

Instructions de courses
Finale Master BZH
Centre Nautique de St Cast
Jeudi 11 Juin 2026

1. REGLES

La régata sera régie par :

- 1.1 les règles telles que définies dans *Les Règles de Course à la Voile (RCV)*,
- 1.2 les règlements fédéraux,
Le règlement du championnat Master BZH.

2. AVIS AUX CONCURRENTS

- 2.1 Les avis aux concurrents seront affichés sur le tableau officiel d'information situé au club house

3. MODIFICATIONS AUX INSTRUCTIONS DE COURSE

Toute modification aux instructions de course sera affichée au plus tard 1 heures avant le signal d'avertissement de la course dans laquelle elle prend effet, sauf tout changement dans le programme des courses qui sera affiché avant 20h00 la veille du jour où il prendra effet.

4. SIGNAUX FAITS A TERRE

- 4.1 Les signaux faits à terre sont envoyés au mât de pavillons situé au CNSC.
- 4.2 Quand le pavillon Aperçu est envoyé, le signal d'avertissement ne pourra pas être fait moins de 60minutes après l'affalé de l'Aperçu (ceci modifie Signaux de course).

5. PROGRAMME DES COURSES

- 5.1 Dates des courses

Date	Classe	Signal d'avertissement
11/06/2026	J80	11h30

- 5.2 Pour prévenir les bateaux qu'une course ou séquence de courses va bientôt commencer, un pavillon Orange sera envoyé avec un signal sonore cinq minutes au moins avant l'envoi du signal d'avertissement.
- 5.3 Le dernier jour de course programmé, aucun signal d'avertissement ne sera fait après 15h00.

6. PAVILLONS DE CLASSE

Le pavillon de classe est le pavillon le CN St Cast

7. ZONES DE COURSE

L'emplacement des zones de course est dans la baie de St Cast

8. LES PARCOURS

- 8.1 Les parcours sont décrits en **annexe**
- 8.2 Au plus tard au signal d'avertissement, le comité de course indiquera le parcours à effectuer, et si nécessaire, le cap et la longueur approximatifs du premier bord du parcours.
- 9 Un bateau du comité de course signalant un changement d'un bord du parcours est une marque.

10. Utilisation des bateaux.

-Si un pavillon Jaune est hissé sur le bateau comité pendant la procédure de départ, l'usage du Spi est interdit sur cette manche.

11. DEPART

- 11.1 La ligne de départ sera entre le mât arborant un pavillon orange sur le bateau du comité de course à l'extrémité tribord et le côté parcours de la marque de départ à l'extrémité bâbord.

11.3 Un bateau qui ne prend pas le départ au plus tard 4 minutes après son signal de départ sera classé DNS (ceci modifie les RCV A4 et A5).

11.4 Un bateau du Comité de Course annoncera si possible les numéros ou les noms des bateaux OCS au plus tôt 1 minute après le signal de départ sur le canal VHF de la course. L'absence

d'émission ou de réception VHF ne peut donner lieu à demande de réparation (ceci modifie la RCV 60.1(b)).

13. L'ARRIVEE

13.1 La ligne d'arrivée sera la ligne départ en sens inverse.

14. SYSTEME DE PENALITE

14.1 Pour toutes les classes modifiées les RCV de sorte que la pénalité de deux tours est remplacée par une pénalité d'un tour.

14.2 *Un arbitrage direct sera mis en place sur l'eau suivant les UF en annexe.* Le système de pénalité est défini dans l'annexe UF de World Sailing (voir Annexe).

15. TEMPS CIBLE ET TEMPS LIMITES

15.1 Les temps cible sont les suivants : 30min pour une course.

15.2 Les bateaux ne finissant pas 10 minutes après premier bateau ayant effectué le parcours et fini seront classés DNF (ceci modifie les RCV 35, A4 et A5).

17. CLASSEMENT

17.1 2 courses doivent être validées pour valider la compétition.

17.2 Courses retirées

Quand moins de 4 courses ont été validées, le classement général d'un bateau sera le total de ses courses.

(b) Quand 4 courses ou plus ont été validées, le classement général d'un bateau sera le total de ses courses moins la plus mauvaise.

