



JJSA OFFICIAL

COMPETITOR RULE BOOK

2021



JJSA
JAPAN JET SPORTS
ASSOCIATION

目 次

【1 競技規則】

- 1.日本ジェットスポーツ協会の目的及び活動
- 2.レースルールの制定
- 3.会員
- 4.公認チーム制度
- 5.肖像権
- 6.承認イベント
- 7.レースルール
- 8.レースの運営
- 9.レース種目
- 10.ライダーの資格
- 11.レースクラス・ライセンス
- 12.レース参加
- 13.レース
- 14.公認資格制度
- 15.懲戒処分(ペナルティー)
- 16.ポイントシステム
- 17.賞および表彰
- 18.海外の PWC ライダーの扱い
- 19.用語
- 20.レース使用艇

【2 艇体規則】

(KAWASAKI)

- A 1 SKI (S-LTD).
- A 2 SKI-X (S-LTD)
- A 3 RUNABOUT S-LTD (N/A) ※ALL OP RUNABOUT S-LTD (N/A)
- A 4 RUNABOUT STK (S/C)
- B 1 SKI (STK)
- B 2 SKI-X (STK)

(ALL)

ALL1 SKI (S-LTD)

ALL2 SKI-X (S-LTD)

ALL3 A/OP1100 RUNABOUT S-LTD (S-LTD)

ALL4 B/OP1100/M RUNABOUT STK (STK)

ALL5 OP RUNABOUT LTD (LTD)

【 1 競技規則 】

1 日本ジェットスポーツ協会の目的及び活動

名称 一般社団法人日本ジェットスポーツ協会

協会の目的

本協会はジェットスポーツによるマリンスポーツの振興を目的とする。

協会の活動

本会は上記の目的達成のため、次の活動を行う。

1. ジェットスポーツレースの開催。
2. 諸ルールの制定。
3. レースの統括。
4. 協会会員の権利の保護。
5. 承認レースの許可と指導。
6. PWC を用いた各種イベントの実施と安全啓蒙活動。マリンスポーツの普及、振興を行う。

2 レースルールの制定

JJSA は、国内におけるジェットスポーツの普及振興、レースの安全、公正及び秩序を保持することを目的として、レースルールを制定する。レースルールは、当協会が主催または運営する全てのレースに適用、または準用される。

ここに定められたレースルールは、秩序あるレースの実施及び、その運営に必要とされる最低限の基準を制定したものであり、レース参加者、観客その他関係者の安全の保障、物損を生じさせないことの保証を目的とするわけではない。レースルールの変更、ルールの補足、追加及び改定は、当協会ホームページ等で行われる。

3 会員

3-1 会員資格 以下の項目のすべてに該当しなければならない。

- 1) スポーツマンとしての誇りを持ち、レースルールを遵守する善良なる市民。
- 2) 当協会の主催、承認するレース、イベントに参加を希望する個人、もしくは活動に賛同する法人・団体もしくは個人。
- 3) 会員としてふさわしい品位と、社会的信用のある者。

暴力団、暴力団員、暴力団関係企業・団体またはその関係者、その他反社会的勢力(以下「暴力団等反社会的勢力」という)に属していない者。

但し、当協会はいかなる法人団体及び個人に対して入会を拒絶する権利を有する。

3-2 会員の種類

会員には個人会員、特別法人会員、法人会員、賛助会員がある。

3-3 個人会員

主催レースに参加しようとしている選手は、全て当協会に入会し、個人会員の登録をしなければレースに出場できない。会費は別途定める所による。

3-4 個人会員資格

個人会員の登録申請をするものは、次の要件を満たしていること。

- 1) PWC を操縦する為に有効な特殊小型船舶操縦免許を保有すること。
- 2) 過去 6 ヶ月以内に、重大な刑法上の犯罪により処罰されたものでないこと。
- 3) 満 16 歳以上の者。

3-5 個人会員の年会費

入会金 33,000 円(講習・テスト代金含む) 年会費 13,000 円

3-6 個人会員入会方法

入会希望者は申込書を入手の上、ホームページより必要事項を記入し、申込をする。

記入事項が全て正確に記入された入会申込、入会金、初年度年会費の入金が確認できた時点で手続きが完了する。但し入会が認められない場合、振り込まれた入会金、年会費は返却される。

3-7 入会申込書記載内容の変更

住所・参加クラス・公認チーム等の入会申込書記載内容に変更があった場合、ホームページのマイページより早急に変更を届け出ること。

3-8 個人会員資格の有効期間

個人会員資格の有効期間は、登録された年度の 12 月 31 日までとする。

3-9 個人会員資格の失効

次の者の資格は失効、又は停止される。

- 1) 特殊小型船舶操縦免許(海技免状)の効力を失った者、又は停止されている者。
- 2) 氏名、年齢等を偽り、不正に会員資格を得た者。
- 3) 有効期間を経過し、継続手続きをしなかった者。
- 4) 理事会の裁定により、停止処分を受けた者。
- 5) 当協会の名誉、信用を毀損し、または秩序を乱した者。
- 6) SNS に誹謗抽象を公開した者。
- 7) 暴力団等反社会的勢力に属していると認められる者。
- 8) 法人会員、賛助会員、公認チームにあつては、関係者に暴力団等反社会的勢力に属する者がいると認められたとき。

3-10 個人会員資格の回復

失効した会員の資格を回復するには、新たに入会金と年会費を納入すること。再入会者のライセンス等の取扱いは、事務局にて決定する。

4 公認チーム制度

公認チーム制度はチーム員相互で助け合い、切磋琢磨すると共に、優れた代表者や豊富なレース経験者の指導のもとに、レース経験の少ない選手を優れた会員に育成してゆくための制度である。公認チームキャプテンは、チーム員の技量、マナーの向上、安全意識の高揚に努める

と共に、情報発信基地として機能するよう努めなければ ならない。

4-1 チーム構成

公認チームは、1名以上の個人会員で構成される。

4-2 公認チームの登録

公認チーム設立を希望する人はホームページで公認チーム登録を行わなければならない。

4-3 登録料 公認チーム年会費

年/ 15000 円(登録年の 12 月 31 日まで)

4-4 チームキャプテン

公認チームは、チームキャプテンを一名決めること。

4-5 チーム名

- 1) チーム名は次の条件を満たさなければならない。当協会にチーム名を認められること。但し、文字数は 15 文字以内とする。
- 2) 日本ジェットスポーツ協会(JJSA)の名称を使用してはならない。
- 3) 既存の登録されているチーム名又は、紛らわしい名称の使用を禁止する。
- 4) 公序良俗に反する名称の使用は禁止する。

4-6 エントリーチェック(公認チームに所属する選手)

主催レースにおいて、公認チームのエントリーチェックは行わない。公認チームキャプテンは、責任を持ってチーム員のエントリーチェックをし、大会受付にて「公認チーム用エントリーチェック・大会参加誓約書」を提出すること。その際、チームキャプテン(当該レース会場不在の場合、代理人)が、用紙へのサインをすること。もし違反が発見された場合、そのチームは違反に対しての始末書を提出すること。その上で、警告処分・活動停止・チームの公認取消などのペナルティーが 与えられる。また、その場合の警告処分については、当該大会に参加して いるチーム全員に発行する。毎大会、数チームを指名してチーム内参加者全員のエントリーチェックを実施することがある。

4-7 チームメンバーの変更

チーム内において、選手の変更があった場合は、選手各自がホームページのマイページより変更箇所を記入し、変更処理を早急に行うこと。

4-8 公認チーム名の変更

公認チーム名を変更する場合、チームキャプテンがホームページのチームマイページより変更箇所を記入し、変更処理を早急に行うこと。

4-9 テント設置場所

チームテント、スポンサーテント等は、事務局より指定のあった場所に設置すること。

5 肖像権

当協会の主催及び承認レースにおける選手、レース艇などの肖像権は、当協会に帰属する。

6 承認イベント

6-1 イベントの承認

当協会の活動趣旨に賛同し、レースを国内で開催しようとする団体、組織は、申請することにより、当協会の承認レースとして認めることがある。承認されたレースにおいて、名称、サービスマーク、エンブレムの使用が認められる。

6-2 承認申請と内容

申請方法と条件は次の通りとする。

- 1) 書面にて承認、協力レース申請書が提出され、理事会で承認された後に、事務局より承認許可証が発行される。
- 2) 承認申請書は、事務局にて入手できる。
- 3) 事務局の許可を得た場合を除き、承認許可証は譲渡できない。
- 4) 全ての承認レースは、国、県、地方自治体の法に準拠し、法的に必要な要件を満たしていなければ許可されない。
- 5) 本ルールに違反している場合を含め、PWCの振興上及び、競技者の安全上不適格と認められた場合は、承認許可証が発行されない、あるいは取り消される。

