

⑩【RUNABOUT SS】 Expert Runabout SuperStock**ランナバウト・スーパーストック クラスコンペディション****RSS.1 スーパーストッククラス**

- ・ 対象メーカーは Kawasaki、YAMAHA、SEA-DOO とする。
- ・ 競技艇は、PWC メーカーが販売する純正品の状態から開始しなければならない。
- ・ 最大排気量は、メーカーカタログに記載された最大排気量（純正オーバーサイズまで）とする。
（Kawasaki 1500cc、SEA-DOO 1600cc、YAMAHA 1800cc）
- ・ 該当メーカー以外の船体については、JJSA に問い合わせるものとする。
- ・ 特に明記されていない限り、スーパーストッククラスではすべてストッククラスおよびリミテッドクラスの規定内とする。
- ・ いかなる場合においても、水面上にオイル分を流出してはならない。

RSS.1.1

- ・ すべての船舶は、規則で代替が認められる場合や変更が許可されている場合を除き、ストック状態（すべてノーマル、純正装備状態、無加工）を維持しなければならない。
- ・ ルールブックおよびレギュレーションに記載のない変更、または改造は禁止とする。
- ・ 変更または改造に関する質問は、競技で使用する前に JJSA に問い合わせなければならない。
- ・ 船体識別番号は、製造元が提供した状態で展示されなければならない。

RSS.1.2

- ・ 当該機種純正部品は、同一モデルの純正部品にアップデートまたはバックデートすることができる。（機種名が同一であっても、排気量やボディ形状が異なるもの、または同型エンジンであっても過給機の有無が異なるものは同一モデルとはみなさない。）
- ・ いくつかの指定（すなわち RXP-X や SVHO など）のあるモデルは、認証リスト内に制限されていない限り、一般的には各々のモデルとしてみなされます。

RSS.1.3 サウンドレベル

- ・ 騒音レベルは、15m の距離において 86 dB(a) を超えてはならない。
- ・ レース中においても騒音レベルを測定する場合がある。その際騒音レベルが高いと判断された場合、走行テスト、計測を要求する。（走行テスト時の立ち合いにはチーム員もしくはメカニック 1 名までとする）
- ・ 騒音超過が認められた場合はペナルティの対象となり、規定値内でなければ出場は認められない。
- ・ エンジン始動時は、水中以外ではサイレンサーの使用を義務付ける。

RSS.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。
- ・ 有鉛ガソリンの使用は禁止とする。

RSS.2 船体**RSS.2.1**

- ・ 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。
- ・ 取り付けワイヤーの直径は、10cm 以上のループにしなければならない。
- ・ 曳航中に曳航ループが切断した場合は、レッドカード（当該ヒート失格）とする。
- ・ 船体の平面からはみ出している牽引フックは、取り外さなければならない。
- ・ ※曳航ループは救助やコース外曳航を速やかに行うためにワイヤー製と定めているため、ワイヤーのささくれ放置やバンパー裏への収納等、救助の妨げとなる行為は慎まなければならない。

RSS.2.2

- ・ デッキおよびハルは、ともに船体の修理を行うことができる。ただし、修理によって元の形状を 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認める。
- ・ バルクヘッドは変更することができない。