18. REGLES DE SECURITE

18.2 Le canal VHF utilisé en course est le 72

18.3 **Utilisation du Bout dehors :**

Sauf si les règles de classe le précisent autrement, la sortie du bout dehors est autorisée uniquement pour établir et porter le spinnaker.

19. REMPLACEMENT DE CONCURRENT OU D'EQUIPEMENT [DP]

19.1 Le remplacement de concurrents ne sera pas autorisé sans l'approbation écrite préalable du comité de course ou du jury.

19.2 Le remplacement d'équipement endommagé ou perdu ne sera pas autorisé sans l'approbation du comité technique ou du comité de course. Les demandes de remplacement doivent lui être faites à la première occasion raisonnable.

20. CONTROLES DE JAUGE ET D'EQUIPEMENT

20.1 Un bateau ou son équipement peuvent être contrôlés à tout moment pour vérifier la conformité aux règles de classe et aux instructions de course. Sur l'eau, un membre du comité technique peut demander à un bateau de rejoindre immédiatement une zone donnée pour y être contrôlé.

20.2 Un bateau doit être conforme aux règles 5minutes avant son signal d'avertissement. [DP]

26. COMMUNICATION RADIO [DP]

Sauf en cas d'urgence, un bateau qui est en course ne doit ni émettre ni recevoir d'appels vocaux ou de données qui ne sont pas disponibles pour tous les bateaux.

28. DECISION DE COURIR

La décision d'un concurrent de participer à une course ou de rester en course relève de sa seule responsabilité. En conséquence, en acceptant de participer à la course ou de rester en course, le concurrent décharge l'autorité organisatrice de toute responsabilité en cas de dommage (matériel et/ou corporel).

ARBITRES DESIGNES

Président-e du comité de course : **Curtenelle Christian**

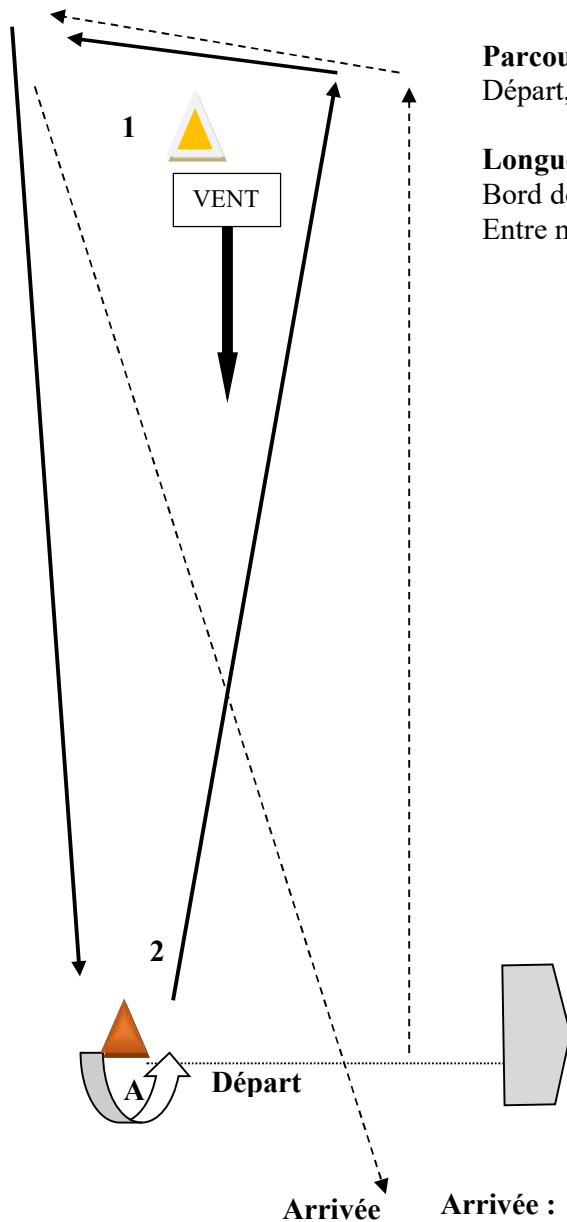
Président-e du comité technique : **Maxime Rousseaux**

ANNEXE PARCOURS »

