

## N Slalom Windsurfing Jury Guidelines

## Contents

Page

N.1	Introduction	N	2
N.2	General	N	2
N.3	Racing Format	N	3
N.4	Rules	N	4
N.5	Start	N	6
N6	On the Reach	N	7
N7	Mark Rounding	N	8
N8	Positioning of the Jury	N	8
N9	Protests and Requests for Redress	N	9
N10	Hearing Procedure	N	10
N11	Redress	N	10
N12	Redress Hearings	N	11
N13	OCS Hearings and Decisions	N	12
N14	Pumping	N	12
N15	Wind Strength and Suitable Conditions	N	12
N16	Communication with Competitors and Coaches	N	12
N17	Discretionary Penalties	N	13

In 1987 the International Funboard Class Association (IFCA) was recognized by World Sailing as governing the class rules for the disciplines Slalom, Freestyle and Wave windsurfing.

Slalom is a, fast and powerful windsurfing discipline. The short races of 3 to 5 minutes can be run in compact areas close to the spectators. The races are at high speed, with short legs and close mark roundings. The format is elimination, which requires an efficient race committee and jury. In some events, 200 starts a day are no exception!

The need for easy rules governing the fast mark rounding became more and more important, since the existing rule 18 was impossible to judge at high-speed events. America's Cup special racing rules set the pace. In a 35-year process, the slalom discipline had several "specialist-rogue" rulebooks. Since 2017, World Sailing gave permission to test some radical new ideas to simplify the rules. This testing, with the help of some International Judges, led to the launch in June 2021 together with World Sailing, of an easy, workable set of Rules: the Windsurfing Slalom Racing Rules.

Download the Windsurfing Slalom Racing Rules (WSRR) from the World Sailing web site in the Racing Rules section. (Search "windsurf", click submit, select "Documents" and find the Slalom Rules. Or paste this url into your browser. [https://www.sailing.org/tools/documents/DR2106WindsurfingSlalomRulesJune2021-1\[27800\].pdf](https://www.sailing.org/tools/documents/DR2106WindsurfingSlalomRulesJune2021-1[27800].pdf)

The Notice of Race shall include that the event will be governed by the *rules* as defined in the *Windsurfing Slalom Racing Rules*. This chapter provides guidelines to help judges develop the skills needed to officiate at windsurfing slalom events.

## N.2 General

- Protests are mostly from the 1<sup>st</sup> competitor who is not in the group to advance to the next round (4<sup>th</sup> - 5<sup>th</sup> position).
- The first mark rounding is the most critical, as the competitors are close together.
- In the first round there is a big difference in the competitors' levels.
- In the semi-finals and especially in the final, the competitors' levels are more equal and the mark rounding will be more critical.
- In addition to the standard criteria to apply Rule 2, disqualifications are also possible for dangerous or reckless sailing (Windsurfing Slalom Racing Rule 2).

It is important for the jury to focus on the 4<sup>th</sup> and 5<sup>th</sup> position (depending on the cut-off) at the mark rounding, and make notes which can be used in case of a protest hearing.

## N.3 Racing Format

## N.3.1 Courses

## Downwind Slalom

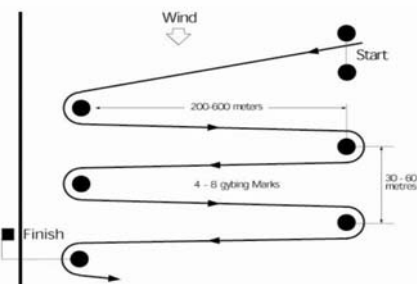


Figure of eight Slalom

## N章 スラローム・ウィンドサーフィンのジュリー・ガイドライン

## 内容

ページ

N.1	序文	N	2
N.2	一般	N	2
N.3	レース形式	N	3
N.4	規則	N	4
N.5	スタート	N	6
N6	リーチング	N	7
N7	マーク回航	N	8
N8	ジュリーのポジショニング	N	8
N9	抗議および救済要求	N	9
N10	審問の手順	N	10
N11	救済	N	10
N12	救済の審問	N	11
N13	OCSの審問と判決	N	12
N14	パンピング	N	12
N15	風速と相応しいコンディション	N	12
N16	競技者とコーチとのコミュニケーション	N	12
N17	裁量ペナルティー	N	13

1987年、国際ファンボードクラス協会 (IFCA) は、スラローム、フリースタイル、およびウェーブ・ウィンドサーフィンのクラス規則を統制する団体として承認された。スラロームは、高速でパワフルなウィンドサーフィンの種目である。3分から5分の短いレースは、観客に近いコンパクトなエリアで行うことができる。レースは高速で短いlegに打たれたマークを回航する形で行われる。レース形式はエリミネーションで、効率的なレース委員会とジュリーが求められる。大会によっては、一日に200回ものスタートも例外ではない!

