Voici les quelques spécificités de la moth class.

Les bateaux ne peuvent être mis à l’eau et revenir à terre dans du shore breack

L’attente est très difficile en moth, tout doit être fait pour limiter ces phases au maximum :

Aller sur l’eau quand on est quasi sur de courir

Utiliser le système GP Finish

Les pénalités 720 sont remplacé par 360

Nous pouvons changé de matériel autant de fois que voulu seul un retour à terre est obligatoire pour changer de foils, il est d’ailleurs important de définir dans quelle zone ce retour à terre est autorisé.

Il n’y a pas de vent mini et maxi, tout ce fait à l’appréciation du comité généralement en concertation avec les coureurs

pour le vent fort l’état de la mer prédomine sur la force du vent, pour info 20 kts = vent fort 25kts = vent très fort 25 et + = vent très fort à trop fort

Pour le vent léger on essais d’avoir 8 kts sur le plan d’eau pour y aller

Si 50% et plus de la flotte vole il est en général possible de lancer un procédure, si la procédure abouti sur un départ les time limits prennent le relais pour décider d’une annulation de manche

Définition des times limit

20 mn pour teindre la bouée au vent pour le premier,

45 mn pour le premier pour atteindre l’arrivée,

la ligne d’arrivé est ouverte pendant 20 mn après l’arrivé du premier

Le système d’arrivée utilise le mode dit Grand Prix Finish, cela peut quelques fois déstabiliser certain comité peut habitué à ce type de système.

L’avantage de ce système est de permettre à des concurrents débutants et d’obtenir un classement mais également de réduire le temps d’attente entre les manches et donc de pouvoir courir plus de manches par jours.

Pour bien fonctionner le système doit être bien comprit par les organisateur et suivant la taille de la flotte une certaine logistique doit être mise en place pour assurer son bon fonctionnement.

C’est finalement assez simple il faut le penser comme pour un grand Prix de formule 1, une fois le premier arrivé on agite le drapeau à damier et tout le monde s’arrête au passage de la ligne d’arrivée indépendamment du nombre de tours effectués.

Ce système dit Grand Prix Finish fonctionne exactement de la même manière, une fois le premier arrivé le comité hisse un pavillon bleu pour signalé l’ouverture de la ligne pour 20 mn

tous les concurrents arrivant à la marque sous le vent doivent alors venir couper la ligne d’arrivé indépendamment du nombre de tours effectués

Ceux ayant effectué 3 tours sont classé devant ceux ayant effectué 2 tours

Ceux ayant effectué 2 tours sont classé devant ceux ayant effectué 1 tours

Ceux ayant effectué 1 tours sont classé devant ceux ayant effectué 0 tours

Les concurrents n'arrivant à couper la ligne d’arrivée dans les 20 mn après le passage du premier seront classé en fonction de leur dernier passage à la marque sous le vent.

Les concurrents n’ayant pas réussi à enrouler une fois la marque sous le vent seront classés DNF

Le classement final se fait en comparant les ordres d’arrivée et les ordre de passage sous le vent.

Pour assuré le fonctionnement de ce système il faut :

Pointer systématiquement tous les bateaux passant à la bouée sous le vent par ordre chronologique.

Avoir du personnel vif et doté d’une bonne vue, les passages peuvent être très dense par moment

Doubler le système de pointage, par un dictaphone ou caméra, le dictaphone étant le mieux

Prévoir assez de batterie pour ces équipements

Placer le bateau viseur suffisamment proche de la marque sous le vent pour permettre au personnel de voir les numéros de voiles, mais ne pas gêner les naviguants.

Ajouter des bow numbers aux bateaux pour doubler le mode d’identifications dans les grandes compétitions.

Pour les grosses régates les pointages d’arrivée et marques sous le vent sont envoyé à terre à la fin de chaque manches, du personnel se chargeant de dépouiller les résultats.

La classe fournir un tableur exel pour aider au traitement des résultats, il faut y rentrer :

Liste des inscrits

Pointage sous le vent

Pointage arrivé