

INSTRUCTIONS DE COURSE

WLS TROPHY 2026 / L'Occitane

Cercle Nautique de Palavas 05/06 septembre 2026

Grade 5A

La mention [NP] (No Protest) dans une règle des instructions de course (IC) signifie qu'un bateau ne peut pas réclamer contre un autre bateau pour avoir enfreint cette règle. Ceci modifie la RCV 60.1

La mention [DP] (Discretionary penalty) dans une règle des IC signifie que la pénalité pour une infraction à la règle peut, à la discrétion du jury, être inférieure à une disqualification

1 REGLES

1.1 L'épreuve est régie par :

- Les règles telles que définies dans *Les Règles de Course à la Voile*
- Les règlements fédéraux dont le règlement 2026 du WLS TROPHY
- L'annexe UF pour l'arbitrage direct sur l'eau
- Les règles d'utilisation des bateaux (annexe aux IC)

1.2 Les règles de classe ELLIOTT 6 ne s'appliquent pas

1.3 Les manifestations sportives sont avant tout un espace d'échanges et de partage accessible à toutes et à tous. A ce titre, il est demandé aux concurrentes et accompagnateurs.trice de se comporter en toutes circonstances, à terre comme sur l'eau, de façon courtoise et respectueuse indépendamment de l'origine, du genre, ou de l'orientation sexuelle des autres participantes ou accompagnateurs.trice. Une concurrente ou accompagnateur.trice qui ne respecterait pas ces principes pourra être pénalisé selon la RCV 2 ou 69.

2. MODIFICATIONS AUX INSTRUCTIONS DE COURSE

- 2.1 Toute modification aux IC sera affichée au plus tard une heure avant le premier signal d'avertissement du jour de son entrée en vigueur, sauf tout changement dans le programme des courses qui sera affiché avant 20h00 la veille du jour où il prendra effet.
- 2.2 Des modifications à une instruction de course peuvent être faites sur l'eau. Elles seront signalées par l'envoi du 2ème substitut avec trois signaux sonores. Un arbitre ou un membre de l'OA les communiquera par oral ou par écrit.

3. COMMUNICATIONS AVEC LES CONCURRENTS

- 3.1 Les avis aux concurrents seront affichés sur le tableau officiel d'information dont l'emplacement est situé dans le Yacht Club de la capitainerie ; ils seront également mis en ligne sur le WhatsApp de la WLS l'Occitane (QR code ci-dessous).
- 3.2 Le PC course est situé au Yacht Club de la capitainerie.
- 3.3 Un groupe WhatsApp « WLS l'Occitane » sera mis en place pour relayer les informations :

WLS L Occitane 2026
Groupe WhatsApp



4. CODE DE CONDUITE [DP] [NP]

- 4.1 Les concurrents et les accompagnateurs doivent se conformer aux demandes justifiées des arbitres.
- 4.2 Les concurrents et les accompagnateurs doivent placer la publicité fournie par l'autorité organisatrice avec soin, en bon marin, conformément aux instructions d'utilisation et sans gêner son fonctionnement

5. SIGNAUX FAITS A TERRE

- 5.1 Les signaux faits à terre sont envoyés au mât de pavillons situé au Yacht Club de la capitainerie
- 5.2 Quand le pavillon Aperçu est envoyé, le signal d'avertissement ne pourra pas être fait moins de 30 minutes après l'affalé de l'Aperçu (ceci modifie Signaux de course).

6. PROGRAMME DES COURSES

- 6.1 Date et heures des courses :

DATES	HORAIRES	PROGRAMME
Vendredi 4 septembre	11h00-17h00 14h30 – 16h30 16h45 – 18h45	Confirmation inscriptions 1 ^{er} créneau entraînement 2 ^{ème} créneau entraînement
Samedi 5 septembre	8h30 à 10h00 10h15 11h15 19h00	Confirmation des inscriptions Briefing des skippers Premier signal d'avertissement, courses à suivre Soirée des équipages
Dimanche 6 septembre	9h00 10h00 A partir de 17h00	Briefing des skippers Premier signal d'avertissement, courses à suivre Remise des prix

La confirmation des inscriptions avec dépôt du chèque de caution se fera à la Maison de la Mer

Les briefings et la remise des prix se feront au Yacht Club de la capitainerie.