既存の規則18では高速競技でのジャッジが不可能であったため、高速でのマーク回航を統制する簡単な規則の必要性がますます高まっている。アメリカスカップの特別な競技規則がその流れを作った。35年のプロセスの中で、スラローム種目にはいくつかのルール・ブックがあった。2017年以降、ワールドセーリングは、規則を簡素化するための抜本的なアイデアを試行する許可を与えた。この試行は、何人かのインターナショナル・ジャッジの協力を得て、2021年6月にワールドセーリングとともに、簡単に実行可能な規則であるウィンドサーフィン・スラローム競技規則を発表するに至った。

ウィンドサーフィン・スラローム競技規則 (WSRR) は、ワールドセーリングのwebサイトのRacing Rulesからダウンロードしてください。(「windsurf」で検索し、「submit」をクリック、「Documents」を選択し、「Slalom Rules」を見つけるか、またはこのURLをブラウザに貼り付けてください。 [https://www.sailing.org/tools/documents/DR2106WindsurfingSlalomRulesJune2021-1\[27800\].pdf](https://www.sailing.org/tools/documents/DR2106WindsurfingSlalomRulesJune2021-1[27800].pdf)

レース公示には、その大会がウィンドサーフィン・スラローム競技規則に定義された規則により統制されることを明記しなければならない。この意では、ジャッジがウィンドサーフィンのスラローム大会でジャッジをするために必要なスキルを身に付けるためのガイドラインを示す。

## N.2 一般

- 抗議は、次のラウンドに進むグループ (4位 - 5位) に入っていない中の最上位の競技者からのものが主である。
- 競技者が互いに接近するので、最初のマーク回航が最も重要である。
- 最初のラウンドでは、競技者のレベルに大きな差がある。
- 準決勝、特に決勝では、競技者のレベルはより均等し、マーク回航がより重要になる。
- 準決勝、特に決勝では、競技者のレベルはより均等し、マーク回航がより重要になる。
- 規則2適用のための標準的な基準に加え、危険な軌道や無謀な軌道に対して失格とすることが可能である。(ウィンドサーフィン・スラローム競技規則2)。

ジャッジにとって重要なのは、マーク回航順位4位と5位 (カットにより異なる) に注目し、抗議審問の際に使うことができるメモを取っておくことである。

## N.3 レース形式

## N.3.1 コース

## Downwind Slalom

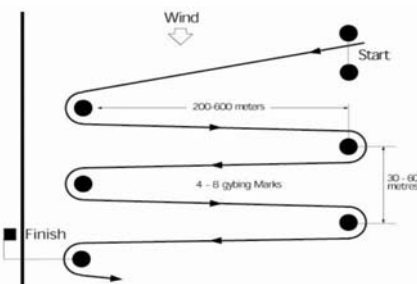
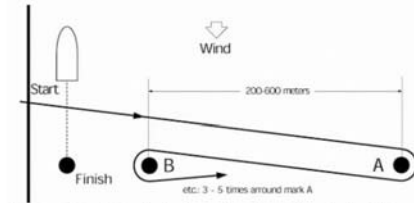
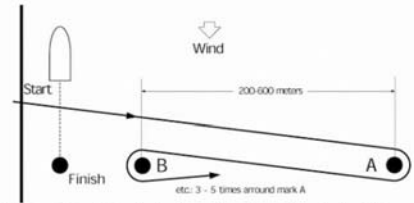


Figure of eight Slalom



**Note:** The start can be from the beach or on the water near the marks A or B. If the wind is not cross shore starts should normally be on the water. The finish can be to windward or leeward of mark B, on the water or the beach.



**Note:** The start can be from the beach or on the water near the marks A or B. If the wind is not cross shore starts should normally be on the water. The finish can be to windward or leeward of mark B, on the water or the beach.

**N.3.2 Sailing in Eliminations**

- Direct elimination: top 50% advance;
- Example: 10 at the start -> 5 advance to next heat;
- The battle between 5<sup>th</sup> and 6<sup>th</sup> is the most important;
- If there are issues among 1, 2, 3 and 4, normally there is no protest because they all qualify;
- Similar for last 4 in the heat.

**N.4 Rules**

Some significant modifications in the WSSR compared to the Racing Rules of Sailing are:

- Definition Capsized
- A board is capsized when the competitor is water starting or separated from the board, or the sail is in the water.
- Definition Pre-start zone

The area formed by the starting line and the extensions of the lines from the first mark to the starting marks. During a starting sequence, the pre-start zone is part of the course area.

