

⑫ 【RUNABOUT 1100 STK】Pro-Am Runabout Stock

R1S.1 Runabout 1100 Stock クラス コンペディション

- ・ 排気量:自然吸気の4ストロークエンジンとし、最大排気量は1100ccまでとする。
- ・ メーカーカタログの記載重量より、最大4.54kgまでの軽量化を許可する。
 ※その他の船体形状については、競技使用前にJJSAへ問い合わせること。
 ※承認されていない機種の競技参加および出場は認めない。
 ※いかなる場合においても、水面上へのオイル流出を禁ずる(違反時はペナルティレッド)
 ※船体識別番号は、製造元が提供した状態のまま表示されなければならない。
 ※使用艇は不沈性能を維持しなければならない(違反時はペナルティレッド)

R1S.1.1 一般規定:

- ・ すべての船体は、本規則において交換が必要な場合または変更が許可されている場合を除き、ストック状態(ノーマル、純正、無加工)を維持しなければならない。
- ・ ルールブック・レギュレーションに記載のない変更、または改造を禁ずる。
 ※変更または改造に関する疑義は、競技使用前にJJSAへ問い合わせること。

R1S.1.2 部品の互換性:

- ・ 当該機種の純正部品は、同モデルの純正部品へのアップデートおよびバックデート変更を許可する。ただし、その部品は規則で置換または変更が許可されている場合を除き、無加工のままボルトオンで装着できなければならない。

R1S.1.3 サウンドレベル:

- ・ 騒音レベルは、15mの距離において86dB(a)を超えてはならない。
- ・ レース中においても騒音レベルの計測を実施する場合がある。
- ・ 騒音レベルが超過していると判断した場合は、走行テストおよび計測を要求する。その際のチーム員またはメカニックの立ち合いは1名までとする。
- ・ 騒音超過が確認された場合はペナルティの対象とする(規定値内に収まらない限り出場不可)
- ・ エンジン始動時、水中以外ではサイレンサーの使用を義務付ける(ルールブック参照)

R1S.1.4 燃料:

- ・ 使用燃料は、許可された基準を満たすガソリンでなければならない(有鉛ガソリン禁止)

R1S.2 船体

R1S.2.1 曳航ループ

- ・ 曳航ループは、太さ3mm以上の金属製(ワイヤー製)を使用しなければならない。
- ・ 取り付けるワイヤーの直径は10cm以上のループ状とすること。
- ・ 曳航中にループが切断した等の場合は、レッドカード(当該ヒート失格)とする。
- ・ 船体の平面を超えて突出する牽引フックは、取り外さなければならない。
 ※曳航ループのワイヤー製義務化は、救助およびコース外曳航を速やかに行うための措置である。ワイヤーのささくれ放置やバンパー裏への収納など、迅速な作業を妨げる状態にしてはならない。

R1S.2.2 船体の補修:

- ・ デッキおよびハルの船体修理を許可する。ただし、修理に際して既存の形状を2mm以上変更してはならない。
- ・ ドロップイン型のストレージバケットは、撤去、変更、または社外品の使用を許可する。
- ・ ネジやパッキン等の欠落により、わずかであっても通気性が增大してはならない(YAMAHA EX系フロントストレージのアクセスカバーにおける、初期装備のプラスチックリベット等の欠落に留意すること)。

- ・ SEA-DOO SPARK 機種特例:シート下への RIVA 製エンジンアクセスキット取り付けのための施工を許可する。その上でアクセスキット(ボックス)を取り外すことも許可する。
- ・ シート裏のパッキン(ゴム製)は必須とし、船体との隙間を設けてはならない(空気が通らない密閉状態にすること)。
- ・ シート下のアクセスカバー(デッキパネル)のパッキン(ゴム製)は必須とし、船体との隙間を設けてはならない(空気が通らない密閉状態にし、ボルトも全本数取り付けること)。
- ・ 船体内にあるデッキとハルを接合するためのボンドは出荷時の状態を維持し、削り取ってはならない。修理の場合であっても、既存同等のボンド量を維持しなければならない。
- ・ バルクヘッドの変更を禁ずる。