Le repas des équipages se fera à 19 heures à la maison de la mer.

Il n'y aura pas de début de procédure après 16h00 le dimanche 6 septembre.

- 6.2 Pour prévenir les bateaux qu'une course ou séquence de courses va bientôt commencer, un pavillon Orange sera envoyé **1 minute** au moins avant l'envoi du signal d'avertissement.

7 ZONES DE COURSE

L'emplacement des zones de course est défini en annexe ZONES DE COURSE.

8 LES PARCOURS - MARQUES

- 8.1 Les parcours sont décrits dans l'annexe parcours qui précise l'ordre dans lequel les marques doivent être passées et le côté requis de chaque marque.
- 8.2 Les parcours seront de type construit.
- 8.3 Au plus tard au signal d'avertissement, le comité de course indiquera le parcours à effectuer.
- 8.4 Les marques de parcours sont de couleur jaune, celle de changement de parcours est de couleur rouge et celle de départ et d'arrivée est une bouée crayon de couleur jaune.
- 8.5 Un bateau du comité de course signalant un changement d'un bord du parcours est une marque.

9 AVARIE ET TEMPS POUR RÉPARER

- 9.1 Avant l'envoi du pavillon Orange ou dans les deux minutes suivant l'arrivée du dernier de la course précédente ou dans les cinq minutes après changement de bateau, selon ce qui est le plus tard, un bateau peut arborer le pavillon blanc pour signaler une avarie ou un dommage du bateau, de ses voiles ou une blessure d'un équipier et demander un retard pour le prochain départ. **Il doit se diriger aussitôt que possible du côté sous le vent du bateau du CC et y rester, sauf indication autre.**

10. LE DEPART

- 10.1 Les départs des courses seront donnés en application de la RCV 26, avec le signal d'avertissement envoyé 5 minutes avant le signal de départ. La procédure de départ pourra être retransmise en VHF par le Comité de Course. Une défaillance de la transmission VHF ne pourra pas donner droit à une demande de réparation.
- 10.2 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.
- 10.3 Si une partie quelconque de la coque d'un bateau est du côté parcours de la ligne de départ à son signal de départ et qu'il est identifié, le comité de course pourra donner son numéro de voile sur le canal VHF 77. L'absence d'émission ou de réception VHF ne peut donner lieu à demande de réparation (ceci modifie la RCV 62.1 (a)).
- 10.4 Le comité de course annoncera le numéro de voile de tout bateau OCS qui ne revient pas sous la ligne de départ dans les 2 minutes ou tout bateau UFD. Ce bateau devra alors quitter la zone de course. Les umpires pourront si besoin relayer cette information avec un pavillon jaune.
- 10.5 Un bateau qui ne prend pas le départ au plus tard 2 minutes après son signal de départ sera classé DNS sans instruction (ceci modifie les RCV A5.1 et A5.2).

11. CHANGEMENT DU BORD SUIVANT DU PARCOURS

- 11.1 Pour changer le bord suivant du parcours, le comité de course mouillera une nouvelle marque (ou déplacera la ligne d'arrivée) et enlèvera la marque d'origine aussitôt que possible. Quand lors d'un changement ultérieur, une nouvelle marque est remplacée, elle sera remplacée par une marque d'origine.
- 11.2 Sauf à une porte, les bateaux doivent passer entre le bateau du comité de course signalant le changement du bord suivant et la marque la plus proche, en laissant celle-ci du côté requis (ceci modifie la RCV 28).

12. L'ARRIVEE

- 12.1 La ligne d'arrivée sera entre un mât arborant un pavillon bleu et le côté parcours de la marque d'arrivée. En cas de réduction de parcours la ligne sera entre le mât arborant le pavillon S et le côté parcours de la marque d'arrivée.
- 12.2 En cas de réduction de parcours à une porte, la ligne d'arrivée sera la porte.