6-3 運営費用

レース運営に必要な費用は、全額承認レースを開催しようとする団体、組織の負担とする。

6-4 レース承認手続きの詳細

団体又は組織が承認レースを計画した場合または、開催予定日の 90 日以前に、事務局に書面にて申請しなければならない。

6-5 主催、承認レースの種類と定義

関与するレースの種類と定義は以下の通りとする。

承認レース

PWCを使用する場合に限定する。PWC以外が加わる場合は別途事務局で判断する。

当協会以外の団体、組織がレースを主催(企画、運営) 企画、運営に参画する。

レース運営を承認した団体、組織がレースルールに基づいて行う。

7 レースルール

本ルールは、PWCの普及振興、レースの安全、公正及びレース秩序を保持することを目的として制定する。

- 1) レースルールは、当協会が主催、承認する全てのレースに適用される。
- 2) 選手、メカニック、ピットクルー、スポンサー、プロモーター、スタッフ及び役員は、レースルールを熟知し、これらを遵守すること。
- 3) レース毎に発行される大会要項及び、チームキャプテンミーティングによる指示は、従わなければならない。
- 4) 全てのレース参加者は、諸規定、諸推奨事項を守る他、各行政政府の定めるルールを遵守し

なければならない。

7-1 レースルールの運用

レースルールの運用は、次の項目とする。

- 1) レースに適用する全てのルールの詳細を明記することは困難なので、大会審査委員、レースディレクター、テクニカルディレクターを任命し、レースにおけるルールに、実際的な適用の権限と責任を一任する。
- 2) レースにおいて、参加者 1 人 1 人に対してレースルール全ての内容が守られているか、チェックするとは限らず、オフィシャルが目視した事柄がレースルールの内容と合致していないと確認した場合、ペナルティーの対象となる。

8 レースの運営

レースはレースルール、大会実施要項、チームキャプテンミーティングに基づいて実施される。

9 レース種目

9-1 クローズドコースレース

競技水面上に設置されたマーカーブイを左右に回航しながら周回し、スピードと旋回技術を競うレース。着順で順位が決められる。

9-2 エンデュランスレース

規定された時間内に定められたコースを周回し、周回数の多さを競うレース。

10 ライダーの資格

各ライダーは前年のレースの総合成績や技量、経験を基に以下の資格が与えられる。

10-1 A 級 最大限の改造が許されたマシンに乗ることが出来る

ライダーのライセンス。連続して 2 年間当該クラスへのゼッケン登録が無い場合、当該ライセンスは失われる。

10-2 B 級 定める技量審査に合格した、またはその技量を認められた選手のライセンス。

オープンクラスの同時登録は可能。

10-3 マスターズ

当該クラスに新規登録する会員は、本年度内に 50 歳以上とし、所持するライセンスに関係なく、レースを楽しむ方のためのクラスで、本戦とのダブル・トリプルエントリーは可能とする。

10-4 オープン

A 級・B 級・マスターズを問わず、エントリー出来るクラス。

10-5 編入

AQUABIKE、JJSF、JJSBA からの編入は、下記の通りとする。

ライセンスを所持する選手は、申請により当協会のライセンスを取得することが出来る。

ライセンスを書き換えるには、以下のものを必要とする。

当該年次有効な AQUABIKE、JJSF、JJSBA ライセンスの写真。

10-6 A 級ライセンスにおけるカテゴリー変更について

マシンカテゴリーを変更する場合は、ホームページのマイページより変更すること。

RUNABOUT から SKI もしくは SKI-Xクラスに変更の場合は、経歴・実力を判断し、変更を認めない場合がある。

11 レースクラス・ライセンス

11-1 クローズドレース

クローズドレースは、会員が任意に選択したクラスに分かれて行なわれる。

レースのクラス、参加資格及びレース艇については別頁の表に示す。

11-2 ライセンスとレースクラス

- 1) ライセンス A 級(年間ポイントランキング TOP5翌年 PRO ライセンスが発行)
 B 級

2) レースクラス

- ① マシンの改造範囲については、第 2 章「艇体規則」で確認すること。
- ② 技量審査をパスした新規会員は、B/M/OP の各クラスに登録することが出来る。
- ③ 上記クラス以外に別途開催する場合がある。

クラス及び改造範囲

A	SKI	SLTD	KAWASAKI ONLY
A	SKI-X	SLTD	KAWASAKI ONLY
A	SKI	SLTD	ALL
A	SKI-X	SLTD	ALL
A	RUNABOUT	SLTD	ALL
A	RUNABOUT	STK	KAWASAKI ONLY
B	SKI	STK	KAWASAKI ONLY
B	SKI-X	STK	KAWASAKI ONLY
B	RUNABOUT	STK	ALL
B	RUNABOUT	STK	KAWASAKI ONLY
OP	WOMEN	STK	KAWASAKI ONLY
OP	RUNABOUT	SLTD (NA)	KAWASAKI ONLY
OP	RUNABOUT	SLTD (NA)	ALL
OP	RUNABOUT	LTD	ALL
OP	RUNABOUT 1100	SLTD	ALL
OP	RUNABOUT 1100	STK	ALL
M	RUNABOUT	STK	ALL
M	SKI	SLTD	KAWASAKI ONLY
M	SKI-X	SLTD	KAWASAKI ONLY

M	SKI	SLTD	ALL
M	SKI-X	SLTD	ALL
OP	エンデュランス		ALL

12 レース参加

12-1 レースへの参加

レースへの参加希望者は、大会要項に従って所定の方式で参加申込をした上で参加費を支払うこと。未成年者の場合は保護者の承諾捺印と署名を必要とする。参加申込(各種所定の方式)が受理され、参加費用の支払いが確認されると参加資格を有する。各レースの要項及び参加申し込み要領は、ホームページの案内をもって告知される。

12-2 各レースクラスへの参加資格

個人会員は前年のレースの総合成績や技量、経験により、定められたレースクラスへの参加資格が与えられる。新規個人会員は、事務局が定める技量審査に合格しなければならない。資格の有効期間は1月から12月末までとする。個人会員の資格を失ったときこの資格は無効となる。

12-3 レース参加者の責任

レースへの参加者は、各自の危険負担でレースに参加することを選択したものであり、レース中及び、レース会場への往復の途上において発生した事故に対する責任を、大会主催者に一切追及することはできない。また、レース役員及びオフィシャルは、その職務に最善をつくすが、仮にレース役員及びオフィシャルの行為に起因して、レース参加者、ピットクルー及び、レース艇に損害が発生した場合でも、レース役員、オフィシャル、並びに、大会主催者は一切の責任を負わない。

12-4 保険への加入

主催、承認をするレースに参加しようとする選手は、全てスポーツ保険に加入しなければレースに出場できない。(年会費内に含まれており、年会費支払い時自動加入)

12-5 受付/エントリー

エントリーの少ないクラスの処遇

エントリー締切時に、正式参加者が5名以下のクラスは、他のクラスと一緒にレースさせることがある。3名未満のクラスは、参加確認を取り希望によりレースを中止しエントリーフィーは振込料、カード手数料を差し引いて返金する。

12-6 エントリー料の返却

エントリー締切り後のエントリー料、その他の料金の返却は行わない。

12-7 エントリー料の規定

エントリー料は当協会によって規定される。

12-8 出場できるイベント数

1人の選手が1大会で出場できるレースは、トリプルエントリーまでとする。

12-9 エントリーチェック

全ての参加者は、大会受付時にエントリーチェックを受け、エントリーチェック大会参加誓約書を提出しなければならない。但し、公認チーム員のエントリーチェックは、チームキャプテンの責任において行われる。

12-10 レース艇の取扱い

主催及び公認のレースで使用するレース艇は、大会受付時に申請すること。他の選手から、レース艇を借用することが出来る。但しマシンレギュレーションに合致していること。また、ポートナンバーをライダーに合わせること。

12-11 参加者の遵守事項

レース参加者は次の事項を守らなければならない。

- 1) レース開催期間中は、ルールブックに従って行動し、全ての行動に対して責任を持たなければならない。
- 2) 常にスポーツマンとしての態度を保ち虚偽の申請をしない事や暴言を吐いてはならない。
- 3) オフィシャルの指示に従わなければならない。
- 4) アルコール又は薬物の影響が認められると、オフィシャルが判断した選手は、レースへの出場を禁止する。また、同様の影響が認められる選手(ピットクルーも含む)は、実際にレースが行われている時間内に、オフィシャルエリア(ステージングエリア及びインスペクションエリア)へ入ってはいけない。
- 5) 喫煙している状態で、レース会場を歩き回ってはならない。喫煙はチームテント以外及び、会場内の定められた場所で行うこと。
- 6) 参加者だけでなく、サポーターやチームに関与する者についても、いかなる場合であっても刺青(ファッションタトゥーも含む)を露出してはならない。
- 7) 全てのレースにおいて、水上で負傷した選手や走行不能のマシンを発見した場合、最寄りのオフィシャルにその位置と状況を報告する義務がある。また、急を要すると思える時は、他の選手と協力してレスキューすること。
- 8) 負傷した選手は、有資格の医療関係者及びオフィシャルにより、選手自身及び、他のレース参加者に対しても危険でないと判断されない限りレースに出場することはできない。
- 9) チームキャプテンミーティングに必ず出席すること。チームキャプテンはミーティングで伝えられたことを参加選手全てに伝えなければならない。
このミーティングは、レースディレクターまたは、レースディレクターに指名されたオフィシャルによって行われる。点呼によって、ミーティングでのキャプテン参加の確認を行う。このミーティングに欠席または、遅刻したキャプテンは、チームペナルティーの対象となる。
- 10) 全てのレース参加者は、以下のものを搭載して走行しなければならない。
搭載せず走行した場合は、ペナルティー(警告)の対象となる。
 - ・ PWC を操船するために有効な免許証(小型特殊船舶操縦免許証)
 - ・ 小型船舶検査証書

