jusqu'en 2029.*

Marie : *Non, l'idée c'est de valider les règles en avril 2028.*

René : *On commencera à voter en 2027.*

Guillaume : *Tu entérineras des changements de règles en 2027 ?*

Thomas : *Oui, des grandes mouvances. Et le vote final en avril 2028. Les RDC 2032 seront publiées en avril 2028.*

Guillaume : *OK.*

René : *On a 1 an. Dans un an, on sait ce qu'on veut. On sait si on modifie la flotte actuelle pour évoluer, si on intègre des systèmes qui stabilisent la marche du bateau, c'est ouvert. C'est le moment de prendre un tournant, d'avoir un bateau capable de mieux naviguer, qui ne peut pas aller moins vite que ce qu'on a déjà fait. Ce qu'on veut c'est qu'il n'y ait pas trop de bateaux qui se construisent, sans doute, on est challengés sur un nombre de bateaux max, qu'est-ce que ça veut dire ? Il y a différents scénarii.*

Sur le prochain TC, on peut peut-être commencer à construire des scénarii en ajoutant du contenu qui contraignent le bateau au travers de la règle.

Marie : *Aujourd'hui, on n'avait pas assez de directives de la commission coût ou du CA par rapport au scénarii à travailler.*

Thomas : *A ce stade, il n'y a pas de mauvaises idées.*

René : *Il y a effectivement des discussions qui ont été menées à travers la commission coût. La commission coût c'est une chose, c'est politique. En en rediscutant avec Antoine ce matin, on pense qu'on peut nourrir ça à travers un travail plus technique.*

Marie : *En commission coût, ils parlaient hier de standardiser des éléments d'accastillage tels que les hooks également.*

Marie B : *Standardiser des hooks ça va faire fermer des boîtes, il y a une histoire de concurrence et d'entreprises et le circuit IMOCA n'est pas négligeable pour certains. On pourrait réduire à deux entreprises en disant qu'ils n'ont pas le droit d'être 50% plus cher que l'autre, par exemple. Limiter à une seule entreprise, c'est chaud. C'est comme si vous nous disiez d'aller tous faire nos voiles chez North et puis les autres, stop.*

Thomas : *Ce n'est pas quelque chose qu'on peut négliger mais, pour autant, on l'a déjà fait pour le voile de quille, le mât.*

Marie : *Les radeaux.*

Guillaume : *C'est un bon exemple. L'augmentation du mât standardisé fait partie des augmentations les plus importantes sur le coût des bateaux neufs mais ça n'est pas par opulence ou négligence de votre part. L'intention de réduire les coûts est bonne mais au moment de chercher des solutions, tu es vite impuissant. Le changement de gréement standardisé est symptomatique de ça.*

Thomas : *Il y a un autre phénomène, c'est le rattrapage car pendant 10 ans le prix n'a pas augmenté « comme il aurait dû » et plein d'équipes en ont bénéficié.*

Guillaume : *Que ton fournisseur te dise qu'il perd de l'argent s'il n'augmente pas ses prix, ça vaut pour chaque ligne.*

René : *Le point faible de cette démarche est qu'on a changé le paramétrage du mât, à pousser les uns les autres à revoir les tarifs. D'ailleurs, ça a coûté de l'argent à l'IMOCA cette affaire de mât G2, ce n'est*

pas neutre. L'IMOCA a mis la main à la poche et pas pour 5000 euros. On a voulu un mât plus fiable, actualisé et recalculé. C'est un élément nouveau dont le niveau de performance a évolué.

Guillaume : *Si tu appliques ça à l'ensemble du bateau, tu te retrouves avec les problématiques de coûts que tu avances maintenant. On suit cette même logique sur l'ensemble du bateau.*

Thomas : *Est-ce que tu peux dire que si on avait laissé les mâts ouverts, on aurait des mâts moins chers sur les bateaux aujourd'hui ?*

Guillaume : *Je ne suis pas sûr non plus. Je trouve que l'outil éco-score mis en place est un super outil pour limiter les coûts, c'est une conséquence de son objectif premier mais cela force à faire des choix plus économiques. A priori, quand tu cherches à réduire l'impact, ça peut réduire le coût.*