13. SYSTEME DE PENALITE.

Le système de pénalité est défini dans l'annexe UF.

14. TEMPS CIBLE ET TEMPS LIMITES

- 14.1 Le temps cible est de 20 minutes pour chaque course. Le manquement à respecter ce temps cible ne pourra donner lieu à demande de réparation par un bateau (ceci modifie la RCV 60.1).

- 14.2 Les bateaux n'ayant pas fini dans un délai de 6 minutes après le premier bateau ayant effectué le parcours et fini seront classés DNF. Ceci modifie les RCV 35, A4 et A5.

15. FORMAT-CLASSEMENT

- 15.1 Une course validée pour chaque équipe est exigée pour constituer un classement (ceci modifie AC10).
- 15.3 Le système de Points à Minima A4 s'appliquera.
- 15.4 Un bateau DNC, DNS, OCS, DNF, RET, DSQ recevra le nombre de bateaux courant dans sa course +1 point. Cela modifie la RCV A4.2.
- 15.5 En cas d'ex-aequo, A8 sera utilisé, excepté que les éventuels scores retirés ne seront pas utilisés, même pour A8.2. Ceci modifie la RCVA8.2
- 15.6 Le format de l'épreuve est décrit en annexe format.
- 15.7 Le CC peut interrompre une phase ou l'épreuve, quand à son avis, il ne sera pas possible de courir les matchs restants dans les conditions existantes ou dans le temps imparti restant. Les phases précédentes peuvent être arrêtées ou interrompues au bénéfice des phases ultérieures.
- 15.8 L'attribution des bateaux et les rotations d'équipages seront précisées au briefing chaque matin, en fonction des conditions météo.

16 [DP] [NP] REGLES DE SECURITE

- 16.1 Un bateau qui abandonne une course doit le signaler au comité de course aussitôt que possible.
- 16.2 Le canal VHF utilisé en course est le 77.
- 16.3 Chaque équipage devra être en possession d'une VHF portable en état de fonctionnement, pour toute la durée de l'épreuve.
- 16.4 Les équipements individuels de flottabilité (aide à la flottabilité ou gilet de sauvetage) ne seront pas fournis par l'autorité organisatrice. En conséquence chaque membre d'équipage devra apporter cet équipement individuel de flottabilité, celui-ci devra être en bon état et conforme aux normes de la Division 240.
- 16.5 Les équipements individuels de flottabilité doivent être portés à tout moment sur l'eau conformément à la RCV 40.

17. REMPLACEMENT DE CONCURRENT OU D'EQUIPEMENT

- 17.1 [DP] Le remplacement de concurrents ne sera pas autorisé sans l'approbation écrite préalable du comité de course ou du jury.
- 17.2 [DP] 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.

18 BATEAUX OFFICIELS

Vedette du comité de couleur bleu et grise

Vedette blanche du mouilleur

Semi-rigide du Jury : Pavillons jaunes / JURY en écriture noire

1 Semi-rigide maintenance/réparation : VSR bleu Ligue Voile Occitanie LEA

19. EVACUATION DES DETRITUS

Les bateaux ne doivent pas jeter de débris dans l'eau. Les débris doivent être gardés à bord jusqu'au débarquement de l'équipage.

20. PRIX

Les prix distribués seront à la discrétion de l'Organisateur

21. DÉCISION 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 une course ou de rester en course, le Concurrent décharge l'autorité organisatrice de toute responsabilité en cas de dommages matériels ou corporels, aussi bien avant, pendant, qu'après la régatée.