- ・ **臨時航行検査は、継続利用はできないものとする。**
※但し1か月内に数回レースが開催された場合、2艇以上所有する場合は1艇1回まで免除する。
- ・ 小型船舶検査手帳
- ・ 小型船舶用信号紅炎(有効期限内)もしくは JCI が認めた同等物
- ・ ロープ
- ・ 笛

12-12 選手の備品・装備

備品（ オフィシャルチェック項目 ） レース当日に不備があると、ペナルティー(失格)の対象となる。

- 1) 小型船舶検査済票(中間検査済票を含む)、都道府県名の表示及び、年票の艇体への貼付
- 2) ヘルメット
- 3) ボートナンバーの表示
- 4) ライフジャケット
- 5) レース参加に有効なウエアー等
- 6) 脊髄パット（ランナバウトは脛当てなどの脚部の保護装備）
- 7) ゼッケン
- 8) 使用する艇には「曳船用ロープ」を取り付けること。
- 9) その他大会実施要項に記載されているもの。
- 10) 12-11(10)の搭載物

11)サイレンサー

12-13 ヘルメット

- 1) 乗艇中の選手は、必ず着用すること。(顎ひもを締めなければならない)
- 2) 「JIS - T8133 - 2000」規格「JIS - T8133 2種」規格以上、SNELL 規格「M95」、「M2000」以上の、いずれかの規格以上のものとする。
- 3) チンガード付きとし、フルフェースは禁止する。
- 4) 危険を及ぼす突起物の取り付けは禁止。

12-14 ライフジャケット

- 1) 乗艇中の選手は、必ず着用すること。(ベルト、バックルは必ず止めること)
- 2) 日本小型船舶機構(JCI)が認めた物でなければならない。但し、膨張式または脱げやすいものは禁止する。

12-15 その他の装備

- 1) レース中は全身を覆う衣類(厚手の布目の詰まった生地で体にフィットするもの)を着用する事。
- 2) グローブ及び靴を着用すること。
- 3) ガラス製のゴーグルの使用は禁止する。

- 4) 堅牢な脊椎パットを装着しなければならない。これに違反した場合は、当該ヒート失格とする。その他、プロテクター等の装着も強く推奨する。
- 5) レースディレクターにより危険なものを着用及び装着していると判断された場合は、参加を認めない。
- 6) 使用禁止の権限
レースにおいて、選手が使用する法定装備品及びプロテクターが、前述の条件を満たしていても、体に合っていない、老朽化して適格でないと判断された場合、レースディレクターは、これらの使用を禁止する権限を有する。

12-16 ポートナンバリングシステム

全てのライダーは、レース艇に定めたバックグラウンドと、ナンバーを、定められた位置に表示しなければならない。ダブルエントリー以上の場合であっても、定められた位置に表示しなければならない。

12-17 クラスのナンバー サイズ

ライセンス

A・OP 各クラス バック白色 / ナンバー黒色

B 各クラス バック黄色 / ナンバー黒色

マスターズ 各クラス バック黒色 / ナンバー白色

バック縦 25cm 横 25cm以上 ナンバー縦 22cm 横 10cm以上 文字間 2.5cm以上

※デザイン文字は不可、(事前確認が必要)

※PWC のスピードが速くなった為、確認が難しい。

12-18 スポンサーデカール

プロモーター及び、レースディレクターから要請があった場合、スポンサーのデカールを、レース艇及び選手に表示することを要求することがある。これに従わないときは参加を認めない。

12-19 ゼッケンナンバー

すべての選手は、主催及び公認大会では、ゼッケンナンバーの表示が義務づけられている。自分のナンバーを表示したベスト等を用意すること。スポンサーの付いた大会でゼッケンを支給された場合、これを着用すること。スポンサーの名前、自分の名称をゼッケンベスト等に表示しても良い。表示の際はゼッケンナンバーから最低 5cm 以上離すこと。支給されたゼッケンに自分のスポンサーのロゴを貼付しても良い。ゼッケンナンバーが確認しにくい場合、表示の変更を求める場合がある。

12-20 レースの中止と短縮

レースが天候、海面状況、異変、その他の理由で安全秩序に支障をきたすと判断された場合、大会主催者によって、一部のレースの打ち切りまたは、全部の中止が決定されることがある。

12-21 オフィシャルエリア

一般参加者は、オフィシャルエリアに入ってはならない。

12-22 インスペクション

- 1) インスペクションエリアでは、注意喚起を表示・掲示する。
- 2) レースディレクターまたは、テクニカルディレクターの要請を受けた場合、全ての参加者は、セーフティーインスペクション(安全検査)、テクニカルインスペクション(技術検査)に応じなければならない。検査内容及び方法については、各ディレクターの指示に従うこと。
- 3) レースディレクターまたは、テクニカルディレクターの指示に従わない場合はペナルティーが課せられる。
- 4) インスペクション時には選手のみ会話できる。
- 5) 異議申立はチームキャプテンが行う。

12-23 セーフティーインスペクション(安全検査)

- 1) 全てのレース艇は、安全のためセーフティーインスペクションが実施される。
- 2) 他の選手に、危険を及ぼす改造をしていると確認されたレース艇は、テクニカルディレクターによって、レースから排除されることがある。
- 3) セーフティーインスペクションは、そのレース艇がそのクラスへ参加する資格を、認定及び参加を正式なものとして証明するものではない。
- 4) 成績の確定は、レース後のテクニカルインスペクションによって決定される。
- 5) ヘルメット、ライフジャケットなど、全ての備品ならびに証書類を、セーフティーインスペクションのために用意しなければならない。

12-24 インスペクションエリアへの入場者

- 1) インスペクションエリア内に入場できるのは、マシンに関係する選手とピットクルーに限る。
- 2) 受検の際は、レース艇に搭乗した選手とメカニック 2 名の計 3 名までとする。

12-25 インスペクションを受けるレース艇の拘束

- 1) 当該ヒートに出場した選手と、レース艇は、全て当該ヒート終了後に テクニカルインスペクションエリアの前に移動し、待機すること。
- 2) テクニカルインスペクションにおいて、ヒート出走者の最終確認を行う。確認が取れない選手に対しては、順位の対象外とする。

12-26 拘束中のレース艇の使用

インスペクションを受けるよう指摘のあったレース艇を、公認チーム内の他の選手が使用する場合、テクニカルディレクターの許可を得て使用し、その選手は、レースが終了したら直ちにインスペクションエリアに戻し速やかにインスペクションを受けなければならない。またその際違反が発見された場合は、拘束中のすべてのレースに対してペナルティーが課せられる。

12-27 拘束中のレース艇の管理責任

拘束中のレース艇の管理に関してテクニカルディレクター及びインスペクターは責任を負わない

12-28 燃料規制

使用できるガソリンは、次の項目のすべてに合致していること。

- 1) 通常のガソリンスタンドで購入出来るもの及び**レースガソリン**に限る。
AV ガス、航空機用ガソリン、有鉛ガソリンは、使用禁止。
- 3) 潤滑オイルに鉛が入っている物は使用禁止。
- 4) 燃料検査において、違反が発見された選手は、その検査費用を実費負担すること。

12-29 騒音規制

騒音値は 15m離れた場所で計測 86db 以下とする。練習走行及びレース走行中に計測を行う。

- 1) 選手及びスタッフは、会場の騒音防止に努めること。
- 2) レースディレクター、テクニカルディレクター、大会審査委員長は、周囲の環境配慮上、高いと判断される場合は、単独で騒音低減を指示し連帯して出場停止または、会場外へ持出し等を命ずることができる。この場合、当該レース艇の排気音等の計測値が、基準内であるかどうかに関わらず、計測を行うことなく指示することができる。
- 3) **全艇陸上(スタートエリア内)での空ふかしはサイレンサーを使用する。(サイレンサー未装着は、ペナルティーが課せられる)**
サイレンサーは、材質は問わないが必ず消音できるものとする。
- 4) **スタート時は、ポンプアップしての空ふかしは禁止する。**
※2サイクル艇はゲートインしてからの申請により認める。