Description des parcours incluant les angles approximatifs entre les bords, l'ordre de passage des marques et leur côté requis, la longueur indicative des parcours, les portes ou les marques à contourner où le parcours pourra être réduit

1 - Parcours "banane":

Marques : 1
Bouée triangle **Jaune**
Marques : 2
Bouée triangle **Jaune**



Côté requis : les marques 1,2 sont à laisser à Bâbord

Parcours normal :
Départ, 1, 2, 1, Arrivée

Longueurs approximatives :
Bord de près : environ 0,6 Mille
Entre marques 1 et 2 : 80mettres

Comité de course
Pavillon orange

Arrivée :
Entre le mat arborant un pavillon orange sur le bateau comité et la bouée N°3.
(ligne de départ en sens inverse).

ANNEXE AUX INSTRUCTIONS DE COURSE REGLES D'UTILISATION DES BATEAUX

1. GENERALITES Les règles de classe ne s'appliquent pas. Tous les efforts étant faits pour que les bateaux soient identiques, d'éventuelles variations ne pourront donner lieu à réparation (ceci modifie la RCV 62).

1.1 Pour rester admissible, l'équipage doit déposer une caution pour dommage de 1500 €.

1.2 La caution pour dommage est la limite de responsabilité de chaque skipper pour chaque incident.

1.3 Chaque skipper est responsable des dommages ou de la perte de son bateau, sauf responsabilité autre déterminée par le jury.

1.4 PAVILLONS et COMBINAISON DE VOILES POSSIBLE

Pas de pavillon Grand-voile haute + Foc + Spi autorisé

Pavillon Jaune : spi interdit

1.5 Le Comité de Course décidera des bateaux utilisés pour chaque course et s'il décide qu'un bateau ne doit pas être utilisé, le skipper ayant eu l'attribution de ce bateau utilisera temporairement un autre bateau.

1.6 Le Comité de Course peut autoriser l'utilisation d'un bateau de remplacement quand il est certain que le bateau

d'origine est endommagé et que le temps de réparation sera trop long.

1.7 AVARIE ET TEMPS POUR REPARER

1.7.1 Avant l'envoi du pavillon orange d'une course ou dans les 3 minutes après être monté à bord de son bateau,

selon ce qui est le plus tard, une équipe peut arborer un pavillon « Blanc » pour signaler au comité technique sur l'eau une avarie ou un dommage du bateau, de ses voiles ou une blessure d'un équipier et réclamer un retard pour le prochain départ qui devra être confirmé au comité de course par le comité technique. Ce bateau doit en informer

immédiatement la Commission Technique par VHF en précisant la nature de l'avarie et se diriger aussitôt que possible du côté sous le vent du bateau du comité de course et y rester, sauf indication autre de la commission technique.

1.7.2 Le temps accordé pour les réparations sera à la discrétion du comité de course / commission technique.

1.7.3 Après l'envoi du signal d'avertissement, une course ne sera ni retardée ni annulée en raison d'une avarie.

1.7.4 Sauf lorsque la RCV 62.1(b) s'applique, le fait de ne pas effectuer les réparations dans le temps imparti ou des

avaries survenues après l'envoi du pavillon orange, ne pourra donner lieu à réparation. Ceci modifie la RCV 62.

2. ACTIONS ET ELEMENTS INTERDITS

Sauf en cas d'urgence ou pour éviter un dommage ou une blessure, ou en cas de consigne différente d'un arbitre ou

d'un membre de l'AO, les actions suivantes sont interdites :

2.1 Tout ajout, oubli, ou modification de l'équipement fourni.

2.2 L'utilisation de tout équipement dans un but différent de son but d'origine.

2.3 Le remplacement de tout équipement sans l'accord du Comité de Course.

2.4 Manier le bateau de telle façon que l'on puisse raisonnablement prévoir qu'un dommage significatif va en résulter.

2.5 Déplacer un équipement de sa position initiale de rangement, sauf lorsqu'il est en cours d'utilisation.

2.6 Embarquer à bord d'un bateau sans autorisation préalable.

2.7 Quitter l'emplacement à quai ou le mouillage sans avoir reconstitué le montant total de la caution pour dommages, ou sans avoir eu l'autorisation du Comité de course.