RSS.2.3 スポンソン

- ・ 最大2つのスポンソンを装備可能とする。
- ・ 純正スポンソンは、改造、変更、削除、またはアフターマーケット品の使用を認める。
- ・ 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で測定し、ハルの側面から **100mm** を超えて突出してはならない。
- ・ スポンソンの下垂垂直フィン（羽）は、ベースより下方向に **63.5mm** を超えてはならない。
- ・ スポンソンのいかなる部分も、ハルの側面がハルの底面と交差する点よりも **38mm (1.5in)** 以上に伸びてはならない。
- ・ 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。ただし、ベースに付いた羽状のものは、上述の **63.5mm** を超えてはならない。
- ・ スポンソンのカウント方法は以下の通りとする。
- ・ 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・フィン状のものがある場合、溶接等で分割できない一体型であればスポンソンベースとして判断し、スポンソン1つとしてはカウントしない。ただし、ベースに付いた羽状のものは **63.5mm** を超えてはならない。
- ・ 羽・フィン状のものを取り付けず、スポンソンベースのみを使用している場合であっても、スポンソン1つとしてカウントする。
- ・ カウントの詳細は、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つとする。
- ・ スポンソンの外側に突出するネジは、なべ型もしくはトラス型でなければならない。埋め込みの場合はこの限りではない。
- ・ ワッシャー自体にスムージング性能がある場合もこの限りではないが、形状については取り付ける前に JJSA に確認しなければならない。
- ・ 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。
- ・ 危険を引き起こさないよう、前縁に丸みを付ける必要がある。
- ・ 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のために掘り込む際、その箇所の厚さが不足しないよう注意しなければならない。
- ・ フィン、ラダー、スケグ等、その他危険を引き起こす付属物は取り付けてはならない。
- ・ スポンソンはボンドフランジの内側に取り付けることができるが、スポンソンのどの部分もボンドフランジ（バンパーを取り外した状態）の下部から **38mm** を超えてはならない。
- ・ ボンドフランジの内側に取り付けられたスポンソンは、水平面で測定した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。
- ・ ボンドフランジの内側にあるスポンソン（羽）も、**6mm** 以上の厚さを維持しなければならない。
- ・ すべてのスポンソンは、危険が生じない限りボンドラインの内側に取り付けられ、ボンドラインの上に凹んだ箇所に至るまでの形状で作製することができる。
- ・ ※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。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。
- ・ その他、変更に関する質問は競技で使用する前に JJSA に問い合わせなければならない。

RSS.2.4 インテークゲート / スコープゲート

- ・ ゲートは、改造または社外品の使用を認める。
- ・ ゲートの取り外しは禁止とする。最低1本のバーが駆動軸と平行のタイプでなければならない。
(脱落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に **12mm** 以上はみ出してはならない。

- ・すべての全縁は、危険が生じないように丸めなければならない。

RSS.2.5 ライドプレート

- ・ライドプレート（ポンプカバープレート）は、改造またはアフターマーケット品の使用を認める
- ・ポンプカバープレートの後部は延長可能だが、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。
- ・エクステンションの側面は、危険が生じないように丸めなければならない。
- ・フィン、ラダー、スケグ等、その他危険を引き起こす付属物は取り付けてはならない。

RSS.2.6 トリムプレート

- ・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）の使用を認める。
- ・取り付け可能な機種については、危険が生じない限り材料は指定しない（例：プラスチックからアルミニウムへの変更等）
- ・プレートはプレーニング面の幅を超えてはならず、後方に **100.00mm (3.94in)** 以上伸びてはならない。
- ・元々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できない。
- ・ハルのトランサム面に取り付けられたすべてのハルエクステンションは、トリムタブとみなす。
- ・ハルのトランサム面に取り付けられたエクステンションおよびトリムタブは、面から後方に **100mm** を超えてはならない。
- ・危険を引き起こさないよう、すべての縁に丸みを付けなければならない。
- ・フィン、スケグ、ラダー等、その他危険を引き起こす付属品は取り付けてはならない。

RSS.2.7 バンパー

- ・危険がなければ交換用のバンパーを使用することができる。
- ・船首から船尾までの全周は、金属製でない柔軟な素材（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。
- ・純正品サイズを基準とし、厚みについてはバンパーとしての性能を保持できる純正相当品を使用しなければならない。フロントバンパーは純正相当の厚さとし、サイドおよびリヤバンパーは **5mm ~ 20mm** とする。ただし、メーカー・機種にバンパーがない場合は、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）またはリベット等で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は禁止とする。
- ・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以上の柔軟性のある素材でなければならない。
注）FRP やカーボン は船体と同等の硬度であるため船体相当とみなし、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わなければならない。
バンパーを固定する金属製のネジやリベット等は、バンパーを超えてはみ出してはならない。
- ・YAMAHA、KAWASAKI、SEA-DOO の純正バンパーはそのまま使用可能とする。社外品バンパー使用の際、縦型フィン形状を含むものはスポンソン効果とみなし、形状変更や交換を指示する場合がある。社外品の出幅は本体全幅から **5mm ~ 20mm** までとする。

RSS.2.8 スプレーディフレクター

- ・柔らかく柔軟なスプレーディフレクターは、危険が生じない場合に限り船体側面やボンドフランジに取り付けることができる。
- ・ディフレクターのいかなる部分も、船体外縁を飛び出してはならない。