13 レース

13-1 スタートグリッド

最大艇数 スタートグリッドに入るレース艇の、最大艇数は次を目安とする。

- 1) B 級 SKI・SKI-X 12 艇
- 2) A 級 SKI・SKI-X 16 艇
- 3) B 級 RUNABOUT 8 艇
- 4) A 級 RUNABOUT 12 艇

目安であり、各クラスの参加艇数及び、大会会場によって前後する可能性がある。

13-2 スタート位置の選定方法

予選のスターティングポジションは、抽選によって決める。敗者復活、準決勝及び決勝のスターティングポジションは、予選、決勝又は第1ヒートのフィニッシュ順位によって選択できる。

13-3 入場方法

スターティングエリアへの入場は、前ヒート最終艇がフィニッシュするまでに入らなければならない。エリア内に入らなければペナルティーが与えられる。

13-4 スターティングエリア内への入場者

- 1) 規定数のホルダー及び1人のメカニックだけがスターティングエリア内に入ることが許されている。
- 2) 数字「2」が提示されたら、メカニックはスターティングエリアの外に移動すること。
- 3) 天候、その他の状況により、ホルダーの増員を告知することもある。

13-5 スタートの種類

スタートには次の方法がある。

1) 水中スタート(ゲート・フラッグスタート)

選手は、艇と共にゲートに並び、スターターの合図によりエンジンを始動し、スターターの合図でスタートゲートがオープンまたは、スターターのフラッグにより、合図後スタートとなる

2) ローリングスタート

3) 陸上スタート(ル・マン式)

陸上に整列した選手は、スターターのスタート合図により、水辺に置かれている艇に駆け寄り、エンジンを始動しスタートする。

13-6 スタート方法

数字「2」及び「1」の合図

1) 当該ヒート参加選手または、ホールダーは、数字「2」が掲示されるまでに、スターティングエリアに入場し、レース艇はノーズをスタートゲートラインより後方にて、待機すること。

2) スターターは、選手にエンジン始動の合図として、数字「2」のボードを提示する。数字「2」の提示後、艇の交換は出来ない。数字「1」の合図 選手にトラブルがないことを確認した後、スターターは、数字「1」のボードを提示する。数字「1」が提示されるまでに、ホールダーはポンプケースを水面下に在る状態にしそれ以降はレース艇をホールドしなければいけない。

3) レースは、いつでもスタートするという意味で、数字「1」のボードが横向きにされる。

4) スターティングゲートがオープンした時または、グリーンフラッグが振られたらレースはスタートする。

13-7 スタートの延期

1) レースのスタート時、数字「2」の合図が出ている間のみ、延期要請することができる。

2) 一度、スターターが数字「1」を表示したら、レースのスタートを延期要請することはできない。

3) ヒート毎に、一度だけスタート延期「2 ミニッツホールド(2 分間待つ)」が許される。

4) 「2 ミニッツホールド」後のスタートにおいては、「10 カウントスタート」となり、数字「2」が表示されたら、エンジンが始動しなくても、10 秒後に自動的に数字「1」が表示される。

5) 「2 ミニッツホールド」中に、スタートグリッドに並んでいない選手は、何らかの理由で再スタートとなったとしても、再スタートできない。

13-8 スターティングポジション

1) 全ての選手は、デッキに足を乗せても良く、また、座っても立っても良い。

※2022年度より、SKI クラスのみ不可とする。

2) 全ての選手は、スタート後最初のブイに到達するまでの適当な時までスタンディングポジションの姿勢を取ること。(SKI クラスのみ)

13-9 フライングスタート

スタートゲートが開く前(スタート合図も含む)にフライングがあった場合、レッドフラッグが提示さ

れ、スタートはやり直しとなる。状況により、違反のあった選手に、1周減のペナルティーを与えレースを続行する場合もある。

13-10 スタート時の走行(妨害行為・斜行)

レースディレクターは、他の選手の妨害となるようなスタートをした選手に、ペナルティーを課すことができる。スタート後、最初のブイに到達するまでに急激な針路変更をして、他のレース艇に危険を及ぼす行為をしてはいけない。違反のあった場合、レッドフラッグが提示されスタートはやり直しとなる。違反者には再スタートにおいて「デッドエンジンスタート」または、それ以上のペナルティーが課せられる。

13-11 デッドエンジンスタート方法

フライングスタート及び、再スタートの原因となった選手は、同じ位置で「デッドエンジンスタート」して再スタートしなければならない。レース艇は、ホルダーにサポートされた状態のまま、選手はテザースイッチからテザーコードを外し、艇の後ろに立ち、両手を上にあげておくこと。その際、テザーコードのツメ部分を持ってはならない。スターティングゲートがオープンするか、または、グリーンフラッグが振られるまで、手は艇に触れてはならない。再度、違反のあったライダーは、艇から離れたビーチ上からスタートするか、それ以上のペナルティーが課せられる。

13-12 レースの成立及び再スタート

- 1) 先頭の選手が、全周回数の 50%以上を周回している場合は、レースが成立する。
- 2) この場合、最後のチェッカーライン通過の順で順位が付けられる。
- 3) レース中止の原因となった選手は失格とする。
- 4) ラップ数は、先頭の選手のチェッカーをもって成立する。
- 5) レースディレクター及び、オフィシャルの判断で、再スタートを行うことができる。

13-13 レース即時中止(レッドフラッグ)の提示

レース即時中止の為にレッドフラッグが提示されたら、全てのレース艇は減速し、陸上またはスターティングエリアに戻る。レース中止及び再スタートの原因となったライダーまたは、速やかに再スタートのできない選手には、ペナルティーが課せられる。

13-14 再スタートの無資格者

もし 1 周回が成立して、レースが再スタートされる場合、当該ヒートにおいて、失格またはスタートしていない選手は、再スタートすることができない。

13-15 全周回数の 50%未満成立で、レースを中止したヒートの再スタート方法

トップ艇が、全周回数の 50%未満成立でレースが中止されての、再スタートが必要とされる場合、最初と同じスタート方法が採られる。選手はもとのスタート位置、スタートラインにつかなければならない。前のスタートで、ペナルティーを課せられた選手は、再スタートにおいても同じペナルティーを要求される。

13-16 走行に関するルール

練習走行

コースの確認、及びウォーミングアップを目的とし、以下の事項を守ること。

- 1) フラッグによる指示を確認し、その指示に従う義務がある。
- 2) 通常、予想できない地点での不必要な急減速をしないこと。
- 3) いかなる場合も、逆方向への走行をしてはならない。
- 4) 他の選手への妨害及び、急激で不必要な接近をしないこと。
- 5) 転倒、落水した場合、後続艇と接触や転倒させる等の事故を防止すること。
- 6) コースマーシャルによる先導が入る場合、先導艇を追い越してはならない。
- 7) すべての参加者は、他艇の走行状況に応じた走行を行うこと。他艇の逆走、接触、転倒、落水などの事例が発生することを予想し、常に2次災害を回避する余裕を持つこと。

13-17 危険走行

- 1) 他のレース艇への無謀で危険な運転、意図的なブロッキング(妨害)、バンピング(ぶつかり)、クラウディング(押し込み)、チョッピング(波立て)は、レースディレクターの判断により、ペナルティーが課せられる。コース内外において、スポーツマンにふさわしくない行為等は、全てライダーにペナルティーが課せられる。もし、それが一つのチームによる行為であれば、レースディレクターの判断により、チーム全体にペナルティーが課せられる。
- 2) レース中に逆方向に走ってはならない。スピンアウトした選手は、他艇の針路を妨害しない状況にある時のみ、コース走行に復帰することができる。正常にコースを走行している選手の走行を妨害するような方法でコースに復帰することは絶対に行ってはならない。これらの走行を行った場合は、1周減のペナルティーまたは、失格となる。
- 3) 走行中のテザースイッチの作動不良は、当該ヒート失格のペナルティーが課せられる。

13-18 オブストラクション(障害)

レースディレクター、コースマーシャル等が、コース内で停止したレース艇がレースの進行の障害となり、危険と判断した場合、選手の意思に関係なく移動させることがある。この場合ライダーはコース外の移動点から再レースを行うこと。

13-19 パッシング(追い越し)

選手は、常に背後から近づく他の選手の、追い越しに注意しなければならない。オーバーテイキング(追い抜く)する選手は、追い越しに最も安全なルートを考え、追い越される選手に、急激な針路変更をさせ接触しないよう、追い越しすること。

13-20 周回遅れ

ラップされるライダーは、針路を空けること。

13-21 選手とレース艇

選手とレース艇は、フィニッシュすることが一つの目的であると共に、選手は、理性にかなった操縦をしなければならない。選手と艇が離れ危険を及ぼす場合、ペナルティーを課すことがある。レース中に生じたレース艇と備品の損傷も、それを理由にペナルティーを与えられることもある。但し、スロットル及び、ステアリング機能が停止し、本人及び他の選手に危険を及ぼすよ

