

④ 【RUNABOUT STK】 Pro Runabout Stock / Novice Runabout Stock

RAS.1 ランナバウト・ストッククラスコンペディション

- ・ Kawasaki、YAMAHA、SEA-DOO 等、PWC メーカーが販売する純正品の状態から開始すること。
- ・ 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までとする。
- ・ ※ 該当メーカー以外の使用については、JJSA へ問い合わせること。
- ・ 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。

RAS.1.1 一般規定

- ・ すべての船舶は、規則で代替や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、または改造を禁ずる。
- ・ JJSA が承認している純正船体重量より、**15.88kg** 以上軽量化してはならない。
※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。
- ・ 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。

RAS.1.2 部品の互換性

- ・ 当該機種純正部品は、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を許可する。
(同じ機種名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、同じモデルとみなさない)
- ・ いくつかの指定 (RXP-X、SHVO など) があるモデルは、認証リスト内で制限されていない限り、原則としてそれぞれ独立したモデルとみなす。
- ・ 部品の互換性はボルトオンで装着可能なものとし、規則で代替や修正が認められている場合を除き、取り付けに際して当該部品や他の部品に改造を加えてはならない。

RAS.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 (詳細は関連ルールを参照)

RAS.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)

RAS.2 船体**RAS.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** 以上のループ状としなければならない。
- ・ 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。
- ・ 船体の平面から突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。

RAS.2.2 船体の補修・仕様

- ・ デッキおよびハルは船体の修理を許可する。但し、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。

- ・ 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すること）
- ・ 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、元に近い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。

RAS.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 (36.00 in)** 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** 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 (1.5 in)** 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）但し、ベースに付随する羽状部分は下方63.5mmの規定を超えてはならない。
- ・ 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。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。
- ・ 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は、取り付け前に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を超えてはならず、かつ水平面測定時にボンドフランジの外側にはみ出してはならない。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。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。

RAS.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とする）
- ・ 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。
- ・ 全ての前縁は、危険防止のために丸みを帯びていなければならない。

RAS.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）の改造または社外品の使用を許可する。
- ・ 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。

RAS.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 in）を超えて延長してはならない。
- ・ 既存に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。
- ・ これらエクステンション、トリムタブ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。
- ・ 全てのエッジには丸みをつけなければならない。
- ・ 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。
- ・ 英文の replacement は代替の意味で、元々付いている機種は純正品からの交換が認めれる

RAS.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。
- ・ 純正品のサイズを基準とし、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、サイドおよびリヤバンパーは 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（なべ形状、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 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る。社外品の出幅は本体全幅から 5mm～20mm までとする。

RAS.2.8 スプレーディフレクター

- ・ 危険が生じない限り、柔らかく柔軟な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。

RAS.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。**バーエンドは最先端が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。
- ・ 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。
- ・ 燃料コック等は、船体外から内部への移設を許可する。その際、元の穴は塞ぐこと。

RAS.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。

RAS.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。
- ・ **スピーカーは純正品を装着するか否かの選択のみとし、社外品への交換は不可とする。**

RAS.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)**

RAS.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閉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。
- ・ 純正フードの社外品への交換、および一切の改造・加工を禁ずる。

- ・ 船体内の浮力体を無くしたり、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）

RAS.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（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。

RAS.3 エンジン — 4 ストローク

RAS.3.1 エンジン：

- ・ 純正状態の圧縮比、ドーム、プロファイル、スカートの高さ・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。
- ・ 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、JISA 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（Kawasaki 1500cc、SEA-DOO 1600cc、YAMAHA 1800cc）および純正オーバーサイズの上限を超えてはならない。
- ・ シリンダーポートの面取りは最大角度 30 度/1mm 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ドブラスト（汚れ落とし目的）によるクリーニングを許可する。
- ・ 吸気・排気ポートのビードブラスト等の研磨材によるクリーニングは不可。
（※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方法。形状変更を目的に研磨、切削ではなく、主に汚れ落としを目的としたブラスト処理法の事）
- ・ 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（排気ホース、テールパイプ等を含む）は純正品のままとし、一切の加工を禁ずる（割れ補修の溶接やセンサー取り外し後の穴埋めは可）

RAS.3.2 シリンダー

- ・ 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。
- ・ ひび割れや損傷したシリンダーのスリーブ修理を許可する。
- ・ 修理によりシリンダー上面を整える事があっても、それにより二次圧縮が上がるなどのエンジンそのもののパフォーマンスが向上する事があってはならない。
- ・ ブロックデッキの高さは元の高さから 0.155mm(0.006 in)以内に調整すること。

RAS.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してもよい。ただし、既存の型と寸法を保つ必要があります。
- ・ ストローク、ロッドの長さは変更してはならない。