RSS.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認める。**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は改造または取り外しを認める。
- ・ 社外品のスイッチおよびスイッチハウジングを使用してもよい。
- ・ **ランヤードによるエンジンストップ機能は必須とする。**
- ・ ステアリングシャフト、ステアリングシャフトホルダー、ハンドルホルダーは、社外品の使用を認める。
- ・ 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の改造を認める。
- ・ 社外品のステアリングケーブルを使用してもよい。
- ・ 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認める。
- ・ ハンドルマウント取り付け部分は補強を認める。
- ・ **高さの低いハンドルマウントを装備する場合に限り、ハンドルバー等がカウリングに干渉する箇所をカットすることができる。ただし、エンジンルーム内に繋がる吸気量に変化を及ぼす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、それ以外の余剰空間は空気が通らないよう閉鎖しなければならない。
- ・ 燃料コック等は、船体外外部から内部へ移設することができる。その際、元の穴は閉鎖しなければならない。

RSS.2.10 シートアSEMBリ

- ・ シートアSEMBリは、アフターマーケット品の使用を認める。
- ・ 安全上の問題を引き起こす改造は許可されない。
- ・ ライダーの脚を包み込む形状はすべて、柔らかく柔軟な素材で作られている必要があり、ライダーの各脚の **50%** 以上を覆ってはならない。
- ・ シートカバーは変更してもよい。
- ・ 座席の高さは変更可能とする。**ただし、背もたれ部の高さは座面から 18cm 以上上げてはならない。**

RSS.2.11

- ・ パッドやマットキットの追加が可能であり、カスタムペイントも認める。
- ・ ボンドフランジより上の船体外側にある金属部分の表面仕上げ（研磨、ショットピーニング、塗装）を行うことができる。

RSS.2.12 ビルジシステム

- ・ 純正ビルジポンプは、改造または取り外すことができる。
- ・ 危険を引き起こさない社外品のビルジ排出システムを取り付けてもよい。
- ・ **船体内に油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）**
- ・ 船体外への油分流出が認められた場合は**ペナルティ（レッド）**とする。これはエンジンプロー等の想定外の事態であっても適用される絶対的な規則である。

RSS.2.13 浮力体

- ・ エンジンルームの浮力体は、取り外し、改造、またはアフターマーケット品への交換が可能である。

- ・ 浮沈性能は維持されなければならない。

RSS.2.14 エアダクト

- ・ エンジンルームのエアダクトは改造や社外品の使用が可能であり、元のダクトへの移動や取り外しも認める。
- ・ フード（カバー、カウリングを含む）は、改造または社外品を使用してもよい。

RSS.2.15

- ・ ハンドル、ドロップイン式収納バケット、ボルトオン式ミラー、ゲージは変更可能である。
- ・ アフターマーケット品であっても、危険がなければ取り外すことができる。

RSS.2.16 バラスト

- ・ 危険が生じない限り、船体内にバラストを追加することができる。ただし、水やその他の液体は許可されない。

RSS.2.17 リバースシステム

- ・ 純正装備のブレーキ装置は、安全上の理由により無効化しなければならない。
- ・ リバースバケットは、取り外して無効化するか、リバース機能を停止して無効化しなければならない。危険性がなければ逆行機能を無効にする改造も認める（例：SEA-DOO のリバースレバー取り外しによるバック/ブレーキ機能停止等）
- ・ ゲート内等でリバースを使用した場合は、ペナルティの対象となる場合がある。
- ・ トリムモーターは取り外してはならない。

RSS.3 エンジン

RSS.3.1 エンジン

- ・ エンジン排気量はクラス指定（純正オーバーサイズまで）を超えてはならない。
(Kawasaki 1500cc、SEA-DOO 1600cc、YAMAHA 1800cc)
- ・ エンジンブロックは同一メーカー純正品を使用しなければならない。
- ・ 油や水にさらされた表面の内部変更は許可される。
- ・ シリンダーブロックのヘッドガスケット面は機械加工を認める。

RSS.3.2 クランクシャフト

- ・ クランクシャフトは、改造または社外品の使用を認める。
- ・ クランクシャフトの重量は、純正品の ±5% 以内でなければならない。
- ・ 元のタイプと寸法を維持する限り、交換用のベアリングまたはベアリングシェルを使用してよい。