うな損傷を受けた場合は、レースを続行してはならない。引続いて行われるレースに参加する場合は、再度セーフティインスペクションを受け、合格しなければならない。

13-22 転倒・落水

自分が転倒または落水した場合、後続艇に接触や後続艇を転倒落水させる等の、事故の増大を防止しなければならない。後続艇が接近する可能性のある時は、水面を移動せず、その場所にてヘルメットのチンガード部分を引き約 10 秒間水中にて危険回避することが望ましい。また他の選手に対し、可能な限り知らせる努力をしなければならない。

1) 負傷していない旨の合図(レスキュー不要の合図)

スピアウトして、落水または立ち往生しているライダーは、レスキューが不要の場合、手のひらを閉じた片手を頭上に差し上げること。コースに再復帰するには、近くに接近しているライダーに針路を譲って、安全且つ、十分な注意を払わなければならない。

2) レスキュー必要の合図

レスキューを必要としている選手は、オフィシャルが確認するまで 手のひらを開いた片手または、両手を頭上で振り続けること。合図のない落水者はレスキューが必要と判断し、レスキュー活動をする。

13-23 マーカーブイ

選手は、コースに設置されたマーカーブイの周囲を安全に回らなければならない。マーカーブイの完全なマーキングとは艇のノーズが明確にマーカーブイの周囲を回っている事をいう。

13-24 ミスブイ

- 1) ミスブイした場合、回り直すことは出来ない。ミスブイに気づいた選手は、コースに設置された、ミスブイ解消ブイ(イレーザーブイ)を回ることにより、ミスブイが解消される。
- 2) 同一周回に複数のミスブイをした場合、ミスブイした同数、ミスブイ解消ブイを回らなければならない。
- 3) マーカーブイの上を通過した選手は、そのブイがどちら側に浮上してもミスブイと判断される(オンブイ)。
- 4) チェッカーブイ及び、その他指定ブイをミスした場合はミスブイ解消ブイでは解消出来ない。

13-25 ミスコース

設置されたマーカーブイの通過順路を逸脱し、コースをショートカットした場合、ミスコースと判断し、ペナルティーが課せられる。

13-26 ペナルティー

ミスブイのペナルティーは、1 ミスブイ 1 周減とする。

13-27 チェッカー後の指定ブイ

チェッカーラインから指定ブイまでの衝突防止のために、ゴールした選手は減速しながら真っ直ぐ指定されたブイに向かい、回航しなければならない。これを怠った選手には、コース1周減または、それ以上のペナルティーが課せられる。尚、この指定ブイの回り直しはできない。

13-28 徐行 レース進行中の水面の移動は、いかなる場合であっても徐行とする。

- 1) ステージングエリア前の移動は、オフィシャルの指示に従うこと。
- 2) レース中の移動は、レース進行の妨げとなってはならない。これらの項目に違反した場合は、ペナルティーの対象となる。

13-29 チューニングエリア

スペースがある場合、チューニングエリアが設けられる。チューニングエリアを走行する時は、指定ブイ間のみ走行ができる。全ての選手は、レース時と同等の装備を装着し、安全な方法で走行すること。

13-30 スタート練習の禁止

レース水域内で、スタート練習を行ってはいけない。これに違反した場合は、ペナルティーの対象となる。

13-31 コース走行禁止

レースディレクターの指示がない限り、いかなる場合でもレースコースでの走行は禁止する。

13-32 フラッグルール

■ **グリーンフラッグ** スタートの合図、コースが正常である指示及びレースの進行中を示す。

■ **イエローフラッグ・コースマーシャル**

- 1) コース上に危険があることを示す。このフラッグが提示されたら、減速して安全な方法でレースを続けても良いが、注意を怠らず危険物に注意を向けていなければならない。
- 2) このフラッグが提示されれば、先行艇を追い越してはならない。
- 3) プラクティスランのスタート合図としても使用される。
- 4) コースマーシャルは、存在自体がこのフラッグと同じ意味を持つ。コース上にコースマーシャルがいる場合、必ず選手は危険を回避できるスピードに減速し、安全にその現場を通過しなければならない。これらに違反のあった選手には、コース 1 周減または、それ以上のペナルティーが課せられる。

■ **レッドフラッグ** 直ちにレースを中止することを示す。このフラッグは、レースディレクターまたは、オフィシャルによって、レースを続行するには安全でないとみなされた時に使用される。選手は最大限の注意を払って、スタートラインに戻らなければならない。レースディレクターまたは、オフィシャルの指示がない限り、選手はコースに出ることを禁止する。

■ **ブラックフラッグ** レースディレクターの指示により、このフラッグを提示された選手は速やかにコースから離れ、レースディレクターのもとに出頭しなければならない。このフラッグを受けた選手は、レースディレクターの裁量でペナルティーが課せられる。

■ **ブルーフラッグ** その選手は、周回遅れの状態にあることを示している。ラッピングされる選手は、針路を空けなければならない。妨害した場合は、ペナルティーが課せられる。

□ **ホワイトフラッグ** 最終ラップに入っていることを示している。

🚩 **チェッカーフラッグ** レースの終了を示している。選手がこのフラッグを通過するとき、レースを完走したことを示している。

※ フラッグによる指示を無視した場合、レースディレクターの裁量によりペナルティーが科せら

れる(チェッカー・ホワイトフラッグは除く)。

13-33 レース会場での注意事項

- 1) チューニング(エンジン調整)は、指定されたエリアで行うこと。
- 2) 電動機付乗り物は、原則使用してはならない(バギー・ミニバイク・モーターサイクル等)。但し、会場によっては艇搬入出の為に認める場合がある。
- 3) **消火器** 各公認チーム及び個人参加者は、最低 1 個以上の「ABC 式化学消火器 3 型」以上の物を、ピットエリア内の手の届く範囲に常備すること。消火器は、製造会社指定の対応年数期間内の物であること。これに違反する場合、テントの撤去を命じることがある。
- 4) **燃料容器** 消防法(危険物の規制に関する規則)で定める運搬容器の基準に適合していなければならない。金属性容器の最大容積は 50 リットル以下で、ポリタンクの使用は厳禁とする
- 5) 容器は、火気から離れた、直射日光の当たらない所に保管すること。
- 6) **給油** ガソリン及びオイルの給油は、陸上で注意深く行い、必ず大会受付時に配布される、オイル吸着紙等を使用すること。また、水面及びビーチに絶対に油をこぼしてはならない。ガソリン容器、給油中の艇の近くでの火気は厳禁とする。チームテントにおいて喫煙する場合、火災への対策を行うこと。対策がされるまで、当該エリアでの喫煙は認められない。

14 公認資格制度

レースの安全公正且つ、秩序ある運営のため、また PWC の普及と選手への安全指導、ルールやマナーを守るために公認資格を設ける。

資格の種類

14-1 公認オフィシャル

オフィシャルスタッフの資格と任務

レースを運営するオフィシャルは、公認オフィシャルの資格を有する者、もしくは事務局より任命された者でなければならない。

14-2 大会審査委員会

大会審査委員の資格と任命

大会運営に見識のある人物を、大会毎に大会審査委員長(1 名)と、審査委員(若干名)として事務局が任命し、大会審査委員会を構成する。

大会審査委員会の任務と権限

- 1) レースが公正且つ安全に運営されているか監視し、レースルールに違反した人に対して懲戒処分を行う。
- 2) レースディレクターが下す判定について、必要がある場合レースディレクターと協議し、最終的な裁定を下す。
- 3) 将来のレース運営に役立てるために、事務局が受付けたレースに関する苦情について、十分審議する。

- 4) レースが天候、海象、異変等の理由で、安全確保に支障をきたすと判断する場合、レースの一部を打切り、又は中止を決定する。

14-3 レースディレクター

レースディレクターの資格と任命

オフィシャルの有資格者の中から、大会運営に見識が有り各ポジションの任務と権限を熟知した人物を、事務局が大会毎に任命する。

レースディレクターの任務と権限

- 1) コース、スターティングゲートの設定を行い、レース中必要がある場合、コースマーシャル及び、ゲートに指示し修正を行う。
- 2) レースを円滑に進行させる為、各ポジションの任務について必要がある場合、各ポジションのチーフに対し随時指示を行う。
- 3) 各チーフから、報告を受けた内容について判断を下す。その判断について必要がある場合は、大会審査委員会と協議する事ができる。
- 4) レース中の違反者へのペナルティーを含め、レース全般の監視を行う。
 - (ア) 懲戒処分を発する権限ルール違反を犯した参加者に、懲戒処分を与える権限を持っている。この懲戒処分の内容は、参加者の参加資格の剥奪及び、レースからの排除に限定される。
 - (イ) 参加資格剥奪以上の懲戒処分 レースディレクターによる、参加資格剥奪以上の懲戒処分は、大会審査委員会もしくは理事会の権限に属する。
 - (ウ) 技術、計測の判断と要請 レースディレクターは、ラップ数の計算方法及び全ての技術、計測装置が完全に機能しているかどうかの判断を下すと同時に、セーフティーインスペクション及び、テクニカルインスペクションをするように、随時テクニカルディレクターに要請することができる。