Marie : *C'est effectivement une réflexion qui nous revient régulièrement.*

Thomas : *C'est une piste effectivement. Mais on n'est pas non plus en train de dire que la standardisation c'est l'alpha et l'omega de la réduction des coûts. Ce n'est pas en faisant des bateaux standards qu'ils seront 3x moins chers. On n'est surtout pas en train d'annoncer que les hooks seront standardisés l'an prochain non plus. Cela a été évoqué en commission coût hier : cela ne veut pas dire que c'est une bonne idée, que cela va être fait, etc. Mais il y a peut-être des endroits où ça peut être une réponse. Quand on parle des puits de quille et de foils, il y a deux façons de faire : on peut dire que c'est la géométrie qui est standardisée, ce qui est déjà presque la situation actuelle, avec un moule dans chaque chantier permettant de fabriquer les puits. Le fait de ne plus se poser la question de la géométrie du puits de quille peut faire gagner du temps de conception. Ou on peut dire qu'on fixe une géométrie et un drapage et on choisit un chantier pour fabriquer tous les puits de quille de tous les bateaux. Il y a plusieurs niveaux de standardisation.*

Guillaume : *L'autre levier est de limiter l'innovation. On peut mettre les pieds dans le plat. Les safrans à plans porteurs, si l'objectif est de limiter les coûts, il faut limiter l'innovation.*

René : *Il y a l'innovation qui concerne la marche du bateau et il y a le temps et les ressources que vous mettez en place pour développer tel ou tel système, peut-être plus autour des énergies, mais c'est beaucoup d'argent des ingénieurs qui passent du temps sur ces développements. Je ne suis pas certain que ce soit ça le plus important car ce n'est pas là-dessus que cela se joue en termes de sport et de compétition. C'est plus intéressant de mettre l'énergie sur le voilier car c'est l'attractivité et l'innovation et vous êtes là avant tout pour ça. Passer trop de temps et avoir trop d'ingénieurs informaticiens dans vos BE, est-ce que c'est ça qui est important ? C'est extrêmement intéressant, selon moi, c'est ma spécialité mais est-ce que c'est ça qu'il faut faire ? On pourrait standardiser des choses, cela amènerait de l'équité, en ce qui concerne l'énergie, etc. On n'en a pas parlé jusqu'à présent car il faut pouvoir comprendre, etc mais à un moment donné il faut peut-être se dire qu'on a ce qu'il nous faut et on acte que c'est ce qu'il faut faire et on ne passera pas plus de temps là-dessus. Par contre, en ce qui concerne le bateau, ses voiles, etc c'est important de continuer à travailler. Peut-être que ce n'est pas le problème, c'est juste une discussion.*

Il y a plein de leviers sur lesquels on pourrait travailler pour la simplification des choses. Dans les discussions qu'on peut avoir, dans l'écosystème R&D local, cela fait travailler du monde et tout cela est vertueux. Si on a les moyens, il n'y a pas de discussion. Il faut continuer à fond sur tous les leviers. C'est passionnant. Mais a-t-on les moyens de continuer comme ça ? On a tendance à dire : « peut-être que non » mais on se trompe peut-être parce que peut-être que demain les choses vont s'assainir et on va repartir.

Guillaume : *Ce n'est pas un sujet de TC mais je trouverais super intéressant de faire un audit des différents profils de projets pour identifier ce qui coûte de l'argent.*

Marie : *C'est l'objet de la commission coût.*

Thomas : *La commission coût a essayé de faire une moyenne entre différents projets pour ceux qui ont bien voulu partager leurs chiffres et qui ont joué le jeu. La commission a fait un tableau des budgets construction et fonctionnement. Quand tu fais cette liste, tu ne te dis pas que si l'on supprimait ça, on divise le coût des projets par deux, il n'y a pas de solution miracle qui apparaît mais le travail a été fait.*

Guillaume : *C'est un document auquel les TM ont accès ?*

Thomas : *Je ne sais pas si ça a été diffusé au-delà de la commission coût, je ne crois pas.*