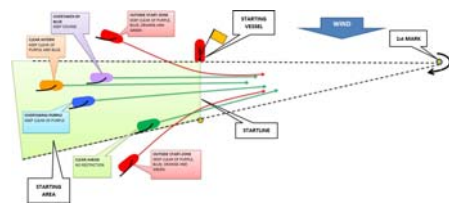
- Rule 11: An overtaking board shall keep clear of an overtaken board. The overtaken board shall not change course if as a result the overtaking board would need to change course to continue keeping clear.
- Rule 14: A board shall avoid contact with another board if reasonably possible, but no board shall be penalized under this rule unless there is contact that causes injury or serious damage.
- Rule 18.1: If a board is leeward or is clear ahead when she begins rounding or passing the mark or obstruction, the windward or clear astern board at that moment shall thereafter give her mark-room until the mark no longer influences the course of the board entitled to mark-room.
- Rule 18.2: When a board entitled to mark-room must gybe or bear away at the mark, until she gybes or bears away she shall sail not farther from the mark than needed to sail that course.
- Rule 23.4: In the last 30 seconds before the starting signal:
  - (a) All boards shall sail in the pre-start zone in the direction of the starting line;
  - (b) A board approaching from outside the pre-starting zone is not entitled to room or mark-room and shall keep clear of the boards inside the pre-start zone.
  - (c) A board that stops, slows down significantly, or one that is not making significant forward progress shall keep clear of all others, except when accidentally capsized.
- Rule 26: Provides starting signals for different types of starts.
- Rule 31: A board may touch a mark, but shall not hold on to it.
- Rule 42: Boards are allowed to pump, since RRS 42 has been deleted.

- Rule 44: The 360° Turn Penalty has no requirement for a tack or a gybe.
- Rule 61.1: The protesting board shall also inform the race committee on the finishing line of her intention to protest as soon as practicable after she finishes or retires and shall inform the protestee that there will be, as soon as possible, a hearing.
- Rule 61.3 and 63.6 and 65.1: Protests and requests for redress need not be in writing; they shall be made orally to a member of the protest committee as soon as reasonably possible following the race. The protest committee may take evidence in any way it considers appropriate and may communicate its decision orally.
- Rule 70: Appeals and request to a National Authority are not.
- Rule A7.2: The discarded score(s) will count to break the tie, if any.
- Rule N1.2: The international jury shall consist of at least three members. A majority shall be International Judges.

**N.5 Start**

**Important rules prior to the start**  
Rules, 11, 12 and 23.4

The 30 second signal is: Yellow flag removed (one sound signal).



**N.3.2 エリミネーションでの航走**

- ダイレクト・エリミネーション: 上位50%が進出;
- 例: スタート時10艇、5艇が次のヒートに進出;
- 5位と6位の戦いが最も重要;
- 1位から4位までの間で何等かの問題が起こった場合には、すべて出場資格があるので、通常抗議はない;
- そのヒートの最終4艇も同様である。

**N.4 規則**

RRSに対し、以下の通りWSRRでは大きく変更されている箇所がある:

- 定義: 転覆
- 競技者がウォーク・スタートを行っている場合、競技者がボードから離れている場合、またはセールが水中にある場合、そのボードは転覆しているという。
- 定義: プレスタート・ゾーン

スタート・ラインと、最初のマークからスタート・ラインへと引いたラインの延長線で形成されるエリア。スタート手前の旗、プレスタート・ゾーンはコース・エリアの一部である。

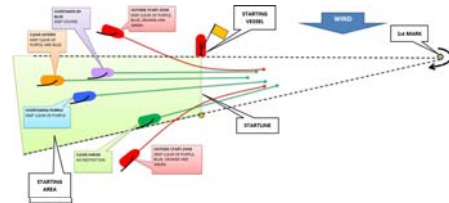
- Rule 11: 沿い越し中のボードは追い越されているボードを避けていなければならない。追い越されているボードは、追い越し中のボードが結果として避けてい続けるためにコースを変更する必要がある場合には、コースを変更してはならない。
- Rule 14: ボードは、常識的に可能な場合には、他のボードとの接触を回避しなければならない。ただし、障害や重大な損傷を起こす接触がなかった場合には、この規則によりボードにペナルティーを課してはならない。
- Rule 18.1: ボードがマークまたは障害物を回避または通過しはじめるとき風下またはクリア・アヘッドである場合、その時点で風上またはクリア・アスターンのボードは、そのマークがマークルームを得る資格があるボードのコースに影響を及ぼさなくなるまで、マークルームを得る資格があるボードに、それ以降、マークルームを与えなければならない。
- Rule 18.2: マークルームを得る資格があるボードが、マークにおいてジャブまたはベア・アウェイしなければならない場合、そのボードは、ジャブまたはベア・アウェイするまではそのコースを航走するために必要とする以上にマークから離れて航走してはならない。
- Rule 23.4: スタート信号前の30秒間:
  - (a) すべてのボードは、プレスタート・ゾーンにてスタート・ラインの方向に航走しなければならない。
  - (b) プレスタート・ゾーンの外側から近づいているボードは、ルームまたはマークルームの資格はなく、プレスタート・ゾーンの内部のボードを避けていなければならない。
  - (c) 停止したボード、著しく遅延したボード、または著しく前進していないボードは、偶発的に転覆した場合を除き、他のボードを避けていなければならない。
- Rule 26: 異なるタイプのスタートに対するスタート信号を規定する。
- Rule 31: ボードはマークに接触しても良いが、つかまってはならない。
- Rule 42: 規則42は削除されているため、ボードはパンプすることができる。