14-4 テクニカルディレクター

テクニカルディレクターの資格と任命

オフィシャルの有資格者の中から、エンジン、船体に関する技術上の知識が豊富で、適任と考える人を大会毎にテクニカルディレクターとして事務局が任命する。

テクニカルディレクターの任務と権限

- 1) セーフティーインスペクションを実施することができる。テクニカル インスペクションを行い、レース艇の種類毎の改造許容範囲に合致しているかチェックをしなければならない。
- 2) 全てのレース艇の、どのようなパーツでもインスペクションを行う権限を有し、その結果を随時スコアラーへ報告する。尚、違反が発見された場合、その内容に応じてペナルティーを下す権限を有し、レースディレクターにその内容を報告しなければならない。

インスペクターの任務

- 1) テクニカルディレクターの指示により、各インスペクションを行いその結果をテクニカルディレクターへ報告する。

- 2) ヒートの出走者を最終確認する。

14-5 レフリー

チーフレフリーの資格と任命

オフィシャルの有資格者の中から、レース運営に見識が有り、レフリーの任務と権限を熟知し、適任と考える人をチーフレフリーとして、大会毎に事務局が任命する。

チーフレフリーの任務と権限

- 1) レースディレクターの指示の元、レフリーを統括しレースの監視を行う。
- 2) レフリーの発行したジャッジシートの内容を確認し、スコアラーへ提出する。
- 3) スターター、ゲート及びコースマーシャルから、違反走行の報告があれば、ジャッジシートにその内容を記載し、スコアラーに提出する。
- 4) 提出するジャッジシートの内容について、ペナルティーを下す権限はない。
- 5) レースディレクターより、ジャッジシートの内容について問われた時は回答できるよう、把握しておかなければならない。

レフリーの任務

- 1) チーフレフリーの指示に基づき、レースの監視を行う。
- 2) レース中の違反走行及び、ミスブイの監視を行う。
- 3) 違反行為を確認した場合、ジャッジシートへ記入しチーフへ提出する。

14-6 スターター

チーフスターターの資格と任命

オフィシャルの有資格者の中から、レース運営に見識が有り、スターターの任務と権限を熟知し、適任と考える人をチーフスターターとして、大会毎に事務局が任命する。

チーフスターターの任務と権限

レースディレクターの指示に基づき、スターターを統括し、レースの進行を行う。

スターターの任務と権限

- 1) チーフスターターの指示に基づき、レースの進行を行う。
- 2) レースコースの状況を把握し、コースの安全確保に努める。
- 3) スタートの指示を行う。
- 4) レース中は常にコース全体の状況を把握し、必要と判断すれば、グリーン、イエロー、レッド、ブルー、ホワイト、チェッカーのフラッグで走行指示を行う。
- 5) レースを円滑に進行するため、コースマーシャルと連絡を取り、レース中はコース全体の状況を把握し、違反行為の監視、必要場所へのコースマーシャルの移動指示、レスキュー指示を行う。
- 6) レース中の違反行為を発見した場合、すみやかにチーフレフリーにその内容を明確に報告する。但し、ペナルティーを下す権限はない。
- 7) レースディレクターの指示に従い、ブラックフラッグの掲示を行う。
- 8) レースディレクターの指示に従い、選手へペナルティーの告知を行う。

- 9) 先頭ライダーの周回数を確認する。

14-7 ゲート

チーフゲートの資格と任命

オフィシャルの有資格者の中から、レース運営に見識が有りゲートの任務と権限を熟知し、適任と考える人をチーフゲートとして大会毎に事務局が任命する。

チーフゲートの任務と権限

- 1) レースディレクターの指示に基づき、ゲートを統括し、レースの進行を行う。
- 2) 海面の状況に応じて、レースディレクターに、スタートゲートの位置及び幅の指示を仰ぐ。

ゲートの任務と権限

- 1) チーフゲートの指示に基づき、レースの進行を行う。
- 2) レースを円滑に進行する為、スターティングエリア付近の選手及び、ピットクルー等の整理を行う。
- 3) 出場選手を確認する。欠場選手が出た場合は、すみやかにスコアラーに報告しなければならない。
- 4) 各ヒートのグリッド抽選を行う。
- 5) スターターの指示に従い、スタート(ゲートオープン)を行う。
- 6) スタート時の違反行為を監視し、発見した場合は、すみやかにスターター及び、チーフレフリーにその内容を報告する。その内容についてペナルティーを下す権限はない。
- 7) レース中、レスキュー活動が必要となった場合、コースマーシャルと協力して、救護テントへの搬送を行う。

14-8 コースマーシャル

チーフコースマーシャルの資格と任命

オフィシャルの有資格者の中から、レース運営に見識が有り、コースマーシャルの任務権限を熟知し、適任と考える人をチーフコースマーシャルとして、大会毎に事務局が任命する。

チーフコースマーシャルの任務と権限

レースディレクターの指示に基づき、コースマーシャルを統括し、レースの進行を行う。

コースマーシャルの任務

- 1) チーフコースマーシャルの指示に基づき、レースの進行を行う。
- 2) スターター及びゲートと連絡を取り、レースの進行を行う。
- 3) レース前にコースが安全であることを確認し、スターターに連絡する。
- 4) レース中はコースの状況を常に把握し、異常があればスターターに連絡する。
- 5) スタート時、所定の位置に待機しスターターと連動してフラッグ指示を行う。
- 6) レース中は、必要な場所に移動し、違反行為、ミスブイの監視を行い、発見した場合、すみやかにチーフレフリーへその内容を報告する。
- 7) コースの状況に応じて安全上のフラッグ指示を行う。
- 8) 複数人のコースマーシャルが水面に配置されるので、お互いの持ち場を事前に打合わせ

ておくと共に、不測の状況に対応出来る様備える。

- 9) コース上に危険があれば、すみやかにイエローフラッグの指示を行う
- 10) コース上に選手や停止した艇があり、レース進行上危険と判断した場合コース外に移動させる。
- 11) レース続行が危険と判断すれば、レースディレクター及び、スターターの指示に従い、レッドフラッグを提示しレースを中止させる。
- 12) 必要があると判断した場合は、すみやかにレスキュー活動を行う。
- 13) レースに関係のないボート等が、コース内に入るのを防止する。
- 14) ブイが正しい位置にあることを常に確認する。

14-9 スコアラー

チーフスコアラーの資格と任命

オフィシャルの有資格者の中から、レース運営に見識が有り、スコアラーの任務と権限を熟知し、適任と考える人をチーフスコアラーとして、大会毎に事務局が任命する。

チーフスコアラーの任務と権限

- 1) レースディレクターの指示に基づき、スコアラーを統括しレースの進行を行う。
- 2) チーフレフリーより、ジャッジシートが発行された場合、すみやかにレースディレクターに裁定を仰ぐ。
- 3) 警告カードが発行された場合、すみやかにレースディレクターにその内容について確認を取る。
- 4) 各ヒートのペナルティーを入力後、成績表を作成する。
- 5) 予選以降のヒート表の作成をする。

スコアラーの任務

- 1) チーフスコアラーの指示に基づき、レースの進行を行う。
- 2) チーフスコアラーが作成した予選以降のヒート表を、スターター、レフリーゲート、テクニカル、M/C へ配布し、オフィシャルボードに掲示する。
- 3) 周回チェックを行い、ラップチャートに書きこむ。
- 4) テクニカルへ、各ヒートの暫定順位を報告する。
- 5) チーフスコアラーが作成した成績表を、オフィシャルボードに掲示する。
- 6) 警告カードの内容を記録し、オフィシャルボードに掲示する。掲示した警告カードはレース終了後回収する。

14-10 大会毎のレース運営組織と各スタッフの役割

大会実行委員長

本部事務局

テクニカルディレクター / インスペクター

レースディレクター / スターター / コースマーシャル / レフリー

ゲート / スコアラー / 実況(M/C) バックヤード 救護

15 懲戒処分(ペナルティー)

レースルールに違反した参加者(含公認チーム)、またはレース会場以外の場所で当協会の名誉を著しく損なう行為をした会員は、以下の懲戒処分を受けることがある。

15-1 レース期間中の違反行為

レース期間中にレースルールに違反した選手は、その違反の程度に応じてレースディレクター、大会審査委員会より懲戒処分を受けることがある。

選手は、次の行為もルール違反として懲戒の対象となる。

- 1) オフィシャルの指示を拒否する態度を取った場合。
- 2) オフィシャルへの不誠実なプロテスト(抗議)を行った場合。
- 3) オフィシャルに暴言、暴力行為を行った場合。
- 4) 会場内で、アルコール性飲料及び、薬物の摂取をした場合。
- 5) チームキャプテンミーティングに参加しなかった場合