2.8 Gruter un bateau sans autorisation expresse du comité de course ou nettoyer des surfaces sous la ligne de flottaison.

2.9 Mettre des pennons sur le spinnaker.

2.10 Transpercer les voiles, même pour mettre des pennons.

2.11 Les transmissions radio (y compris les téléphones portables), sauf en cas d'urgence ou pour signaler un dommage ou répondre à une demande du Comité de course.

2.12 Régler ou modifier la tension du gréement dormant.

2.13 Ne pas passer par les chariots ou poulies de la voile d'avant avant de border.

2.14 L'utilisation d'instruments électroniques autres que montres.

2.15 Marquer directement la coque, le pont et les cordages avec une encre indélébile.

2.16 Aucun bout, écoute, câble, sangle ou autre matériau ne pourra être accroché aux haubans pour étendre, améliorer, faciliter la position de rappel de l'équipage.

2.17 Avoir le bout dehors sorti, sauf lorsqu'on envoie, porte ou affale le spinnaker. Le bout dehors devra être complètement rétracté à la première occasion raisonnable après avoir affalé le spinnaker.

2.18 Se suspendre aux haubans (bas-haubans compris) au-dessus des ridoirs inférieurs et au pataras pour faciliter le

virement ou l'empannage, ou pour aider la projection d'un membre de l'équipage hors du bateau est interdite.

2.19 Une infraction à l'article 2.16, 2.17, ou 2.18 de cette annexe ne peut faire l'objet d'une réclamation par les

bateaux mais peut faire l'objet d'une action des umpires. Ceci modifie la RCV 60.1(a).

2.20 Utiliser un système autre que les écoutes de foc et de grand-voile en tension pour projeter leur corps à l'extérieur.

3. ACTIONS ET ELEMENTS AUTORISES

3.1 Embarquer les équipements suivants : (a) Les principaux outils, (b) ruban adhésif, (c) bouts ou élastiques de 4 mm de diamètre ou moins, (d) montre, chronomètres et compas à main, (f) manilles et manillons, (g) velcro, (h) pavillons rouge.

3.2 Utiliser les éléments listés en 3.1 pour : (a) éviter que les bouts, voiles et écoutes ne s'emmêlent, (b) empêcher

que les voiles ne soient endommagées ou tombent par-dessus bord, (c) marquer les repères de réglage, (d) effectuer

des réparations mineures et réglages autorisés.

3.3 Modifier le nombre de palans de l'écoute de grand-voile.

3.4 Utiliser un cunningham. Celui-ci devra comporter deux brins et être fixé au vit-de-mulet, passer par l'oeillet de la

grand-voile prévu à cet effet et passer dans le taquet fixé sur le mât.

3.5 Réparation de fortune, sous réserve d'utiliser le matériel de réparation autorisé et que la réparation soit réalisée

en « bon marin » et n'entraîne aucun risque de détérioration supplémentaire.

4. ACTIONS ET ELEMENTS OBLIGATOIRES

4.1 Compléter un rapport écrit de dommage avant de quitter le bateau et le soumettre au Comité de Course et à la

Commission Technique, même si le dommage ou la perte n'est pas enregistré. Les rapports doivent inclure les preuves que les éléments peuvent endommager ou désavantager le bateau lors des courses ultérieures.

4.2 A la fin de chaque journée de navigation : (a) rincer le bateau, plier et ranger dans les sacs et à leur place les voiles, comme demandé, (b) laisser le bateau dans le même état que lors du premier embarquement ce même jour,

4.3 A la fin de chaque jour de navigation du bateau, nettoyer le bateau (intérieur et pont), enlever tous les déchets,

4.4 Se conformer à toute règle, y compris aux limitations de vitesse et marques de navigation, lors du départ ou retour au mouillage ou à l'appontement

4.5 fixer les voiles sur le mât au moyen du matériel fourni par l'organisateur,

4.6 Régler les voiles d'avant en utilisant uniquement l'écoute utilisée pour régler la voile,

4.7 En cas de réparation de fortune, il est obligatoire d'avertir aussitôt que possible et avant la course suivante la

commission technique pour une remise en conformité.