R1S.2.3 スポンソン

- ・ 最大 2 つのスポンソン装備を許可する。
- ・ 純正スポンソンは、改造、変更、取り外し、または社外品の使用を許可する。
- ・ 各スポンソンの全長は 91.45cm(36.00in)を超えてはならない。
- ・ スポンソンは、水平面測定においてハル側面から 100mm を超えて突出してはならない。
- ・ スポンソンの下垂直フィン(羽)は、ベースから下方向へ 63.5mm(※1)を超えてはならない。
- ・ スポンソンのいかなる部分も、ハル側面と底面が交差する点より 38mm(1.5in)以上下方に突出してはならない(この場合の底面とは、船底面から一旦立ち上がる面(側面 45° 以上)が現れるまでの範囲を指す)。
- ・ 一体物は 1 つ、分割物はそれぞれ 1 つとしてカウントする。
- ・ スポンソンベースに羽・フィン状の物が溶接等で分割不可能な一体型となっている場合はスポンソンベースとみなし、独立した 1 つとはカウントしない。
ただし、ベースに付随する羽状部分は上記(※1)の 63.5mm の規定を超えてはならない。
- ・ 羽・フィン状の物を取り付けずベースのみを使用する場合も 1 つとしてカウントする。
 - ・ ベース+羽は 1 つ
 - ・ ベースに溶接羽付き+羽は 1 つ
 - ・ ベースに分離可能羽付き+羽は 2 つ
 - ・ ベースのみでも 1 つ。羽のみでも 1 つ
- ・ スポンソン外側に突出するネジは、なべ型またはトラス型を使用しなければならない(埋め込みの場合は除く)。ワッシャー自体にスムージング性能がある場合もその限りではないが、形状については事前に JJSA へ確認すること。
- ・ 社外品または改造されたスポンソンの羽の厚さは 6mm 以上でなければならない。
- ・ 危険防止のため、全縁には丸みを付けなければならない。
- ・ ハルの滑走面にスポンソンを取り付けてはならない。設置のためのボルト穴部をスムージング目的で掘り込むことによる厚さ不足に注意すること。
- ・ フィン、ラダー、スケグ等の危険を引き起こす付属物は取り付けはならない。
- ・ ボンドフランジ内側への取り付けを許可するが、スポンソンのいかなる部分もボンドフランジ(バンパーを取り外した状態)下部から 38mm を超えてはならない。
- ・ ボンドフランジ内側に取り付けられたスポンソンは、水平面測定時にボンドフランジ(バンパーを取り外した状態)の外側にはみ出してはならない。
- ・ ボンドフランジ内側のスポンソン(羽)も厚さ 6mm 以上を維持すること。
- ・ スポンソンは危険が生じない限りボンドラインの内側に取り付け、ボンドライン上の凹部に至る形状での作成を許可する。

※特殊形状等、審議の可能性のあるものは事前に JJSA へ問い合わせること。

※その他、変更に関する疑義は競技使用前に JJSA へ問い合わせること。

テクニカルディレクターおよびレースディレクターの決定・修正を最終とする。

R1S.2.4 インテークゲート/スコープゲート:

- ・ ゲートの改造または社外品の使用を許可する。
- ・ ゲートの取り外しを禁ずる。最低 1 本のバーが駆動軸と平行となるタイプを使用しなければならない(脱落時はペナルティの対象)
- ・ ゲートは、ポンプ吸入口の平面より下方に **12mm** を超えて突出してはならない。
- ・ 全ての全縁は、危険防止のために丸みを帯びていなければならない。

R1S.2.5 ライドプレート/エクステンション:

- ・ ライドプレート(ポンプカバープレート)の改造または社外品の使用を許可する。
- ・ ポンプカバープレート後部の延長を許可するが、純正プレートの幅を超えてはならない(後方への延長は **100mm** までとする)。
- ・ ポンプカバープレートは純正品の後端より **177.8mm** 以上延長してはならない。
- ・ エクステンション側面は危険が生じないように丸みを帯びていなければならない。
- ・ フィン、ラダー、スケグ等の危険を引き起こす付属物は取り付けしてはならない。

R1S.2.6 トリムタブ/トリムプレート:

Replacement は代替の意。既存において装備されている機種は純正部品からの交換とする。

- ・ 社外品トリムプレート(純正品と同じ特性を持つレプリカパーツ)の使用を許可する。
- ・ 取り付け可能な機種は、危険が生じない限り材質の指定を行わない(例:プラスチックからアルミニウムへの変更等)。
- ・ 滑走面(プレーニング面)の幅を超えてはならず、後方に **100.00mm(3.94 インチ)** を超えて延長してはならない。
- ・ 既存においてトリムプレートが装備されていない機種に、新たにトリムプレートを追加することはできない。
- ・ 手動または自動で可動するトリムタブおよびライドプレートは使用不可とする。
- ・ ハルのトランサム面に取り付けられた全てのハルエクステンションは、トリムタブとみなす。
これらはトランサム面から後方に **100mm** を超えて突出してはならない。
- ・ 全てのエッジは危険が生じないよう丸みを持たせなければならない。
- ・ フィン、スケグ、ラダー等の危険を伴う付属物は取り付けしてはならない。

R1S.2.7 バンパー:

- ・ 危険が生じない限り、交換用バンパーの使用を許可する。
- ・ 船首から船尾までの全周は、非金属かつ柔軟な素材(ゴム、プラスチック等)のバンパーで覆われていなければならない。
- ・ 純正品の寸法を基準とし、バンパーとしての性能を維持できる純正相当品を使用すること(フロントバンパーは純正相当の厚さ、サイドおよびリアバンパーは 5mm~20mm とする)。ただし、メーカーや機種にバンパーの設定が存在しない場合は、最低限船首が覆われていなければならない。
- ・ バンパーはネジ(トラス形状)、リベット等を用いて完全に固定しなければならない。
- ・ 鋭利な状態や引っかかりのある状態での使用を禁ずる。

- ・バンパーの素材は、YAMAHA、KAWASAKI、SEA-DOO で使用されているプラスチック製と同等以上の柔軟性を有する素材でなければならない。
注)FRP やカーボン等は船体の硬度と変わらないため船体の一部とみなす。この場合はデッキマットのようなスポンジ質またはゴム質の素材で覆う必要がある。
- ・バンパーを固定する金属製のネジやリベット等は、バンパー表面を超えて突出してはならない。
- ・YAMAHA、KAWASAKI、SEA-DOO の純正バンパーはそのまま使用可能とする。社外品バンパーを使用する際、縦型フィン形状を含む形状での制作はスポンソン効果とみなし、形状変更または交換を指示する場合があります。社外品の出幅は本体全幅から 5mm～20mm までとする。

R1S.2.8 ディフレクター:

- ・危険が生じない限り、柔らかく柔軟な水噴射ディフレクター(スプレーディフレクター)を船体側面やボンドフランジに取り付けることを許可する。ディフレクターのいかなる部分も、船体外縁を越えて突出してはならない。

R1S.2.9 ステアリング/コントロール:

- ・ハンドルバー、スロットル、スロットルケーブルおよびグリップは、改造または社外品の使用を許可する。バーエンドの最先端はグリップでなければならない。
- ・ハンドルバーカバーの改造または取り外しを許可する。社外品のスイッチおよびスイッチハウジングの使用を許可する。
- ・ランヤードによるエンジンストップ機能は必ず装備しなければならない。
- ・ステアリングシャフト、ステアリングシャフトホルダー、およびハンドルホルダーは社外品の使用を許可する。
- ・ハンドルバーは、取り付けブラケットにパッドを装着するか、クロスバーがある場合はクロスバーにパッドを装着しなければならない。
- ・ステアリングレシオを変更するためのクイックターンステアリングへの改造を許可する。
- ・社外品のステアリングケーブルの使用を許可する。
- ・ハンドルマウントおよび取り付けブラケットは、変更または社外品の使用を許可する。
- ・ハンドルマウント取り付け部分の補強を許可する。
- ・高さの低いハンドルマウントを装備する場合、ハンドルバーや付属パーツがカウリングに干渉する場合に限り、その箇所のカットを許可する。ただし、エンジンルーム内へ繋がる吸気量に変化を生じさせる穴を開けてはならない。
- ・ハンドルマウント取り付けに必要なベースブラケットの形状上、船体に穴を開ける必要がある場合、その穴が通気口とならないようケーブルや配線のみを通し、余剰空間は空気が通らないように塞がなければならない。

R1S.2.10 シートアSEMBリ:

- ・シートは純正品を使用しなければならない。
- ・シートカバーの変更を許可する。
- ・背もたれ部の高さの変更は、純正シートの高さから±12.7cmを超えてはならない。
- ・シートの取り外し、および社外品の使用を禁ずる。

R1S.2.11 船体一般補修:

- ・船体修理に関してパテおよびマットキットの追加、ならびにカスタムペイントを許可する。
- ・スピーカーの取り外しを許可する。ただし、取り外し後の配線穴は塞ぐこと。
- ・スピーカーが装備されている場合、社外品への交換は不可とする。

R1S.2.12 ビルジシステム:

- ・純正ビルジポンプは、改造および取り外しを許可する。

- ・ 危険を引き起こさない社外品のビルジ排出システムの取り付けを許可する。
- ・ 船体内に油分が多く残る可能性がある場合は、すべてのビルジシステムを停止しなければならない(船体外への油分流出はペナルティレッドの対象とする。エンジンプロー等の想定外の事態であっても、本規則違反は絶対的に不可とする)。

R1S.2.13 通気口/浮力体:

- ・ エンジンコンパートメントの換気チューブは、改造、社外品の使用、または取り外しを許可する。入口および出口の開口部を拡大することはできない(チューブ取り外し時に開口部がストックより大きくなり、通気量が増加してはならない)。
- ・ ベント(通気口)は、シールドまたはプラグで塞ぐことを許可する。
- ・ フロントハッチ内にある、エンジンルームとフロントストレージ間の仕切り板を取り外してはならない。
- ・ プラスチックリベットの欠落も不可とする(YAMAHA 艇)。
- ・ フードは純正品とし、社外品への交換、および一切の改造・加工を禁ずる。
- ・ 通気口はシールド等で塞がれている場合がある。
- ・ 船体内の浮力体を取り外し、削減してはならない(不沈性能を維持しなければならない)。

R1S.2.14 リバースシステム:

- ・ 純正装備のブレーキ装置は、安全上の理由から無効化しなければならない。
- ・ リバースバケットは取り外すか、もしくはリバース機能自体を停止するなど無効化にしなければならない(逆行機能を無効にする改造も、危険性がなければ許可する。SEA-DOO 艇の場合、リバースレバーの取り外しによるバック/ブレーキ機能の停止も可とする)。
- ・ ゲートイン時等にリバースを使用した場合、ペナルティの対象となる場合がある。
- ・ トリムモーターを取り外してはならない。

R1S.3 エンジン - 4 ストローク

R1S.3.1 エンジンブロック・ピストン等:

- ・ エンジンブロックは製造メーカーが提供するものを使用しなければならない。
- ・ 純正状態の圧縮比、ドーム、プロファイル、スカート長さ・形状および材料の種類が変更されていない限りにおいて、交換用のピストンアセンブリの使用を許可する。
- ・ 交換用ピストンアセンブリの重量は、純正品の±25.00%以内でなければならない。
- ・ 社外品ピストンを使用する場合は、JJSA に対し写真付き書類を提出し、書面による承認を得ること。
- ・ エンジン排気量はクラス指定(1100cc)の上限を超えてはならない。
※マフラー、排気マニフォールド以降船体外に至るまでのパーツは純正品のままとし、一切の加工を禁ずる。排気ホースの変更も不可。割れ補修の溶接やセンサー取り外し後の穴埋めは可。
- ・ 排気の船体外出口のテールパイプ(出口のゴム製パーツ)に至るまで純正品を使用すること。
- ・ ウォーターボックスの修理は、既存の形状に復旧することを絶対条件として溶接修理を許可する。ただし、JJSA に対し書類等の提出および認定を必要とする。それ以外の溶接行為は改造とみなしペナルティレッドの対象とする(日本国内ルール。海外戦には不適合)。

R1S.3.2 ヘッド/シリンダー:

- ・ オリジナルのシリンダーヘッドを使用しなければならない(純正無加工ヘッド)。
- ・ シリンダーポートの面取りは、最大角度 30° で 1.00mm を超えてはならない。
- ・ シリンダーヘッドの燃焼室は、バルブ装着状態でのビーズブラストによる洗浄のみを許可する。
- ・ 吸気ポートおよび排気ポートは、ビードブラストやスチールワール、スコッチブライト等の研磨剤で洗浄してはならない。

※ビードブラスト: ガラスやジルコニア等の球形粒子によるブラスト。形状変更を目的に研磨・切削するのではなく、主に汚れ落としを目的としたブラスト処理法を指す。

- ・ 純正状態から純正指定オーバーサイズまでのボーリングを許可するが、指定排気量を超えてはならない。
- ・ 損傷シリンダーのスリーブ修理を許可するが、修理によるパフォーマンスの向上(二次圧縮の上昇など)は不可とする。
- ・ ブロックデッキの高さは、元の高さから 0.155mm(0.006in) 以内に調整すること。

R1S.3.3 クランクシャフト:

- ・ クランクシャフトは純正のまま使用しなければならない。
- ・ 純正品とサイズが異なる限り、ベアリングやベアリングシェルを交換を許可する。ただし、既存の型と寸法を維持しなければならない。

R1S.3.4 カムシャフト/バルブ:

- ・ カムシャフトは純正のまま維持しなければならない。
- ・ ベアリングやベアリングシェルを交換を許可するが、既存の型と寸法を維持しなければならない。
- ・ カムシャフトのタイミング変更を許可する。(同一機種によるアップデート・バックデートは可能とするが、同型エンジンであっても他機種からの流用は不可とする)。
- ・ カム山(カムロブ)は純正品のままとし、一切の加工・変更を禁ずる。
- ・ IJSBA 承認の社外品バルブスプリングおよびバルブスプリングリテーナーの使用を許可する(チタン製品の使用は不可)。

R1S.3.5 クーリングシステム:

- ・ 社外品のエンジン冷却ウォーターバイパスシステムの使用を許可する。
- ・ 冷却ラインや社外品のバイパスフィッティングは、既存のネジ山である限り変更を許可する。
- ・ バイパスフィッティングの改造または移設を許可する。
- ・ 他競技者への危険を避けるため、下向きまたは後方へ向けなければならない。
- ・ エンジン水冷システムの改造および社外品の使用を許可する。
- ・ 推進ポンプからの追加供給を許可する(ただし、ポンプケース(ベーンガイド)への直接加工は不可とする)。
- ・ 純正のバイパスフィッティングの改造または移設を許可する。
- ・ ポンプの給水口カバーおよびウォーターストレーナー(フィルター)は、改造または社外品の使用を許可する。
- ・ エンジンブロックへの直接のフィッティング追加を禁ずる。ただし、エンジンブロックから取り外し可能な給水口カバーに追加の冷却水供給ラインを追加することは許可する。
- ・ 既存のフィッティングは、純正品のネジ径が維持される限り改造または社外品の使用を許可する。
- ・ 給水ラインとして使用されていないフィッティング(アノード等)は、ネジ径を変更しないことを条件に水フィッティングとして利用することを許可する。
- ・ フィッティングは、シリンダーヘッド、シリンダー、およびクランクケースに直接追加してはならない。
- ・ 冷却システム全体で使用されるバルブは、固定式または自動式(例:サーモスタット、圧力調整器等)でなければならない。
- ・ 電子制御バルブまたはウォーターインJECTIONシステムは、既存において装備されていない機種には使用できない。
- ・ 冷却システムフラッシュキットの使用を許可する。

※日本国内特例: 冬季にハンドル部まで温水を上げるキット(ぬくぬくキット)は4月末まで使用を許可するが、5月以降はホースを取り外し使用停止とすること。

R1S.3.6 一般補修:

- ・ 一般的なメンテナンス部品(ガスケット、シール、スパークプラグ、スパークプラグワイヤー、スパークプラグキャップ、配線、ウォーターホース、燃料ライン、クランプ、留め具)の交換は、純正部品に限定せず社外品の使用を許可する。
- ・ 交換用ガスケットの使用を許可するが、OEM 部品と同種類(シート、Oリングなど)であり、純正品と同等の厚さでなければならない。
- ・ 留め具(ボルト、ナット、ワッシャー等)は、純正装備されていない限りチタン製への変更を禁ずる(元々装備されたファスナーにロック機構が組み込まれている場合を除く)。
- ・ ヘッドガスケットおよびベースガスケットを除き、すべての交換用ガスケットの厚さは、メーカー提供の純正品ガスケットの±20%以内でなければならない。
- ・ ベースガスケットは、純正品の厚さより 0.8mm(0.032in)を超えて厚くすることはできない。
- ・ ヘッドガスケットは、純正品の厚さより 0.005mm(0.002in)以上薄くしてはならない。
- ・ ヘッドガスケットは、純正品の厚さより 1.55mm(0.06in)を超えて厚くしてはならない。
- ・ 留め具(ボルト、ナット、ワッシャーなど)は、純正装備されていない限りチタン製に変更してはならない。
- ・ ボルトやナット等はロック機構を組み込むことができる。
- ・ クランプは完全にロックしなければならない。
- ・ ホースおよび燃料ラインは、純正品と同等以上の性能を有するものでなければならない。
- ・ エキゾーストフランジの取り外しを許可する。

R1S.3.7:

- ・ ウォーターボックスは純正品のまま使用し、一切の改造を禁ずる。
- ・ 過去に穴あけ加工された排気マニホールドは、穴を埋めるかキャップで塞ぐことで使用を許可する。

R1S.4 空気/燃料供給 - 4 ストローク**R1S.4.1 電子燃料噴射システム(フューエルインジェクター)**

- ・ USCG UL-1111(米国船舶関係の電気系や配線に関する安全基準)または SAE J-1928(船舶用電気機器の保護及び設置、エンジンの電気的安全性) マリンバックファイア火炎防止装置テスト基準を満たす火炎防止装置を設置しなければならない。
- ・ エアフローセンサーが装備されていない場合は、フレームアレスターとスロットルボディ間のダクトを変更するか、フレームアレスターとエアフローセンサー間のダクトを社外品で取り付けすることを許可する。
- ・ エアフローセンサーの下流におけるエアフローの変更は許可しない。
- ・ インテークマニホールドのすべての部分は、既存の装備のまま維持しなければならない。
- ・ OEM 火炎抑制防止装置としてリボンシステムが採用されているユニットにおいて、空気の流れが増加せず、循環フィルターによって十分な火炎抑制が達成される場合に限り、リボンの取り外しを許可する。
- ・ 社外品インテークアップグレードキットの使用を許可する。
- ・ OEM のエアフロー仕様を維持するために、社外品パーツを使用することを許可する。
- ・ 販売資料または製品説明において、部品またはキットがパフォーマンス向上用であると定義されている場合でも、本規定の適用は有効とする。
- ・ ブローバイガスは、船体内にフィルターを設けることにより大気開放を許可する。ただし、船体内に油分が漏れる危険性がある場合、船体外への油分流出を防ぐため、すべてのドレンシステム(純正ドレンを含む)を閉鎖・停止しなければならない