15-2 レースディレクターによる懲戒

レースディレクターは、レース期間中のレース違反者に対し懲戒処分を行うことがある。

15-3 テクニカルディレクターによる懲戒

テクニカルディレクターは、レース期間中のレース違反者に対し懲戒処分を行うことがある。

15-4 大会審査委員会の懲戒

大会審査委員会が、レース期間中ルール違反を発見し、レースディレクターから違反の報告を受けた場合、委員会として違反者に対して懲戒処分を行うことがある。

15-5 理事会による懲戒

理事会はレース会場において重大なルール違反をした者、レース以外の場所で当協会の名誉を著しく損なう行為をした者、重大な刑法上の犯罪を行い処罰された者に対して、懲戒処分を行うことがある。

15-6 懲戒の種類(選手・公認チーム)

レース違反者には違反行為の程度に応じ次の懲戒処分が行われる。

- 1) 『レース』の各項に示されたペナルティー。 エンジン停止スタート、周回減、失格等
- 2) **イエローカード(警告)** 何らかの規則違反により、警告処分を受けた状態。有効期限は一年間とする。イエローカード 2 回の累積で当該大会の失格(レッドカード)となる。
- 3) **レッドカード(失格)** 何らかの規則違反により、失格処分を受けた状態。当該ヒートの失格、またはすべての当該大会の失格。
- 4) **出場停止** 違反をした次のレースへの上場停止または、違反したレース以降の当該シーズンの、全レースへの上場停止。
- 5) 会員資格の停止もしくは剥奪 1 年間の資格停止、または無期限資格停止。

15-7 抗議

各ディレクターの判定に対して、不服のある選手は、決勝ヒートに限り判定が表示された時刻より 30 分以内に抗議することができる。但し、危険走行、騒音のペナルティーに関する判定に対

する抗議は受付けない。抗議ができるのは、判定された不服のある選手本人のチームキャプテンのみに限る。抗議の手続きならびに措置は次の通りとする。

※決勝ヒートのみ映像による判定を受け付ける。ただし、レース開始よりレース終了までの映像が欠落していないもの。

- 1) 大会事務局にある「抗議申立書」に必要事項を記入し、1項目毎に抗議保証金を添えて大会事務局に提出すること。
- 2) 正式の手続きにより提出された「抗議申立書」のみが受け付けられ、大会審査委員会において審議裁定される。
- 3) 大会審査委員会は、証人を必要と認めた場合は証人をたて、その証言を求め十分に実情を調査したうえで裁定を下すものとする。
- 4) 大会審査委員会が下した裁定に対しては、一切抗議することはできない。
- 5) 抗議保証金は、抗議が成立した場合のみ返還される。
- 6) 抗議保証金は1項目につき10,000円とする。(選手本人に対する異議申立)
抗議保証金は1項目につき50,000円とする。(他の選手に対するPWCの申立)

15-8 違反のあったライダーのポイントの扱い

行為・処理・ポイントの扱い

インスペクションを違反 (0ポイント)

失格 (0ポイント)※(レッドカードの発行)・イエローカードを2枚発 DSQ

- 1) レース中の危険行為 (失格)
- 2) スポーツマンらしくない行為(暴言等)
- 3) DNR ドントノットレース(決勝5ポイント予選1ポイント)

※記載無きペナルティーはレースディレクターの裁量により決定する。

16 ポイントシステム

16-1 クローズドコースレースの年間ポイント計算方法

- 1) 各クラスの総合成績の計算方法は別途決定する。
- 2) 同点の場合は、全大会を通して1番高いポイントが高いほうが上位。
- 3) 更に同点の場合は、全大会を通して2番目のポイントが高いほうが上位とし、それ以降も同様とする。
- 4) 全く同じ状況の時は、前年の成績が良いほうを上位とする。

16-2 クローズドコースレースのポイント

レース終了後、インスペクションエリアにいる選手に対し、順位をつける。順位の基準は周回数とし、同一周回数の場合は最後のチェッカーライン通過順で順位がつけられる。

ポイントは、次の内容で与えられる。

- 1) 決勝進出者には、5ポイント与える。
- 2) 準決勝進出者には、3ポイント与える。

- 3) 準々決勝進出者には、2 ポイント与える。
- 4) 大会当日の受付を終了した者には、1 ポイント与える。
- 5) 決勝ポイントは次の表の内容で与えられる。

決勝が複数のヒートによる場合、それぞれのヒートにおけるポイントを合算し、最終順位とする。最終順位の算出方法は年間ポイントの 1) から 3) に準拠する。それでも 同点の場合は、最終ヒートの順位が良いほうを上位とする。

順位	1位	2位	3位	4位	5位	6位	7位	8位	9位	10位	11位	12位	13位	14位	15位	16位
ポイント	35	30	27	24	22	20	18	16	14	12	10	9	8	7	6	5

レースが中止になった場合、中止時点でのヒートレース出場者全員に 20 ポイントを与える。そのレースが予定変更された場合もこれに準ずる。

17 賞および表彰

17-1 賞(賞金)の授与

賞(賞金)は特別の通知がない限り、レース終了後の表彰式において入賞者本人または、その代理人に授与される。

17-2 表彰式への出席義務

入賞者はレース終了後の表彰式に出席しなければならない。やむを得ず欠席する場合は代理人を出席させる旨、大会事務局に届けなければならない。届出がない場合は、大会ポイントは没収となり、チームにペナルティーが与えられる。

17-3 賞金の告知

各大会における賞金は、大会実施要項または、チームキャプテンミーティングで告知される。承認レースにおける賞金は、主催者の裁量によって決定される。

17-4 表彰 クローズドコースレース

各クラス 1 位～ 3 位を表彰する。※大会により変更する場合もある。

17-5 エンデュランスレース

大会毎の表彰とする(ポイント制は導入しない)。

17-6 昇格 ライセンスを昇格できる者は、原則として同じクラスで 2 戦以上エントリーし、且つポイントを獲得している者が対象となる。昇格を辞退するライダーは昇格対象ライセンスの資格はなくなるものとする。

17-7 昇格率 昇格率の計算方法は別途決定する。

17-8 降格 A 級ライセンスについて、2 年以上該当クラスへの登録が無い場合失効する。

18 海外の PWC ライダーの扱い

18-1 シリーズ戦への参加

海外の PWC レースに参加している選手が、参加希望する場合は、過去の PWC レースの戦績等を書類で申請書に添付し、事務局に申請すること。理事会での承認を必要とする。

18-2 招待選手

当協会が認めた選手については 18-1 は適用しない。

19 用語

ルールブック上で純正品、メーカー純正品、社外品とは次のものを言う。

19-1 純正品 同一機種内のパーツカタログに記載されているもの。

19-2 メーカー純正品 パーツカタログに記載されているもの。

19-3 社外品 当協会が認めた上記以外のもので、且つメーカー純正品と同等以上の機能・強度及び、安全性を有するもの。

19-4 加工 当該部品に手を加える事を言う。

19-5 交換 一切の加工をせず、ボルトオン及び、接着で取り付ける事を言う。

19-6 改造 当該部品の加工、追加、社外品への交換、社外品交換時の加工の事を言う。

19-7 修理 当該部品に対し、現状復帰を目的とした加工の事を言う。

改造に関しては、テクニカルディレクターまたは、レースディレクターによる決定を最終とする。

改造の正否についての疑問は、競技実施前に事務局に問い合わせること。

20 レース使用艇

艇の安全確保、艇間の性能差をなくし、公平を期すために、各レース種目に参加できる艇の種類と改造許容範囲を第 2 章以降の項目に示す。

20-1 船舶検査受検の義務

(注意)例え小さな改造でも、JCI の臨時検査を受けなければならない。但し、臨時検査受検に関しては、所轄の JCI に問合せ、指示に従うこと。

【 2 艇体規則 】

レース艇の修理

レース艇は、現状復帰を目的とした修理をしても良い。但し、各項目で禁止している部品は修理ではなく、当該部品の交換をすること。

レース艇は、規則に従い部品の加工・交換・改造及び修理をし、安全且つ 確実に作動しなければならない。また、許可された加工・交換・改造及び修理の規則を除き、純正部品のままの状態でなければならない。使用純正部品は、同一機種内の純正部品と交換しても良い。上記の交換であっても、臨時検査が必要となるので JCI に申請すること。

※20-1 船舶検査受検の義務参照。

KAWASAKI

A SKI S-LTD (A・SKI/M・SKI)