4.8 Avoir l'arrière des cuisses en contact avec la coque du bateau en position de rappel.

ANNEXE UF

UMPIRED FLEET RACING / COURSE EN FLOTTE JUGEE SUR L'EAU

Championnat Flotte Partagée Bretagne – Etape 2

Version : Mai 2025

Les courses en flotte jugées sur l'eau doivent être courues selon les Règles de Course à la Voile telles que modifiées par cette annexe. Les courses seront jugées sur l'eau. Les modifications de règles en UF1 ont été approuvées par World Sailing selon la réglementation 20.3(d)(ii), à la condition que seules les options proposées soient utilisées et que l'épreuve ou l'étape respecte les limites suivantes :

1. *Taille maximale de la flotte : 25 bateaux*
2. *Ratio maximal bateaux umpire/bateaux : 1:5, le ratio recommandé étant de 1:3, notamment pour l'arbitrage d'une flotte de performances égales ou lorsqu'une configuration de parcours répartit une flotte sur une zone étendue.*
3. *Si une autorité organisatrice souhaite utiliser l'annexe UF lorsque la taille maximale de la flotte ou le ratio maximal dépasse ces limites, elle doit obtenir l'approbation préalable de la CCA. Les demandes doivent être envoyées à : cca@ffvoile.fr*

Ces limites s'appliquent au nombre de bateaux de la flotte au départ de l'épreuve ou de l'étape. Une autorité organisatrice ou un comité de course ne manipulera pas intentionnellement l'épreuve ou l'étape afin de contourner ces limites.

Une autorité organisatrice dont la flotte dépasse ces limites peut choisir d'utiliser l'annexe semi direct. Les instructions de course standard à cet effet sont disponibles sur www.sailing.org/racingrules et <https://arbitrage.ffvoile.fr/>

Cette annexe s'applique uniquement quand il y est fait référence dans l'avis de course et qu'elle est disponible pour tous les concurrents.

- UF1 MODIFICATIONS AUX DEFINITIONS, AUX REGLES DES CHAPITRES 1 ET 2, ET A LA REGLE 70**
- UF1.1** Ajouter à la définition de *Route normale* : « Un bateau effectuant une pénalité ou manœuvrant pour effectuer une pénalité ne navigue pas sur une *route normale* ».
- UF1.2** Ajouter à la règle 2 : « En course, un bateau n'est pas obligé d'effectuer une pénalité à moins qu'un umpire lui ait signalé un pénalité à faire. »
- UF1.3** Ajouter une nouvelle règle 7 au chapitre 1 :
- 7 DERNIER POINT DE CERTITUDE**
- « Les umpires supposeront que l'état d'un bateau ou sa relation avec un autre bateau n'a pas changé, tant qu'ils ne sont pas certains que cet état a changé. »
- UF1.4** Renommer le texte de la règle 14 en 14.1 et ajouter
- 14.2 En cas de contact ayant causé un dommage, ou si les umpires décident qu'un bateau a enfreint la règle 14 et qu'un dommage en a résulté, ils peuvent, sans instruction, imposer une pénalité en points à tout bateau impliqué dans l'incident. La pénalité minimum à appliquer dans ce cas est de 2 points.
- 14.3 En cas de contact entre les coques, les umpires peuvent, sans instruction, imposer une pénalité en points de 1 point à un bateau qui a été pénalisé dans l'incident. De plus, les umpires peuvent également imposer une pénalité en points de 1 point à d'autres bateaux s'ils estiment que ces bateaux ont contribué au contact.
- UF1.5** Quand la règle 20 s'applique, les signaux de bras suivants sont requis, en plus des appels à la voix :
- (a) pour "*place pour virer*", pointer clairement et plusieurs fois vers la direction au vent, et
- (b) pour « *Virez* », pointer clairement et plusieurs fois vers l'autre bateau et déplacer le bras vers la direction au vent.
- UF1.6** La règle 70.1 est remplacée par : Une partie à une instruction peut seulement faire appel d'une décision du jury ou de ses procédures, mais pas des faits établis, en vertu de la règle 69, qu'à l'autorité nationale, sauf lorsque la règle 70.3 s'applique.
- UF1.7** La règle 70.2 est supprimée.
- UF1.8 Règles expérimentales**
- (a) La définition de *Place à la marque* est modifiée comme suit :
Place à la marque *Place* pour un bateau pour naviguer pas plus loin que sa *route normale* pour contourner ou passer la *marque* du côté requis.
- (b) Sans objet
- (c) La règle 17 est supprimée.
- UF2 MODIFICATIONS AUX AUTRES REGLES**
- UF2.1** La règle 28.2 est modifiée comme suit :
- 28 EFFECTUER LA COURSE**
- 28.2. Un bateau peut corriger toute erreur commise en effectuant la course, tant qu'il n'a pas contourné la *marque* suivante ou coupé la ligne d'arrivée pour *finir*.
- UF2.2** La règle 31 est modifiée comme suit :
- 31 TOUCHER UNE MARQUE**
- Pendant qu'il est *en course*, ni l'équipage ni une quelconque partie de la coque d'un bateau ne doit toucher une *marque* de départ avant de *prendre le départ*, une *marque* qui commence, délimite ou termine le bord du parcours sur lequel il navigue, ou une *marque* d'arrivée après avoir *fini*. De plus, pendant qu'il est *en course*, un bateau ne doit pas toucher un bateau du comité de course qui est également une *marque*.
- UF2.3** Les règles P1 à P4 ne s'appliquent pas.