R1S.4.2 スロットルボディ/リボンシステム:

- ・ スロットルボディは純正品を使用しなければならず、加工・改造を禁ずる。
- ・ インテークマニホールドアセンブリは純正品を使用しなければならず、加工・改造を禁ずる。

- ・ リボンシステムが OEM 火炎防止装置として装備されているユニットにおいて、エアフローが増加せず、エアフィルターによって十分な火炎制御が達成されている場合に限り、リボンの取り外しを許可する。
- ・ リボンを外した場合は、代わりに社外品のスリーブを装備しなければならない。このスリーブはインテークマニフォールド内の容量に変化が生じないように設定されたものを使用すること(確認・質問は競技使用前に問い合わせること)。

R1S.4.3 インジェクター/燃料ポンプ/レギュレーター:

- ・ 燃料システム全体は閉鎖システムとしなければならない。
- ・ エンジンの作動状態に関わらず、いかなる場合においても燃料を排出・漏洩してはならない。
- ・ インジェクターおよび燃料ポンプは純正品を使用し、改造・変更を禁ずる。
- ・ レギュレーターは純正品を使用し、改造・変更を禁ずる。

R1S.5 イグニッション/エレクトロニクス - 4 ストローク

R1S.5.1 バッテリー:

- ・ バッテリーの社外品への交換を許可する。ただし、バッテリーボックス内に収まり固定されていなければならない。
- ・ バッテリーの移動を禁ずる。
- ・ JCI 検査機構において水上オートバイへのリチウムイオンバッテリーの使用が禁じられているため、当競技においても使用不可とする(日本国内ルール。海外戦については要問合せ)。

R1S.5.2 ECU/ECM:

- ・ ECU/ECM は純正品を使用しなければならない。
- ・ 既存の ECU/ECM に対し、追加の入力または出力を提供しない限りにおいてプログラムの書き換えを許可する。
- ・ 配線および接続の変更を禁ずる。
- ・ 追加のセンサー(排気ガス温度センサー、デトネーションセンサー等)は一切追加できない。
- ・ エンジン温度センサーの無効化を許可する。
- ・ アース線の追加を許可する。
- ・ 社外品スパークプラグの使用を許可する。

R1S.6 ドライブライン

R1S.6.1:

- ・ インペラーは、既存の直径を維持することを条件に改造または社外品の使用を許可する。
- ・ 追加の冷却フィッティングの取り付けを許可する。
- ・ ウェアリングは純正品を使用しなければならない。
- ・ ポンプ入口をシールする目的でのシーラント使用を許可する。
- ・ 可視性のスパウトは取り外すか、機能を停止させなければならない。

R1S.6.2:

- ・ ドライブラインのコンポーネント(ポンプステーター、リダクションノズル等)について、研削による表面仕上げ、研磨、ショットピーニング等を含むいかなる改造も禁ずる。
- ・ ポンプ(ベーンガイド)、ポンプノズル、ステアリングノズル、およびポンプキャップ(テールコーン)は純正品を使用すること。いかなる加工および社外品の使用も禁ずる。
- ・ ウォーターラインの追加は許可するが、その場合でもポンプ(ベーンガイド)へのフィッティング追加は不可とする。