RAS.3.4 カムシャフト

- ・ カムシャフトは純正を使用しなければならない。
- ・ 純正品と寸法を維持する限り、交換用のベアリングおよびベアリングシェルの使用を許可する。
- ・ 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・バックデート可能。但し同型エンジンでの他機種からの流用は不可。）

※例 YAMAHA FX-SVHO に FX-HO、のカムシャフトは使用できない。

- ・ カム山（カムロブ）は純正品のままとし、一切の加工、変更をしてはならない。

RAS.3.5 バルブスプリング/リテーナー

- ・ アフターマーケットのバルブスプリングやバルブスプリングリテーナーが使用してもよい。

RAS.3.6 クーリングシステム/インタークーラー

- ・ インタークーラーは純正品のままでなければならない。
- ・ 社外品のエンジン冷却ウォーターバイパスシステムを使用してもよい。
- ・ 冷却ラインやアフターマーケットのバイパスフィッティングは元のネジ山である限り変更してもよい。
- ・ バイパスフィッティングは改造または移設可能です。
- ・ 他のライダーに危険を与えないように、下または後方に走ること。
- ・ エンジン水冷システムは改造されたり、アフターマーケットで行われることもあります。
- ・ 推進ポンプからの追加の供給も許可されています。（但し、ポンプケース（ベーンガイド）に直接加工をする事ができません。）
- ・ 純正のバイパスフィッティングは改造または移設可能です。
- ・ 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)は改造または社外品を使用してもよい。
- ・ エンジンブロックに直接フィッティングを追加する事はできない。但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ラインを追加することができる。
- ・ 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を使用してもよい。
- ・ 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事を条件に水フィッティングとして利用してもよい。
- ・ フィッティングはシリンダーヘッド、シリンダー、クランクケースに直接追加する事はできません。
- ・ インタークーラー圧力リリーフバルブ（機械式）は、圧力を調整する目的で使用できます。
- ・ エンジン寿命を延ばすためにブローオフバルブを追加することができます。
- ・ ブローオフバルブを追加するためにインタークマニフォルドに真空ラインとフィッティングを追加する事ができます。
- ・ 冷却全体で使用されるバルブシステムは固定型または自動式(例:サーモスタット、圧力調整器など)でなければなりません。
- ・ 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機種に使用できない。
- ・ 冷却システムのフラッシュキットは許可されています。

※日本では冬季にハンドルまで温水を上げてくる、いわゆる【ぬくぬくキット】があります。こちらの使用は4月いっぱいまで装着可能。5月以降はホースも取り外しの上使用停止となります。

※SEA-DOO はオープンループ可能。但しエンジンブロック本体やヘッドへのフィッティングは追加できない。

RAS.3.7 一般補修

- ・ 一般的なメンテナンス部品(例: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、水ホース、燃料ライン、クランプおよびファスナー)の交換は以下の条件を満たす限り純正部品に制限されません。
- ・ 交換用ガスケットの使用は可能ですが、OEM 部品と同じ種類のものでなければなりません。（例:シート、O リングなど）および純正品の対応物と同じ厚さ）
- ・ ファスナー(例:ボルト、ナット、ワッシャー)は、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き、チタン製にすることができません。

- ・ 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は厚さを±20%に保つ必要があります。
- ・ ベースガスケットは純正品より 0.8mm(0.032in)以上厚くすることはできない。
- ・ ヘッドガスケットは純正品より 0.005mm(0.002in)以上薄くできない。
- ・ ヘッドガスケットは純正品より 1.55mm(0.06in)以上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することはできません。
- ・ ボルト、ナット等はロック機構を組み込むことができます。
- ・ クランプは、完全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が備わってなければならない。
- ・ エキゾーストフランジは取り外し可能です。

RAS.3.8

- ・ 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、穴を埋めることで使用を許可する。

RAS.3.9 バルブスプリング/リテーナー

- ・ **バルブスプリング**：IJSBA 承認の社外品バルブスプリングおよびリテーナーの使用を許可する（チタン製品は不可）

RAS.4 エンジン — 2ストローク 該当外項目の為削除。

RAS.5 空気/燃料供給 — 4ストローク

RAS.5.1 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）のマリンバックファイア火災防止装置テスト基準を満たす火災防止装置（フレームアレスター）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、既存の装備を維持しなければならない。（SEA-DOO 艇における特例：インテークガードルキットの使用は認める）
- ・ OEM 火災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災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。
- ・ 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、いかなる場合も許可しない。
- ・ 既存において装備されていない機種であっても、オイルキャッチタンクの装備を許可する。

- ・ 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。

RAS.5.2 キャブレター式誘導システム(キャブレター)