UF3 RECLAMATIONS ET PENALITES SUR L'EAU

UF3.1 La règle 44.1 est modifiée comme suit : « Un bateau peut effectuer une pénalité quand il est susceptible d'avoir enfreint une ou plusieurs règles du chapitre 2 dans un incident pendant qu'il est *en course* (sauf la règle 14 quand il a causé un dommage sérieux ou une blessure), la règle 31 ou la règle 42. Cependant,

- (a) quand il est susceptible d'avoir enfreint une règle du chapitre 2 et la règle 31 dans le même incident, il n'a pas besoin d'effectuer la pénalité pour l'infraction à la règle 31;
- (b) s'il a causé une blessure ou un dommage sérieux ou, malgré une pénalité effectuée, a obtenu un avantage significatif dans la course ou la série grâce à son infraction, sa pénalité doit être d'abandonner.

UF3.2 La pénalité dans la règle 44.2 est une pénalité d'un tour

UF3.3 Réclamations sur l'eau par des bateaux et pénalités

- (a) Pendant qu'il est en course, un bateau peut réclamer contre un autre bateau selon une règle du chapitre 2 (sauf la règle 14) pour un incident dans lequel il était impliqué ou selon la règle 31 ou la règle 42 en arborant ostensiblement un pavillon Y à la première occasion raisonnable pour chaque réclamation. Il doit affaler le pavillon avant, ou à la première occasion raisonnable après qu'un bateau impliqué dans l'incident a effectué spontanément une pénalité ou après une décision d'umpire.
- (b) Un bateau qui réclame comme prévu dans la règle UF3.3(a) n'a pas droit à une instruction. À la place, un bateau impliqué dans l'incident peut reconnaître avoir enfreint une règle en effectuant spontanément une pénalité. Un umpire peut pénaliser tout bateau ayant enfreint une règle et n'ayant pas été exonéré, sauf si le bateau a effectué spontanément une pénalité.

UF3.4 Pénalités et réclamations à l'initiative d'un umpire

- (a) Quand un bateau
 - (1) enfreint la règle 31 et n'effectue pas de pénalité,
 - (2) enfreint la règle 42,
 - (3) obtient un avantage malgré une pénalité effectuée,
 - (4) commet une infraction à la sportivité, ou
 - (5) ne respecte pas la règle UF3.6,
 - (6) ne respecte pas les règles d'utilisation des bateaux ou les zones de navigation interdites.

un umpire peut le pénaliser sans réclamation d'un autre bateau en lui signalant conformément à la règle UF3.5(b), ou UF3.5(c). Si un bateau est pénalisé selon la règle UF3.4(a)(5) pour ne pas avoir effectué une pénalité ou pour ne pas l'avoir effectuée correctement, la pénalité initiale est annulée,

- (b) Un umpire qui décide, en se basant sur sa propre observation ou sur un rapport reçu de quelque source que ce soit, qu'un bateau peut avoir enfreint une règle, autre que la règle UF3.6 ou que la règle 28 ou une règle listée dans la règle UF3.3(a), peut informer le jury pour qu'il prenne une action supplémentaire selon la règle 60.1. Cependant, il n'informerait pas le jury d'une infraction alléguée à la règle 14 sauf en cas de dommage ou blessure.
- (c) Lorsqu'un bateau ne se conforme pas à la règle UF2.1 (règle 28.2), un arbitre doit le disqualifier conformément à la règle UF3.5(c).