RSS.3.3 シリンダーヘッド

- ・ シリンダーヘッドの鑄造は、エンジンブロックと同じエンジンアセンブリからのものでなければならない。
- ・ 吸気ランナーおよび排気ランナーは変更可能とする。ランナーへの材料追加も認める。
- ・ 吸気ポートおよび排気ポートは変更可能とする。
- ・ ポートの直径や形状は変更可能とする。
- ・ 燃焼室に材料を追加してもよい。
- ・ 吸気バルブと排気バルブの数は、元の数と同じでなければならない。
- ・ バルブ、バルブシート、スプリング、スプリングリテーナーは、改造または社外品の使用を認める。

RSS.3.4 外部改修

- ・ エンジン仕上げの外部改修（メッキ、研磨、塗装等）を認める。

RSS.3.5 クーリングシステム / インタークーラー

- ・ エンジン、インタークーラー、オイルクーラーの水冷システムは、改造またはアフターマーケット品の使用が可能である。

- ・ 冷却ラインおよびウォーターバイパスフィッティングは、社外品への変更や追加を認める。
- ・ ジェットポンプアセンブリからの追加供給を認める。
- ・ 純正品のウォーターバイパスフィッティングは、変更や再配置を認める。
- ・ すべてのバイパスノズルおよびフィッティングは、他のライダーに危険を及ぼさないよう、下向きまたは後方に向けなければならない。
- ・ ポンプの給水口カバーとウォーターストレーナー（フィルター）は、変更または社外品の使用を認める。
- ・ インタークーラーアセンブリおよびハウジングは純正のままとし、追加の冷却供給ラインおよびバイパスフィッティングを純正品アセンブリに追加することができる。
- ・ エンジンブロックに直接フィッティングを追加することはできない。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供給ラインを設置することは認める。
- ・ 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認める。
- ・ シリンダーヘッド、シリンダー、クランクケースにフィッティングを追加することはできない。
- ・ インタークーラー圧カリリーバルブ（機械式）は、水圧を調整する目的で使用できる。
- ・ 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、プレッシャーレギュレーター等）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ジェクションシステムは、元々装備されていない限り使用できない。
- ・ 冷却システムフラッシュキットは使用できる。
- ・ SEA-DOO はオープンループシステムの使用を認めるが、エンジンブロック本体やヘッドへのフィッティング追加は認められない。

RSS.3.6 スターターモーター

- ・ 交換用のスターターモーターおよびベンディックスを使用することができる。

RSS.3.7 エンジンマウント

- ・ 交換用エンジンマウントの使用を認める。

RSS.3.8 一般補修部品

- ・ 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、プラグワイヤー、プラグキャップ、配線、水ホース、燃料ライン、クランプ、ファスナー等）の交換は、以下の条件を満たす限り純正部品に制限されない。
1. 交換用ガスケットは OEM と同種（シート、Oリング等）かつ、純正品と同じ厚さでなければならない。
 2. ファスナー（ボルト、ナット、ワッシャー等）は、元々ロック機能が組み込まれている場合を除き、チタン製にすることはできない。
- ・ ボルト、ナット等に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。
 - ・ ホースや燃料ラインは、純正品相当以上の機能を備えていなければならない。
 - ・ エキゾーストフランジは取り外し可能とする。

RSS.3.9 カムシャフト

- ・ カムシャフトの改造、またはアフターマーケット品の使用を認める。

RSS.3.10 バルブ / バルブスプリング

- ・ バルブの改造、またはアフターマーケット品の使用を認める。
- ・ バルブシートの改造、またはアフターマーケット品の使用を認める。
- ・ バルブスプリングの改造、またはアフターマーケット品の使用を認める。
- ・ プッシュロッドの改造、またはアフターマーケット品の使用を認める。

- ・バルブ、プッシュロッド、およびバルブシートの交換に際し、元々純正で装備されている場合を除き、チタン製部品を使用してはならない。

RSS.3.11 ブローオフバルブ

- ・エンジン寿命を延ばすために、ブローオフバルブを追加・使用してもよい。
- ・バキュームラインおよびフィッティングをインテークマニフォールドに追加し、ブローオフバルブを設置することを認める。
- ・エンジンルーム内での大気開放を認めるが、その際はフィルターを取り付けなければならない。
- ・ブローバイガス等によりオイル分流出の可能性がある場合、船体外への流出を防ぐためにドレンシステムおよびビルジシステムを停止しなければならない（ペナルティレッド対象）