- Rule 44: 360度の回転ペナルティーには、タックとジャブを必要ではない。
- Rule 61.1: 抗議するボードは、フィニッシュまたはリタイア後、可能になり次第速やかに、抗議する意思をフィニッシュラインにいるレース委員会に伝えなければならない。できるだけ速やかに被抗議ボードに審問が行われることを伝えなければならない。
- Rule 61.3、63.6、65.1: 抗議および救済請求は書面である必要はなく、レース後常識的に可能な限り早く、プロテスト委員会に口頭で申し立てなければならない。プロテスト委員会は、適切と考える方法で証言を取ることができ、その判決を口頭で通告することができる。
- Rule 70: 上告および各国連盟への申し立てはできない。
- Rule A7.2: もしあれば、除外した得点は、タイを解くためにカウントされる。
- Rule N1.2: インターナショナル・ジュリーは、最低3名で構成される。過半数は、インターナショナル・ジャッジでなければならない。

**N.5 Start**

**スタート前の重要ルール**  
Rules, 11, 12 and 23.4

スタート30秒前: 黄色旗降下 (音響信号1声)。





The hearing procedure is slightly different from standard practice in a few aspects.

1. Check if protest could influence next heats
  - a. If so, instruct RC to stop the start of the heats concerned
  - b. If not, decide if you want to hear the protest immediately or after racing
2. Check Validity of protest
  - a. Announced to RC at finish boat
  - b. Announced to protestee on the water
3. Each competitor explains the situation in a maximum of 30 seconds
4. The questions of the jury members
5. If needed, witnesses (but try to avoid)
6. Last statement of the parties
7. Find the facts, conclusion and decision.
8. Inform protestor and protestee about decision
9. Inform the RC about the decision (DSQ and/or RDG), and the protest is finished

### N.11 Redress

The rules for redress are significantly changed by deleting:

- 62.1 (b) *injury or physical damage because of the action of a boat that was breaking a rule of Part 2 or of a vessel not racing that was required to keep clear;*
- 62.1 (e) *Capsize because of the action of a boat that was breaking a rule of Part 2.*

In the WSRR, boards may get redress only if:

- (a) **giving help** (except to herself) in compliance with rule 1.1;
- (b) an **improper action** or omission of the race committee, protest committee, organizing authority or technical committee for the event, but not by a protest committee decision when the board was a party to the hearing; or
- (c) an action of a board or her support person that resulted in a **penalty under rule 2** or a penalty or warning under rule 69.2(h).

This will reduce the number of hearings, saving a lot of time between the heats.

In elimination races, the redress may be an advance to the next round, resulting in more boards competing in a heat in the next round. Redress in the final and runner-up final are like in fleet racing, although not worse than her finishing position or the last place in her heat, and not better than the best place in her heat.

To give an advance to the next round the jury has to be convinced that the competitor had a reasonable chance to advance to the next round if the incident had not occurred. An incident at the last mark between the boards in 7<sup>th</sup> and 8<sup>th</sup> place cannot normally result in redress.

When redress may be granted for more than one race due to damage, the principle in World Sailing Case 116 will apply. This limits the number of races for which redress may be granted.

When during a hearing, it becomes apparent that redress may be granted that could affect a whole fleet, the hearing should be adjourned and the jury should initiate redress on behalf of the whole fleet in order to make them all parties to the hearing.

In the final heats, the redress given shall be points. As the board has some result already before the finals, the points given cannot be less or more than the points which can be scored in that heat.

### N.12 Redress Hearings

STEP	QUESTION / REMARK	RESULT
1	Was the board's score made significant worse?	Yes Proceed
2	Was the board at any fault in the matter? <i>(The reason for the worse score must have been through no fault of her own)</i>	No Do Not Proceed
3	Does the request meet one of the three categories in rule 62.1?	Yes Proceed
3a	Was the board giving help?	Yes. Proceed if the board was complying with rule 1.1 (see Case 20)
3b	Was there an improper action or omission of the OA, RC, PC or TC that was specifically the cause of the worse score?	Some errors or omissions, including mistimed or incorrect signals, will not meet this test.
3c	Was there an action of another board or support person in an incident in which a penalty under rule 2 or a penalty or warning under rule 69.2(h) was given?	The jury may initiate redress after the rule 2 or rule 69 hearing.

### N.13 OCS Hearings and Decisions

On balance of probability, the person in the best position to observe boards over the line is the race official sighting the line. If the line sighting and board identification are reasonable and proper, and the race committee is confident that the board is correctly identified over the line, it is unlikely that any other witness will have been in a better position. Case 136 provides this guidance.