ARBITRES DESIGNES

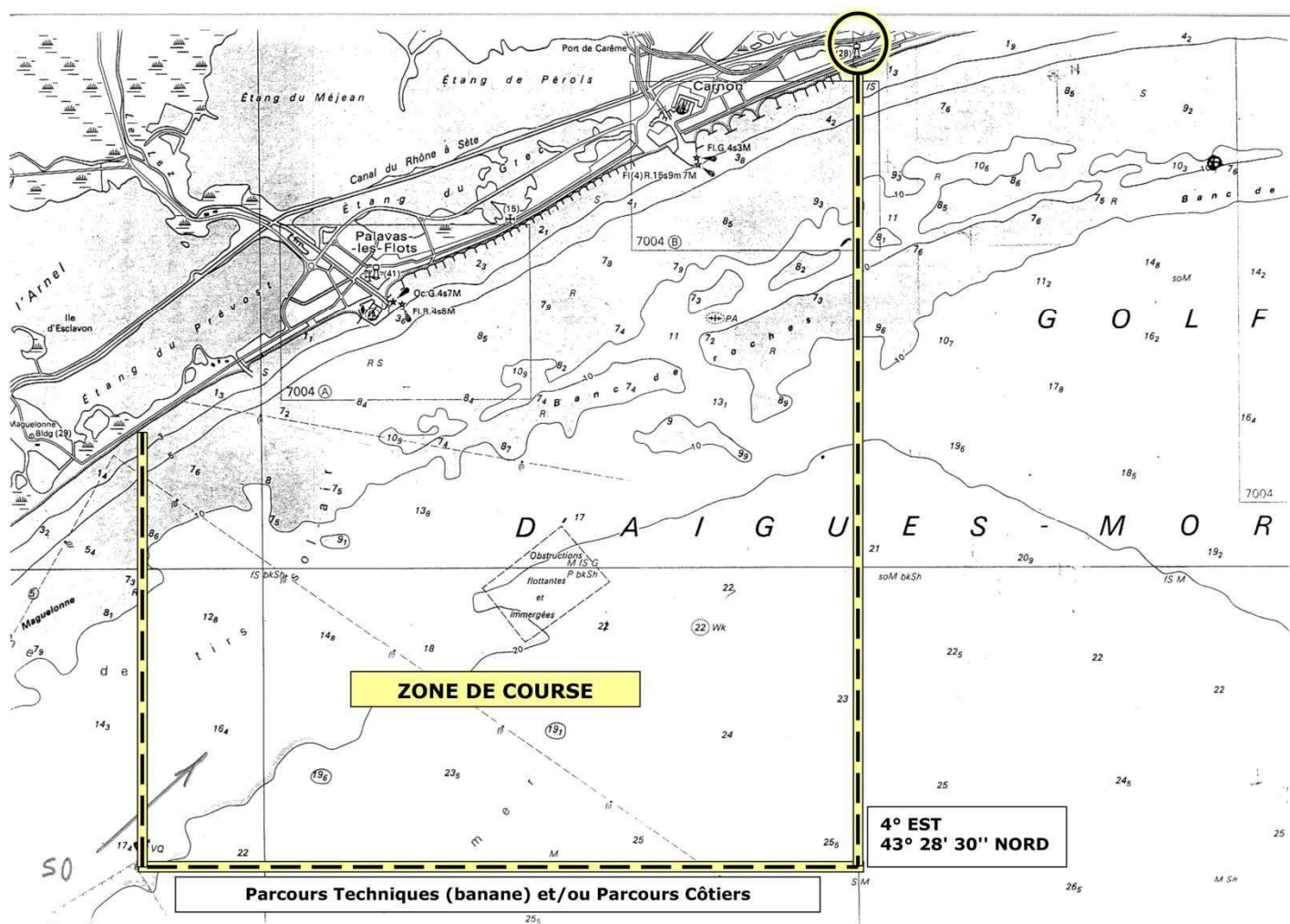
Président du comité de course : Alain BACHELLERIE