RSS.3.12 バルブスプリングリテーナー

- ・アフターマーケット品のバルブスプリングリテーナーを使用することができる。

RSS.3.13 エキゾーストシステム

- ・排気システムは、危険が生じない限りにおいて、アフターマーケット品を使用することができる。

RSS.4 エンジン — 2 ストローク 該当外項目の為 削除

RSS.5 空気/燃料供給

RSS.5.1

- ・燃料システム全体は、クローズドシステムでなければならない。
- ・エンジンの始動・停止に関わらず、いかなる状況でも燃料を漏らしてはならない（船体外流出はペナルティレッド対象）
- ・燃料ホースは、日本の耐圧規格を満たす高圧燃料ホース（SAE J30R9 認定品等）を使用しなければならない。
- ・高圧燃料ラインに使用される燃料フィルターは、金属製でなければならない。
- ・高圧燃料ラインのホースクランプは、純正品もしくは圧着（絞め）タイプを使用しなければならない。
- ・高圧燃料ラインにおいて、ナイロンタイラップや標準のネジ式クランプは使用できない。

RSS.5.2 燃料タンク

- ・純正装備の燃料タンク、給油口、リリースバルブを使用しなければならない。
- ・燃料ピックアップ、燃料フィルター、燃料ペットコックアセンブリは、アフターマーケット品の使用（または取り外し）を認める。
- ・燃料タンクの給油キャップは、アフターマーケット品を使用してもよい。

RSS.5.3 スロットルボディ

- ・スロットルボディは、純正品をストック状態（無加工）のまま使用しなければならない。
- ・スロットル内部の改造または変更は禁止とする。
- ・吸気マニホールドアセンブリは、改造またはアフターマーケット品の使用を認める。

RSS.5.4 フレームアレスター

- ・安全基準（USCG UL-1111 または SAE J-1928）を満たすマリンバックファイア火災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非装備車は、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、またはフレームアレスターとエアフローセンサー間にアフターマーケット製ダクトを取り付けることができる。
- ・エアフローセンサーより下流のエアフロー変更は許可されない。
- ・フレームアレスターに関する日本ルールは以下の通りとする。
 1. 改造を認めるが、純正同等の性能を持つフレームアレスターを装備しなければならない（※海外レースでは認定品の改造は違反となる）。
 2. ブローバイホース取り付けのためのパイプ・フィッティング等の改造を認める。

3. ブローバイガスは耐熱・耐油ホースにてインテーク側に戻すか、閉鎖しなければならない。フィルターを取り付けての大気開放も認めるが、油分流出の可能性がある場合はワンウェイドレンやビルジシステムを封鎖しなければならない。
 4. フレームアレスターに水吸入防止用の耐油・耐火・耐熱性フィルターやカバーを取り付けてもよい。
- ・ ターボチャージャーおよびスーパーチャージャーシステムの改造は、該当する場合において許可されない。

RSS.5.5 キャブレター 該当外項目の為削除

RSS.5.6 燃料ポンプ・燃料システム

- ・ 燃料ポンプは、危険が生じない限りにおいて、改造またはアフターマーケット品を使用することができる。
- ・ 燃料圧力レギュレーターは、安全上の目的において、改造またはアフターマーケット品を使用してもよい。
- ・ 燃料リターンラインは、燃料タンク本体に改造を加えることなく、燃料ポンプアセンブリに対して取り付けなければならない。
- ・ 燃料リターンラインが安全に使用できるよう適切に設置されているか否かについては、レースディレクターまたはテクニカルディレクターが最終的な裁量権を有する。
- ・ 燃料の揺れを防止する目的で、燃料タンク内にバッフルを追加してもよい。