For board "456" that was not OCS but was incorrectly identified as OCS:	Boards will normally be signaled to retire, so most likely average points will be appropriate. However, check for other possibilities.
---	--

### N.14 Pumping

Pumping is permitted in all windsurfing classes. As Slalom racing only takes place in planing conditions (if the wind drops the race shall be abandoned) there is not so much pumping. Pumping is most likely to occur in light wind conditions, just before the start, and after the mark roundings.

### N.15 Wind Strength and Suitable Conditions

The decision to race or abandon a race due to the wind strength or suitable conditions is a decision of the race committee after consulting the IFCA Class representative (if there is one). The decision is not grounds for a redress.

The IFCA Championship rules state: "Protests regarding wind strength and suitability of wind direction or wave conditions shall be disallowed."

### N.16 Communication with Competitors and their Coaches

All competitors, but especially youth competitors, should expect a consistent and fair hearing process, in a language they can understand. The protest hearing should be formal and in plain English. The judges should be fair, respectful, and helpful to all participants.

Competitors may not have previous experience in a protest hearing. The chairman should ensure that the parties, including their coaches, are informed of the processes that will be followed and if necessary, clearly explain the process to the parties and witnesses, both initially and as the hearing proceeds. This can also be explained in the first skippers' meeting of the event. Special attention can be given to the requirements for making a protest and of course, for how to avoid a protest after an incident.

Introduce the jury members at the initial skippers' meeting and advise that the jury is properly constituted, and that appeals are not permitted.

審問の手続きは、いくつかの点で標準的なやり方とは若干異なる。

1. 抗議が次のヒートに影響するかをチェック
  - a. もしそうなら、RCに当該ヒートのスタートを止めるよう指示する
  - b. もしそうでない場合は、すぐ審問を開くか、レース後に開くかを決めること
2. 抗議の有効性をチェック
  - a. フィニッシュボートのRCに通知
  - b. 水上の被抗議者に通知
  - c. それぞれの競技者は30秒以内で状況を説明
4. ジュリーメンバーの質問
5. もし必要なら、証人(ただし、なるべく避けること)
6. 当事者の最終陳述
7. 事実認定、結論と判決
  - a. 抗議者と被抗議者に判決を通知
  - b. 判決(DSQおよび/またはRDG)をRCに伝え抗議を終了する

### N.11 救済

救済のルールは削除されることで大きく変わる:

- 62.1 (b) 第2章の規則に違反した艇、避けていることが求められているレース中でない船舶の行動による被害または物理的損傷
- 62.1 (e) 第2章の規則に違反したボードの行為による転覆

WSRRでは以下の場合にのみ救済を受けることができる:

- (a) 規則1.1に従って救助(自艇またはその乗員に対する救助を除く)を行ったこと;
- (b) 大会のレース委員会、プロテスト委員会、主催団体、またはテクニカル委員会の不適切な処置または不手際。ただし、そのボードが審問の当事者である場合、プロテスト委員会による判決を除く; または
- (c) 規則2に基づくペナルティ、または規則69.2(h)に基づくペナルティもしくは警告を受けることとなった。他のボードまたはその支援者の行動。

このことは、審問の回数が減り、ヒート間の時間を大幅に節約できる。

エリミネーションレースでは、救済は次のラウンドへの進出となる場合があり、その結果、次のラウンドではより多くのボードがヒートに出場することになる。決勝と準決勝の救済はフリーレースと同様であるが、フィニッシュ順位やヒート最下位より悪くなることはなく、ヒート最上位よりよくなることはない。

次のラウンドへの進出を与えるためには、ジュリーは、その競技者が、もしそのインシデントが起これなければ次のラウンドに進む合理的なチャンスがあったと確信しなければならない。7位と8位のボード間で最終マークでのインシデントは通常、救済の対象とはならない。

損傷により複数のレースで救済が認められる可能性がある場合、World Sailingケース116の原則が適用される。これにより、救済が認められるレース数が制限される。

審問中に、フリート全体に影響を及ぼすような救済が認められる可能性が明らかになった場合、審問は延期され、ジュリーはフリート全員を審問の当事者とするために、フリート全体を代表して救済を開始すべきである。決勝ヒートでは、与えられた救済措置は得点とする。ボードは決勝の前にすでに何らかの結果を持っているので、与えられる得点はそのヒートで獲得できる得点より少なくて多くてもよい。

### N.12 救済の審問

ステップ	質問 / 注	結果
1	ボードの得点は明らかに悪くなったか?	はい 次へ
2	そのボードに何か落ち度はあったか? (得点が悪くなった理由はそのボードの過失ではない)	いいえ 進まない
3	その要求は規則62.1の3つのカテゴリーのいずれかに該当するの?	はい 次へ
3a	ボードは救助を与えたのか?	はい ボードが規則1.1に従っていた場合手続きを進める。(ケース20を参照)
3b	OA, RC, PCまたはTCの不適切な処置または不手際が特に得点が悪化した原因か?	タイムिंगが合わない、あやまった信号などの過ちや不手際はこの質問には合致しない。
3c	規則2に基づくペナルティ、または規則69.2(h)に基づくペナルティもしくは警告が与えられたインシデントにおいて、他のボードまたは支援者の行為があったか?	ジュリーは、規則2または規則69の審問の後に救済を開始することができる。