Président du comité de course adjoint : Jean-Paul JACQUES

Umpires: Damien IEHL et Denys VANIER

Commissaire aux résultats : Jean-Paul JACQUES

ANNEXE ZONE DE COURSE



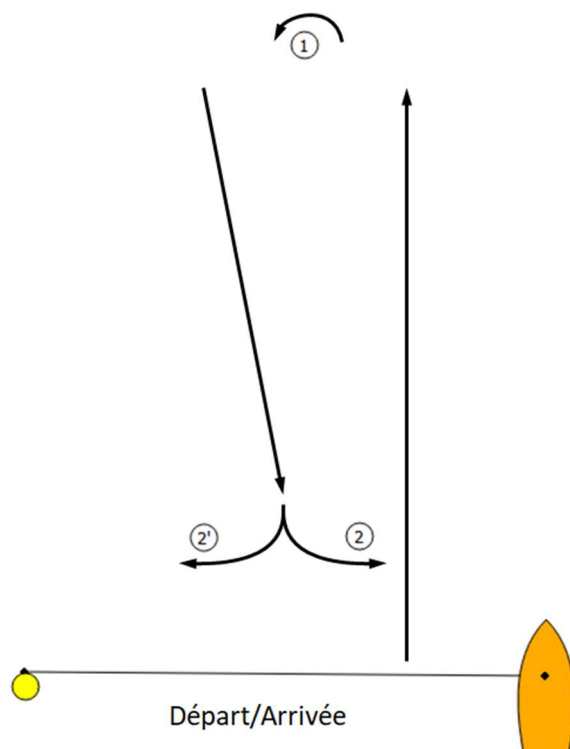
ANNEXE PARCOURS

Marques de parcours :

Marque 1	Porte (2 – 2')	Changement	Départ / Arrivée
Bouée de couleur jaune qui doit être laissée sur bâbord	Bouées de couleur jaune	Bouée de couleur rouge	Bouée crayon de couleur jaune

Parcours :

<u>Parcours 1 : Flamme numérique 1</u>	<u>Parcours 2 : Flamme numérique 2</u>
2 tours : Départ, marque 1, porte (2 – 2'), marque 1, Arrivée	3 tours : Départ, marque 1, porte (2 – 2'), marque 1, porte (2 – 2'), marque 1, Arrivée



En cas de changement de parcours des marques 2 et 2',
une marque unique sera remouillée à laisser sur bâbord

ANNEXE UF

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

Edition WLS TROPY 2026 / L'Occitane

Version : février 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 une 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 indiquée dans le tableau ci-dessous.

Niveau A - Dommage Mineur	La valeur, l'aspect général ni le fonctionnement normal du bateau ne sont significativement modifiés	Le bateau peut continuer à courir même si quelques travaux de surface peuvent être nécessaires après l'épreuve. Nécessite normalement moins d'une heure de travail	2 points de pénalité
Niveau B - Dommage	L'aspect général et/ ou la valeur du bateau sont modifiés	Le dommage n'empêche pas l'utilisation normale du bateau dans cette course même si quelques travaux (provisaires) sont nécessaires avant son départ. Nécessite plus d'une heure de travail mais ne devrait pas normalement prendre plus de trois heures.	3 points de pénalité

Niveau C - Dommaje Majeur	L'utilisation normale du bateau est compromise et son intégrité structurelle peut être affectée.	Le bateau devra être réparé avant de pouvoir courir de nouveau. Nécessite plus de trois heures de travail.	Pénalité à la discrétion du jury
--	--	--	--

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) Non utilisé
- (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 [insérer les autres objets, le cas échéant].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*.

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 des dommages sérieux ou 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. A 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

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'informer 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

UF4.1

Après que les bateaux ont fini, le comité de course informera les concurrents des résultats par affichage sur le bateau comité.

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 dommages 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 :

A la première occasion raisonnable après l'arrivée, mais au plus tard 3 minutes après son arrivée, un bateau ayant l'intention de réclamer ou de demander réparation doit informer le comité de course sur la ligne d'arrivée de son intention et identifier les bateaux contre lesquels il a l'intention de réclamer.

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 peut réclamer contre un bateau en vertu de la règle 60.1. Cependant, il ne réclamera pas contre un bateau pour infraction à la règle UF3.6, à la règle 28, à une règle mentionnée dans la règle UF3.3(a) ou à la règle 14, s'il n'y a ni dommage ni blessure.

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 ».

UF5.10 Non utilisé