RSS.5.7 フューエルインジェクター

- ・ フューエルインジェクターは、改造またはアフターマーケット品を使用することができる。

RSS.5.8 バルブスプリング / リテーナー

- ・ アフターマーケット品のバルブスプリングおよびバルブスプリングリテーナーを使用することができる。

RSS.5.9 キャッチタンク・ブローバイ

- ・ キャッチタンクを追加して取り付けることができる。
- ・ 元来キャッチタンクが装備されていない機種であっても、新たに取り付けることを認める。
- ・ ブローバイガスは、耐熱および耐油性を有するホースを用い、インテーク側へ戻すか、あるいは閉鎖処置を施さなければならない。
- ・ フィルターを装着した上での**大気開放**も認められる。ただし、船体外へ油分が流出する可能性がある場合は、ワンウェイドレンやビルジシステムを封鎖しなければならない。
- ・ 社外品のホースを使用する場合は、必ず耐熱性および耐油性のあるものを使用すること。

RSS.6 ターボチャージャー/スーパーチャージャー

RSS.6.1

- ・ ターボチャージャーハウジングは、常にフル循環式のウォータージャケットタイプでなければならない。
- ・ アフターマーケットのターボチャージャーまたはスーパーチャージャーは、危険がなければ使用を認める。
- ・ 純正のターボチャージャーまたはスーパーチャージャーは改造可能とする。
- ・ アフターマーケット品は、元々自然吸気の 4 ストローク車両に追加することができる。
- ・ すべてのホースおよびパイプは、改造またはアフターマーケット品を使用できる。

RSS.6.2 インタークーラー

- ・ インタークーラーの改造、またはアフターマーケット品の使用を認める。

RSS.6.3 ブローオフバルブ

- ・ ブローオフバルブの改造、またはアフターマーケット品の使用を認める。

RSS.6.4 ブーストセンサー

- ・ ブーストセンサーは、改造またはアフターマーケット品を使用することができる。

RSS.7 空気/燃料供給 — 2 ストローク 該当外項目の為削除

RSS.8 イグニッション/エレクトロニクス

RSS.8.1 バッテリー

- ・ バッテリーは社外品と交換可能とする。ただし、バッテリーボックスに収まり、確実に固定されていなければならない。
- ・ 日本国内ルールにおいて、検査機構によりリチウムイオンバッテリーの使用は禁じられているため、不可とする（海外戦は要問い合わせ）。

RSS.8.2 ECU / ECM

- ・ ECU および ECM は、改造またはアフターマーケット品を使用することができる。
- ・ 排気ガス温度センサーや爆破（デトネーション）センサー等の追加センサーの設置を認める。
- ・ エンジン温度センサーは、無効化することができる。

RSS.8.3

- ・ 点火タイミングは、イグニッショントリガー取り付けプレートをスロット（長穴）加工などで固定することにより、変更することができる。
- ・ アダプタープレートは、イグニッショントリガーを再配置する目的においてのみ使用を認める。

RSS.8.4

- ・ アフターマーケット品のスパークプラグを使用してよい。

RSS.8.5 AFR ゲージ（空燃比計）

- ・ 元来 AFR ゲージが取り付けられていない機体において、排気システムに AFR ゲージを取り付けることができる。
- ・ 取り付けたゲージは、ECU や機体の自動チューニング装置と通信させることが可能である。

RSS.9 点火と電子回路 — 2 ストローク 該当外項目の為削除

RSS.10 ドライブライン

RSS.10.1 ポンプ / インペラー

- ・ インペラー、インペラーハウジング、ステーターベーンアセンブリ、ポンプマウントプレート、ポンプシューは、改造またはアフターマーケット品の使用を認める。
- ・ ドライブシャフト、インペラーハウジング、ステーターベーンアセンブリにおいて、チタン製部品の使用は禁止とする。
- ・ ポンプノズルおよびステアリングノズルは、改造またはアフターマーケット品を使用してもよい。
- ・ ポンプとノズルを組み合わせた全長は、純正品より最大 **50.00mm (1.97in)** まで延長を認める。
- ・ アフターマーケット製のノズルトリムシステムを使用してよい。
- ・ 追加の冷却フィッティングを取り付けてもよい。
- ・ 可視性スパウト（検水）は取り外すか停止しなければならない。
- ・ ポンプ入口のシールにシーラントを使用することを認める。

RSS.10.2

- ・ カプラー、ベアリングハウジング、ドライブシャフトは、エンジンとポンプ間の駆動比が 1:1 を維持される限り、改造または社外品の使用を認める。