### N.13 OCSの審問と判決

確からしさの比較 基準から言えば、ライン上のボードを監視するのに最適なポジションにあるのは、ラインを見通した競技者である。ラインの視認とボードの識別が合理的かつ適切であり、レース委員会がボードをライン上で正しく認識できたと確信している場合、他の証人より良い位置にいたとは考えにくい。ケース136はこのガイドラインを提供している。

ボード "456" はOCSではないがOCSと誤認された	通常ボードはリタイアとされ平均点は妥当である。しかしその他の可能性をチェックすること。
------------------------------	---

### N.14 パンピング

パンピングはウィンドサーフィン全クラスで認められている。スラロームレースではプレニングコンディション(風が落ちたらレースは中止)のみで行われるため、パンピングはあまり行われない。パンピングが起こりやすいのは、微風時、スタート直前、マーク回航後である。

### N.15 風の強さと適した条件

風の強さや適切なコンディションのためにレースを行うか中止にするかの決定は、IFCAクラスの代表者(いる場合)と協議の上、レース委員会が決定する。その決定は救済の根拠にはならない。

IFCA選手権規則にはこうある。"風の強さ、適切な風向、および波の状態に関する抗議は認められない。"

### N.16 競技者およびコーチとのコミュニケーション

すべての競技者、特に青少年の競技者は一貫した公正な審問のプロセスを、彼らが理解できる言語で予定すべきです。審問は正式でわかりやすい英語で行われるのがよい。ジャッジはすべての参加者に対して公平で、敬意を払い、親切であるのがよい。

競技者は審問の経験がないかもしれない。チェアマンはコーチを含む当事者にプロセスを伝え、必要な場合は最初に当事者と証人両方に審問のプロセスを明確に説明するのがよい。これは大会で行われる最初のスキッパーズミーティングでも説明することができる。抗議の要件はもちろん、インシデント後に抗議を回避する方法は特別な注意を払うことができる。

最初のスキッパーズミーティングではジュリーメンバーを紹介し、ジュリーが適切に構成されていること、不服申し立ては認められないことを伝える。

The main requirements for the protestor are:

- Hall "protest" to the protestee;
- Inform the RC immediately at the finish line;
- When ashore, immediately go to the jury and bring the protestee and any witnesses.

To avoid misunderstanding, throughout the hearing and especially when communicating the facts found, conclusion and decisions, the judges should use the vocabulary of the rules. Judges should bear in mind that a competitor may not have a full understanding of the rules and procedures. When speaking with sailors, use their names (ask if necessary). When explaining rules or interpretations with sailors, use the vocabulary used in the rules without changing the language of the rules. If the competitor is young, it is preferable to include their coach or parent in the hearing as an observer, if available.

### N.17 Discretionary Penalties

If the SIs provide for an alternative penalty for a breach, the penalties may range from zero penalty to disqualification. However, the following guidelines will be observed in assessing penalties. If the jury decides that a penalty greater than DSQ is appropriate, then they will consider initiating action under rule 2 or rule 69. Penalties are divided into 5 bands:

- Band 0 – zero penalty Band 1 – 2 points
- Band 2 – 5 points
- Band 3 – 10 points Band 4 – DSQ/DNE

Questions the jury will consider when deciding the appropriate initial penalty band include:

1. Did the breach compromise the safety of competitors or race organizers?
  2. Did the board gain a competitive advantage through her breach?
  3. Could the breach bring the sport or the organization into disrepute?
  4. Did the breach result in damage or injury?
  5. Was anybody inconvenienced?
- The following questions are then considered to determine if there is cause to increase or decrease the band or reasons to maximize or minimize the penalty within the band:
1. Was the breach deliberate?
  2. Was there a good reason for the breach?

3. Was there any attempt to conceal the breach?
4. Was the breach a careless or cavalier disregard of the rules?
5. Has the breach been repeated?
6. Was the breach reported by the competitor?

The following principles are then used to apply the penalty:

1. Any penalty must exceed any likely gain.
  2. A discretionary penalty will not normally make a boat's score worse than retirement or disqualification.
  3. Percentage penalties are calculated and then rounded up or down to a whole number of points.
  4. If a fleet is split into groups, the calculation is based on the group size.
  5. When more than one race is sailed in a day, unless the breach specifically affects each race, any penalty will be applied to one race only.
  6. When a rule is broken while not racing, the penalty will be applied to the race in which the boat sailed nearest in time to that of the incident.
- If a board realizes they have broken a rule that is subject to discretionary penalties, they should report to the jury office where they will be asked to complete a form to describe the breach. The jury will then propose a penalty that a board may accept without a hearing.
- In the appendix you find suggested guidance which you can use and publish for the competitors.