René : *Je ne pense pas. Si on réussit à simplifier le bateau, peut-être qu'on pourrait limiter le nombre de personnes dans les équipes comme le dit Marie B., mais est-ce qu'il faut aller sur ces sujets-là ? Cela peut avoir des impacts. Quand on voit que les Class40 ont bouclé un tour du monde avec des équipes extrêmement réduites et ils y arrivent. Mais est-ce que c'est attractif ? Est-ce qu'on l'a suivi ? Est-ce que c'est motivant ? Est-ce que c'est ça qu'on veut ?*

Marie : *J'étais là à l'arrivée, il n'y avait personne.*

Simone : *Dans quelle mesure cette réduction des coûts a été indiquée par les organes décideurs, le CA j'imagine, comme premier objectif ? Quelle est la corrélation que le CA y voit avec l'attractivité ? Je trouve qu'il y a une certaine contradiction entre l'attractivité et la réduction des coûts. Comme nous ne sommes pas un organe décideur, il faudrait savoir où le curseur est placé avant de se lancer dans des plans sur la comète.*

Marie : *Le CA nous a demandé de travailler sur la maîtrise des coûts car pour les autres sujets (attractivité, etc), cela est très dépendant du scénario qui sera choisi. Pour la maîtrise des coûts, peu importe le scénario choisi, cela va dans le bon sens.*

Simone : *Il y a une voix à prendre en compte, c'est celle de nos sponsors. Dans quelle cadre la maîtrise des coûts va s'inscrire ?*

Thomas : *Là où tu as raison, c'est qu'il y a des problématiques de gouvernance générale de la classe qui dépassent le TC. Cela étant dit, comme le dit Marie, trouver des pistes pour maîtriser les coûts n'est pas la seule réponse pour le futur de l'IMOCA évidemment mais c'est sûrement un des leviers sur lequel on va devoir travailler dans l'année qui vient. Effectivement, placer ce curseur-là est un sujet qui plus attire au CA.*

Simone : *Il faudrait faire une étude pour savoir quels coûts impactent majeurement nos teams et nos sponsors. J'entendais que l'outil éco-score est un excellent outil et que la conclusion était que quand on va dans le sens d'impacter moins, cela réduit les coûts, je ne suis malheureusement pas d'accord. Quand on regarde les efforts qu'on fait suite à la décision de ne pas embarquer de carburant sur le VG, là on dépense énormément d'argent.*

Marie : *La limitation du carburant et l'éco-score sont deux choses différentes.*

Guillaume : *Effectivement, l'autonomie énergétique va nous coûter un pognon de dingue.*

René : *Le savoir-faire du TC c'est le bateau en lui-même, construire une coque, un pont, etc. Si l'on se concentre sur la black box, que peut-on faire pour améliorer les choses sans dégrader les performances. On parle de 40 000-50 000 heures pour une coque, est-ce que ce n'est pas là qu'il faut travailler ? Là on est dans ce qu'on sait faire.*

Simone : *Oui, c'est ce qu'on sait faire, mais pas en gardant exactement la même performance. Moi je ne suis pas capable de dire là où on met le curseur.*

René : *Ce qui pourrait être intéressant c'est de simplifier la construction du bateau, peut-être qu'il sera plus lourd car on y mettra moins de matériaux impactant et donner la possibilité aux bateaux d'avoir peut-être un système de régulation arrière via des porteurs voire un système d'asservissement, je ne sais pas pour avoir quelque chose de mieux maîtrisé, qui permettrait d'avoir une flotte plus homogène, est-ce que ce n'est pas une solution attractive ?*

Nicolas : *Je partage l'avis que c'est plus facile de faire des arbitrages sur les coûts si on développe un accès à la performance par ailleurs qui permette de stabiliser ou d'avoir cette augmentation en pente douce des bateaux des générations antérieures. Je dis n'importe quoi mais accepter des foils à 9 m³, peut-être que ça va être 300 000 euros de plus mais pour être à performance égale, on pourra faire 1 M de gain sur la coque.*

Thomas : *C'est le genre de piste intéressante. Si on accepte 200 kg en plus dans les coques en simplifiant les matériaux et procédés, et qu'en échange on met des plans porteurs, est-ce qu'on ne fait pas des bateaux encore plus attractifs sans faire exploser les coûts ?*