UF3.5 Signaux des umpires

Un umpire signalera une décision de la façon suivante :

- (a) un pavillon vert et blanc avec un long signal sonore signifie « pas de pénalité »
- (b) un pavillon rouge avec un long signal sonore signifie « une pénalité a été donnée ou reste en suspens ». L'umpire hèlera ou identifiera chaque bateau dans ce cas
- (c) un pavillon noir avec un long signal sonore signifie « un bateau est disqualifié ». L'umpire hèlera ou identifiera le bateau disqualifié.

UF3.6 Pénalités imposées

- (a) Un bateau pénalisé selon la règle UF3.5(b) doit effectuer une pénalité.
- (b) Un bateau disqualifié selon la règle UF3.5(c) doit quitter rapidement la zone de course.

UF4 ACTIONS DU COMITE DE COURSE

UF5 RECLAMATIONS ; DEMANDES DE REPARATION OU DE REOUVERTURE ; APPELS ; AUTRES PROCEDURES

UF5.1 Aucune procédure d'aucune sorte ne peut être engagée en relation avec l'action ou l'absence d'action d'un umpire.

UF5.2 Un bateau ayant l'intention de

- (a) réclamer contre un autre bateau selon une règle autre que la règle UF3.6 ou la règle 28, ou une règle listée dans la règle UF3.3(a),
- (b) réclamer contre un autre bateau selon la règle 14 s'il y a eu un contact ayant causé dommage ou blessure, ou
- (c) demander réparation

N'est pas tenu d'arborer un pavillon rouge ou de héler Protest et il doit en informer le comité de course de la manière suivante : héler le comité de course dans les 2 minutes de l'arrivée du dernier.

UF5.3 Le comité de course doit informer rapidement le jury de toute réclamation ou demande de réparation faite selon la règle UF5.2

UF5.4 Le comité de course ne réclamera pas contre un bateau.

UF5.5 Le comité technique ne réclamera contre un bateau en vertu de la règle 60.1 que lorsqu'il décide qu'un bateau ou un équipement personnel n'est pas conforme aux règles de classe, à la règle 50 ou aux règles du règlement d'équipement de l'épreuve.

UF5.6 Le temps limité défini dans la règle UF5.2 s'applique également aux réclamations selon les règles UF5.4 et UF5.5 quand ces réclamations sont autorisées. Le jury doit prolonger ce temps limite s'il existe une bonne raison de le faire.

UF5.7 Instructions

Sauf pour une instruction selon la règle 69.2

- (a) Les réclamations et les demandes de réparation n'ont pas besoin d'être faites par écrit.
- (b) Le jury peut informer le réclamant et programmer l'instruction de toute façon qu'il estime appropriée et peut le communiquer oralement.
- (c) Le jury peut recueillir les dépositions et conduire l'instruction de toute façon qu'il estime appropriée et peut communiquer sa décision oralement.
- (d) Les décisions du jury qui modifient le score d'un ou plusieurs bateaux doivent être communiquées à tous les bateaux.

UF5.8 La règle 60.5 est supprimée et remplacée par : « Quand le jury décide qu'un bateau a enfreint une règle et qu'il n'est pas exonéré, il peut imposer une pénalité autre que la disqualification (y compris l'absence de pénalité). Si un bateau enfreint une *règle* quand il n'est pas *en course*, le jury doit décider s'il appliquera une pénalité dans la course la plus proche dans le temps à cet incident ou s'il prendra tout autre arrangement ».

UF5.9 La règle 63.7(b) est modifiée comme suit « Une *partie* dans l'instruction selon cette annexe ne peut demander une réouverture ».