## Jury Policy

<TITLE OF EVENT>

抗議者の主な条件は以下の通りである:

- 被抗議者へ「プロテスト」と伝える
- フォーシヨ・ラインで直ちにRCへ知らせる
- 陸上では、直ちにジューリの所へ被抗議者と証人を連れて行くこと。

誤解を避けるため、審問を通じて、特に認定された事実、結論、判決を伝える際には、ジャッジはルールの語彙を使用すべきである。ジャッジは競技者がルールの手続きを完全に理解していない可能性があることを念頭に置くのがよい。

セイラーと話す時は、名前を使う(必要なら尋ねる)。セイラーにルールや解釈を説明するときは、ルールの言葉を変えずに、ルールで使われている語彙を使う。競技者が若い場合、可能であればコーチや親をオブザーバーとして審問に参加させることが望ましい。

### N.17裁量ペナルティ

SIが違反に対する代替的なペナルティを規定している場合、ペナルティはゼロペナルティから失格までの幅がある。ただし、ペナルティの査定にあたっては、以下の指標が遵守される。もしジューリが失格以上のペナルティが適切と判断した場合、規則2または規則69に基づく処置を開始することを検討する。

ペナルティは5つのバンドに分かれている:

- バンド0 - ゼロペナルティ
- バンド1 - 2ポイント
- バンド2 - 5ポイント
- バンド3 - 10ポイント
- バンド4 - DSQ/DNE

ジューリが適切なバンドを決定する際に考慮する質問は、以下のようなものがある。

1. 違反は競技者やレース主催者の安全を損なったか?
  2. ボードはその違反によって競技上の優位性を得たのか?
  3. 違反がスポーツや組織の評判を落とす可能性はあったか?
  4. 違反の結果、損傷や傷害があったか?
  5. 誰かに迷惑をかけたか?
- そして以下の質問を検討し、バンドを増減する理由があるかどうか、あるいはバンド内でペナルティを最大化または最小化する理由があるかどうかを判断する。
1. 違反は故意であったか?
  2. その違反には正当な理由があったか?

3. 違反行為を隠そうとしたことはあったか?
4. その違反は、規則を不注意に、あるいは軽率に無視したものであったか?
5. その違反は繰り返されたか?
6. その違反は競技者から報告されたか?

そして以下の原則に基づいてペナルティが適用される。

1. いかなるペナルティも予想される利益を上回らなければいけない。
  2. 裁量ペナルティは通常、リタイアや失格よりも低い得点を悪くすることはない。
  3. ペナルティのパーセンテージは小数点以下を四捨五入して計算される。
  4. フリートがグループに分かれている場合は、グループのサイズに基づいて計算される。
  5. 1日に複数のレースが行われる場合、違反が各レースに影響する場合はペナルティは1レースのみに適用される。
  6. レースに出場していない間に規則違反があった場合、そのペナルティはそのインシデントが発生した最も近い時期に出場したレースに適用される。
- ボードが裁量ペナルティの対象となる規則に違反したことに気づいた場合、彼らはジューリ・オフィスで違反内容を報告するよう求められる。その後ジューリは競技者が審問無しで受け入れられる規則を提案する。罰則には競技者のために使用し、公表することが出来る推奨されるガイダンスが掲載されている。

<Date>

Organized by: <Club>

in co-operation with the: <Organization>

### DISCRETIONARY PENALTIES

When the jury has discretion to decide the appropriate penalty for a breach, the penalties may range from zero penalty to disqualification. If the jury decide that a penalty greater than DSQ is appropriate, then they will consider initiating action under rule 2 or rule 69.

Penalties are divided into 5 bands: Band 0 – zero penalty

- Band 1 – 2 points
- Band 2 – 5 points
- Band 3 – 10 points Band 4 – DSQ/DNE

The following penalties are suggested as guidance:

<Location, City, Country>

<日付>

主催: <クラブ>

協力・団体: <Organization>

### 裁量ペナルティ

違反に対する適切なペナルティを決定する裁量がジューリにある場合、ペナルティはゼロペナルティから失格までの幅がある。もし失格以上のペナルティが妥当とジューリが判断した場合、規則2または規則69に基づく処置の開始を検討することになる。

ペナルティは5つのバンドに分けられる:

- バンド0 - ゼロペナルティ
- バンド1 - 2ポイント
- バンド2 - 5ポイント
- バンド3 - 10ポイント
- バンド4 - DSQ/DNE

指針として以下のペナルティが提案されている。

<場所、都市、国>

SI	Breach	Band
<7>	AVOIDING RACING AREA	1
	- Breach without interference with a board racing or an official boat	2
	- Breach with interference with a board racing or an official boat	4
	- Breach with contact with a board racing or an official boat	4
<10>	AVOIDING AREAS THAT ARE OBSTRUCTIONS OR FORBIDDEN	1
	- Accidental	1
	- Deliberate	4