Nicolas : *Le gradient de performance est tellement fort sur les appendices. J'exagère peut-être mais un bateau avec des grands foils, on pourrait presque le construire en verre pour être à iso-performance. Je trouve qu'il y a un exemple intéressant sur la dernière campagne, les bateaux de Jean Le Cam et Eric Bellion ont coûté aussi cher que Charal 1. Même quand on fait ce qu'on veut sur des choix très tranchés (foils ou pas de foils) pour réduire les coûts, l'environnement économique national, européen ou mondial fait que ça augmente. Si on veut réfléchir à ça, il faut travailler à euro constant et pas à euro courant sinon on n'atteindra jamais nos objectifs. Sur toutes les pièces que l'on prend à l'identique, entre 2021 et 2026, on a pris 20-25%. Si on veut aller au-delà de figer l'image et aller plus loin dans la maîtrise des coûts, il faut être plus inventif que juste se mettre des contraintes. Il faut repenser à ce que peut être un IMOCA, comment on peut traiter les problèmes de comportement ou de performance pour accepter des contraintes de mise en œuvre ou de réduction d'électronique qui sont de second ordre dans la performance pour être à iso-performance et avoir fait un plus gros gap en respect des coûts.*

René : *Je suis assez raccord. C'est bien le TC qui peut nourrir ces discussions qui restent politiques et très généralistes en dehors du TC. On a sûrement quelque chose à jouer. Il faut qu'on réussisse à dégager les grandes lignes en 2026. Si on y arrive, on aura fait le job. Sinon, il se passera quoi, on ne sait pas. Peut-être rien aussi et ça continuera. Mais je pense que si on veut continuer à ce que les sponsors mettent de l'argent pour faire un sport intéressant autour du monde, au large, il faut qu'on soit innovants. On peut laisser faire, comme les Ultim qui n'imposent aucune contrainte et l'attractivité se fait naturellement. Est-ce que c'est intéressant ? Les JO ne se feront pas sur nos bateaux, on peut trouver un autre terrain de jeu et nous l'avons. Continuons à positionner notre segment de bateau ou à mieux le positionner plutôt que de rester les mains dans les poches. C'est facile à dire.*

Nicolas : *Comment on essaie de structurer ça ?*

René : *A nous cellule technique de vous amener à travailler avec nous pour proposer quelque chose.*

Thomas : *On pourrait réfléchir entre nous pour vous proposer un schéma de réunion en divisant plus les sujets pour se concentrer sur des choses plus spécifiques.*

René : *Les sujets sont liés, c'est assez transversal, ce n'est pas si simple. C'est un beau challenge.*

Nicolas : *Il faudrait peut-être mettre quelque chose sur les objectifs pour se dire de quoi on parle et savoir quel est l'objectif que nous donne le CA.*

René : *Si l'on nous dit qu'un bateau ne peut pas coûter plus de 7M est-ce que cela a du sens ? Ou est-ce que c'est synthétiser les meilleurs procédés nécessaires et évacuer ceux qui ne le sont pas, la démarche de maîtrise des coûts ? Est-ce que c'est faire en sorte que la conception du bateau et les*

heures qui doivent être passées pour ça, soit simplifiée pour limiter le nombre d'heures ? C'est une réflexion qu'il faut avoir avec les architectes et les calculateurs.

→ Ces éléments seront transmis au CA et à la commission coût.

7 QUESTIONS DIVERSES

7.1 ÉTUDE ALARMES CONFIGURATIONS VOILES

→ Le TC est-il intéressé de mutualiser une étude auprès de Gsea concernant les niveaux d'alarmes pour diverses configurations de voiles ?

→ Pas de retours du TC.

7.2 NOTION D'ASSITANCE

Plusieurs retours reçus de différents membres du TC concernant ce qui est autorisé ou pas vis-à-vis de l'assistance en termes d'IA et d'agents.

Ces questions ont été transmises à la Commission Sportive.

L'idée est que la CS définisse la philosophie et le TC ou les experts traduiront cette philosophie en réglementation.

7.3 RETOUR ÉTAI J2

Noémie : Avez-vous eu des retours des essais en cours sur l'étai de J2 en deux parties ?

Marie : J'ai eu Simon début de semaine, un premier étai a été mise en place sur Initiatives Cœur. Nous n'avons pas encore eu de retours sur ce sujet.

Fin du TC du 23 avril 2026.