- ・ 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、エンジンの電气的安全性）のマリンバックファイア火災防止装置テスト基準を満たす火災防止装置（フレームアレスター）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、既存の装備を維持しなければならない。
- ・ OEM 火災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災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。
- ・ 交換式のキャブレタージェット、ニードルバルブ、およびニードルバルブスプリングの交換を許可する。
- ・ エンジンに追加の空気吸入口が設けられないことを条件に、チョークの取り外しを許可する。
- ・ 社外品プライマーシステムの装着を許可する。
- ・ その他のキャブレター内蔵パーツの交換を許可する。

RAS.5.3 インジェクター/燃料ポンプ/レギュレーター

- ・ 燃料インジェクターおよび燃料ポンプの改造・変更を禁ずる。
- ・ レギュレーター（社外品圧力メーター）の追加および交換を禁ずる。
- ・ エンジン寿命を維持するため、社外品ブローオフバルブの設置を許可する。その際に必要な付属部品の取り付けも許可する。

RAS.5.4 追記 （IJSSA ルールにこの記載はありません。海外戦 非対応）

- ・ 純正オイルキャッチタンクの改造および加工を禁ずる。
- ・ 純正オイルキャッチタンクに加え、オイルキャッチタンクを追加することを許可する。
- ・ 既存の装備されていない機種であっても、オイルキャッチタンクの装備を許可する。
- ・ インテークマニホールドの改造を禁ずる。
- ・ スロットルボディは純正品を使用しなければならず、加工および改造を禁ずる。
- ・ 燃料キャップおよびフィルターは共に純正品を使用しなければならない。
- ・ 船体外に備え付けた燃料キャップには、脱落防止チェーンを取り付けなければならない。
- ・ 燃料キャップとフィルター間のパッキンは、劣化のない純正品を使用しなければならない。
- ・ フレームアレスターについて、改造を許可する（日本国内ルール。海外レースではコーストガード認定品の改造は違反となるため不可とする）ただし、純正同等のフレームアレスターを装備すること。
- ・ ブローバイホースを取り付けるにあたり、パイプやフィッティング等の改造を許可する（日本国内ルール。海外レースではコーストガード認定品の改造は違反となるため不可とする）
- ・ ブローバイガスは、耐熱・耐油ホースにてインテーク側へ戻すか、閉じること。または、フィルターを取り付けて大気開放することを許可する。ただし、船体外へ油分流出の可能性のある場合は、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。
- ・ 社外品ホースを使用する場合は、耐熱性および耐油性を有するものを使用すること。

- ・ フレームアレスターに、水吸入防止を目的とした耐油・耐火・耐熱性のフィルターまたはカバーを取り付けることを許可する。

RAS.6 空気/燃料供給 — 2 ストローク 該当外項目の為削除

RAS.7 イグニッション/エレクトロニクス — 4 ストローク

RAS.7.1 バッテリー：

- ・ バッテリーは社外品の使用を許可する。但しバッテリーボックス内に収まり完全に固定されていなければならない。
- ・ **バッテリーの移動は不可。**
- ・ **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。**

RAS.7.2 ECU/ECM：

- ・ ECU/ECM は純正品を使用しなければならない。
- ・ 追加の入力・出力を提供しない限りプログラムの書き換えを許可する。
- ・ 配線、接続の変更は不可。
- ・ 追加センサー(例:排気ガス温度、デトネーションセンサーなど)の追加は一切不可。
- ・ エンジン温度センサーの無効化、アース線の追加を許可する。

RAS.7.3 スパークプラグ

- ・ 異なる熱等級の社外品スパークプラグの使用を許可する。

RAS.8 点火および電子回路 — 2 ストローク 該当外項目につき削除

RAS.9 ターボチャージャー/スーパーチャージャー

RAS.9.1

- ・ 過給機システム（ハウジング、タービン、ローター、センサー等）のいかなる部分も、指定がない限り改造を許可しない。

RAS.9.2

- ・ スーパーチャージャーシャフトやその他部品は、安全のための溶接または補強を許可する。
- ・ クラッチ、ベルト、内部交換部品は、JISBA 承認部品であれば使用可能とする。

RAS.9.3：

- ・ **エンジン寿命を維持するため、社外品のブローオフバルブおよび付属部品の設置を許可する。**

RAS.10 ドライブライン

RAS.10.1

- ・ インペラーは元の直径を維持する条件で改造・社外品使用を許可する。
- ・ 純正内径仕様内の交換用ウェアリングの使用を許可する。
- ・ ポンプ入口のシーラント使用を許可する。
- ・ 可視性スパウトは取り外すか停止させること。

RAS.10.2

- ・ ドライブラインコンポーネント（ポンプステーター、リダクションノズル等）の研削表面仕上げ、研磨、ショットピーニング等の改造を禁ずる。
- ・ ポンプ（ベーンガイド）、ポンプノズル、ステアリングノズル、ポンプキャップ（テールコーン）は純正品を使用し、いかなる加工・社外品使用も不可とする。
- ・ ウォーターラインの追加は許可するが、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。