SI	違反	バンド
<7>	レース・エリアを避ける	1
	- レース中のボードまたは運管艇へ邪魔にならない違反	2
	- レース中のボードまたは運管艇へ邪魔になる違反	4
	- レース中のボードまたは運管艇へ接触を伴う違反	4
<10>	障害物や禁止されているエリアを避ける	1
	- 偶然	1
	- 故意	4

SI	違反	バンド
<17>	SAFETY REGULATIONS	1
	- Failing to comply with requirements for reporting	1
	- Failing to wear flotation devices afloat when flag Z is displayed	4
	- When non-compliance results in initiation of search and rescue	4
	- Failing to return to the competitors' area on the beach after "N over H", "N over A", "AP over H" or "AP over A" is displayed on one or more RC vessels	1
<18>	REPLACEMENT AND REPAIRS OF EQUIPMENT	3
	- Removing measure or inspected equipment from venue without approval	3
	- Failing to make prompt request for replacement	1
	- Failing to comply with requirements for replacement afloat	2
<20>	NOT WEARING ADVERTISING VEST	1
	- Failing to wear the advertising vest or organizer event sticker first time	1
	- Failing to wear the advertising vest or organizer event sticker after the first time	1

SI	違反	バンド
<17>	安全規定	1
	- 報告義務の不履行	1
	- 浮体が掲げられている時に浮力体を装着しなかった。	4
	- 不遵守の結果、捜索と救助が開始された	4
	- 以上のレース・コミッティの船舶に "H 旗の上にN 旗" "A 旗の上にN 旗"	1
<18>	装備の交換と修理	3
	- 許可なく会場から計測器や検査機器を持ち出す	3
	- 迅速な交換の要請を怠る	1
	- 水上での交換要件を満たしていない	2
<20>	広告のベストを着用しない	1
	- 広告のベスト未着用または主催者の大会用ステッカーを初回に不使用	2
	- 広告のベスト未着用または主催者の大会用ステッカーを初回以降に不使用	1

	- Any other event stickers on the required place for event stickers.	2 1
<21>	<b>NOT OBEYING THE INSTRUCTIONS OF THE BEACHMASTER</b> - Accidental - Deliberate	1 4
<22>	<b>TRASH DISPOSAL</b> - Accidental - Careless - Deliberate	0 1 4
<b>CLASS RULES</b>	<b>SAIL NUMBERS AND COUNTRY CODES</b> - Sail number on wrong position in the sail - Sail number NOT clearly legible (Helvetica or similar) - Sail numbers smaller than 23 cm - Sail numbers NOT black on white background - Different country code from the competitor's national authority	1 1 1 0 0
	<b>OTHER BREACHES</b> - Modification of manufacture supplied and controlled equipment - Prohibited fairing or refinishing of hull/foil surfaces - Use of equipment not registered - Use of equipment wrongly registered (but certified) - Use of prohibited GPS or other electronics - Safety equipment missing or inadequate	3 3 4 4 3 4 4

#### OCS HEARINGS

The person in the best position to observe boards over the line is the race official sighting the line. If the line sighting and board identification are reasonable and proper, and the race committee is confident that the board is correctly identified over the line, it is unlikely that any other witness will have been in a better position.

#### TO MAKE A PROTEST

1. Inform the protestee during or immediately after the incident
2. Inform the race committee at the finishing line.
3. After finish go immediately to the jury (<white flag with "JURY">) on the beach with the protestee and witness (if any).

		1
<21>	<b>ビーチマスターの指示に従わない</b> -偶然 -故意	1 4
<22>	<b>ゴミの投棄</b> -偶然 -不注意 -故意	0 1 4
<b>クラス規則</b>	<b>セールナンバールと国番号</b> -セール番号の位置が間違っている -セール番号がはっきりしない (Helvetica書体または同様なもの) -セール番号が23cmより小さい -白地に黒ではないセールナンバー -競技者の国家と違う国番号	1 1 1 0
	<b>その他の違反</b> -メーカーが管理し、供給する装備品の改造 -艇体/foil表面の整形または再仕上げの禁止 -登録されていない装備の使用 -誤って登録された(しかし認証された) 装備の使用 -禁止されているGPSやその他の電子機器の使用 -安全装備の欠落または不備	3 3 4 3 4

#### OCS 審問

ライン上のボードを観察するのに最適な立場にあるのは、ラインを観察するレース委員である。ラインの視認とボードの識別が合理的かつ適切であり、レース委員会がボードをライン上で正しく識別出来たと確信している場合は、他の目撃者がより良い位置にいたとは考えにくい。

#### 抗議する

1. インシデント発生中または発生直後に被抗議者に伝える
2. フィニッシュ・ラインでレース委員会へ伝える
3. フィニッシュ後直ちに、被抗議者と証人(もしあれば)はビーチのジュリー (<"ジュリー"と書かれた白い旗>) の所へ行く。