A1-1 レース艇

※排気量について

- ①いかなる改造が認められても、ボア×ストロークの変更を禁止する。
- ②スーパーチャージャー、ターボチャージャー等の過給装置は禁止する。

A1-2 エンジンブロック

A1-2-1 シリンダー

加工しても良い。

A1-2-2 ピストン関係

リング、ベアリング、ピン、サークリップも含み改造しても良い。

A1-2-3 クランクケース

加工しても良い。

A1-2-4 オイルパン

改造しても良い。

A1-2-5 オイルポンプ

改造しても良い。

A1-2-6 シリンダヘッドアッセンブリー

加工しても良い。

A1-2-7 ヘッドカバー、エンジンカバー

改造しても良い。

A1-2-8 クランクシャフト アッセンブリー

加工しても良い。

A1-2-9 コンロッド

ブッシングメタルを含み、改造しても良い。

A1-2-10 カムシャフト、バルブ関係

下記の部品について、改造しても良い。

- ① カムシャフト、ギア、テンショナー、チェーン。
- ② バルブ、シム、スプリング、シート、リテーナ、コレット、タペット。

A1-2-11 エンジンダンパー、エンジンブラケット

改造しても良い。

A1-2-12 その他加工、交換、改造は禁止する(一般補修部品は除く)。

A1-3 吸気系統

A1-3-1 インテークマニフォールド

改造しても良い。

A1-3-2 スロットルボディ

改造しても良い。

A1-3-3 ブローバイシステム

配管レイアウト(パイプライン)は純正同様とする。

A1-3-4 オイルキャッチタンク

取り付け位置の移動及び改造しても良いが、容量は 1500 cc以上とする。

A1-3-5 エアクリーナー関係

改造しても良い。ただし、純正同等のフレームアレスターを装備すること。

A1-3-6 その他加工、交換、改造は禁止する(一般補修部品は除く)。

A1-4 燃料系統

A1-4-1 燃料システム

- ① 閉鎖システムとし、常にどの様な角度でも外に漏出さないこと。
- ② 燃料供給量を調整するための改造をしても良い。
- ③ 圧力のかかる燃料ラインを改造する場合、圧力が上昇しても抜けない構造とすること。
ホースを差し込んだ状態で結束バンドのみで締め付ける方法はこれを禁止する。

A1-4-2 リリーフバルブ(チェックバルブ)

メーカー純正品を追加しても良いが、配管レイアウトは純正同様とする。

A1-4-3 タンクキャップ

社外品と交換しても良い。

A1-4-4 フューエルインジェクター

改造しても良い。

A1-4-5 燃料ホース

- ① メーカー純正品。
- ② メーカー純正品と同等以上の耐油性、耐熱性、耐圧性のあるガソリン用ホース。

A1-4-6 その他加工、交換、改造は禁止する(一般補修部品は除く)。

A1-5 排気系統

A1-5-1 ウォーターボックス

一切の加工を禁止する。

修理は行っても良い(但し、事前に届けを出し、単体にてインスペクションが必要)

A1-5-2 エキゾーストマニフォールド・エキゾーストパイプ

改造しても良い。エキゾーストチューブは改造しても良い。

A1-5-3 その他加工、交換、改造は禁止する(一般補修部品は除く)。

A1-6 冷却及び排水(ビルジ)系統

A1-6-1 冷却ライン

改造しても良い。またラインを追加しても良い。パイプ、フィッティング、検水口、水洗キットなど。

A1-6-2 ビルジドレンシステム

改造しても良い。

- ① 電動ビルジポンプを取付けても良い。
- ② ドレンコックは、位置の移動改造をしても良い。

A1-6-3 水温センサー(ヒートセンサー)

取外しても良い。

A1-6-4 検水口

危険を生じない形状で、排水方向は下側または後方にすること。

A1-6-5 冷却水制御装置(ウォーターインジェクション)

取付けても良い。但し、走行時 86dBを超えてはならない。

A1-6-6 その他加工、交換、改造は禁止する(一般補修部品は除く)。

A1-7 電気系統

A1-7-1 バッテリーボックス

改造追加及び、移動しても良い。但し、バッテリーがフィットし安全に固定されていること。

A1-7-2 イグニッションシステム

- ① 社外品のイグナイタ電源用スイッチを追加しても良い。
- ② 点火タイミング変更用の手動式スイッチを追加しても良い。
- ③ イグニッションを構成する電気部品及び、電装ボックスは改造しても良いが確実に固定すること。
- ④ フライホイール及びフライホイールカバーは改造しても良い。

A1-7-3 スタート・ストップスイッチアッセンブリー

改造しても良い。

A1-7-5 スターターモーター・ギヤーアッセンブリー

改造しても良い。

A1-7-6 アース線

追加しても良い。

A1-7-7 その他加工、交換、改造は禁止する(一般補修部品は除く)。

A1-8 艇体系統

A1-8-1 デッキ(バンパーより上部の船体)

- ① 表面は修理しても良いが、純正形状より2mm 以上変形してはならない。
- ② 内側は自由に補強しても良い。
- ③ 内側の面に部品を固定するための締め具は、貫通して取り付けでも良い。但し、外側に2mm以上突出してはならない。
- ④ 社外品の電気系スイッチや、メーター類を取り付けても良い。

A1-8-2 ハル(バンパーより下部の船体)

加工しても良い。但し、加工部がバンパー外側のラインからはみ出でないこと。

**A1-8-3 スポンソン 現フロントスポンソンは、以後フロントエクステンションに名称変更
容易に取り外しの可能なボルトオンタイプのもの。左右各2本まで取り付けでも良い
が、以下の基準に適合すること。**

- ① スポンソン・フロントエクステンション・ブラケット共にボルトオンで容易に着脱可能であること。
- ② スポンソン・フロントエクステンションの全長は、126cm を超えてはならない。
船体の側面から 100mm を超えて突出してはならない。
- ③ スポンソンの本体の幅(縦)は 50mm 以上、厚さは 6mm 以上、すべての前縁は、危険を引き起こさないように丸みを帯びている必要がある。
- ④ 片側にスポンソン・フロントエクステンションが取り付けられている場合、フロントエクステンションは船体に付着している必要がある、スポンソン・フロントエクステンション合計の全長は 153cm を超えてはならない。
- ⑤ スポンソン(フィンの部分)は、ベースより、下側に 52mm を超えてはならない。
- ⑥ スポンソン本体の材質は金属製でもよいが危険を生じないよう丸くすること。
- ⑦ バンパー外側のラインからはみ出さないこと。
- ⑧ 取付けボルトは突出せず、ナベ頭型トラス頭型など危険のないものとする。
- ⑨ ボンドフランジより、外側にスポンソンを取り付けは不可。
- ⑩ ボンドフランジの内側にスポンソンを取り付けることはできますが、スポンソンはボンドフランジ(バンパーを取り外した)より、はみ出してはならない。
- ⑪ フィン、ラダー、ウイングなど危険を引き起こす可能性のある付属物は不可。
- ⑫ ハル滑走面への取付けは禁止する。

A1-8-4 バンパー

改造しても良い。但し、材質・形状及び取り付け方法は純正同等とし、ボンドフランジ側面全周をカバーしていること。

A1-8-5 パッド・マット類

改造しても良い。但し、純正同様に取付いていること。

A1-8-6 ステップキット

取付けても良い。但し、全体をマットなどで覆うこと。

A1-8-7 スプラッシュディフレクター

ボンドフランジの内側に取付けても良い。

- ① 材質は柔らかくしなやかであること。
- ② バンパー外側のラインからはみ出さないこと。

A1-8-8 浮力材

改造しても良い。また、取外しても良い。

- ① 沈船しない対策を取ること。
- ② 燃料タンク下の浮力材は、取付いていること。

A1-8-9 換気チューブ、ダクト

改造しても良い。但し、沈船しない対策を取ること。

A1-8-10 フード

改造しても良い。フードを留めるためのラッチ等を追加して取付けても良い。但し、危険のないものとする。

A1-8-11 バランスウエイト

取付けても良い。但し、安全に固定されていること。

A1-8-12 トリムタブ／フラップ

- ① ハルのトランサムに取り付けても良いが、以下の項目に適合していること。
- ② トリムタブ下面とハルの滑走面は、平滑であること。
- ③ ハルの滑走面の横幅を越えてはならない。
- ④ バンパー外側のラインよりはみ出してはならない。
- ⑤ 外側の側面の厚みは、10 mm以上とする。
- ⑥ 滑走面の幅以下で、100mm 以下である必要があります。
- ⑦ 可動式でも良い。
- ⑧ フィン、ラダー、スケグ等他の付加物は取付けを禁止する。

A1-8-13 排気口

カバーは改造しても良い。

A1-8-14 曳航ロープ

バウアイに、直径約 20 cmの輪のロープを取付けること。

A1-8-15 その他加工、交換、改造は禁止する(一般補修部品は除く)

- A1-8-16 船体重量** フードを外した状態で 210Kg 以上
ガソリンに関しては残量に応じて減算いたします(1L=1Kg)

A1-9 ハンドル系統

- A1-9-1 ハンドルバーコンプ・ハンドルバーブラケット
改造をしても良い。
- ① ハンドルにクロスバーがある場合は、クロスバーにパッドを取付けること。
 - ② グリップガードは取り付けても良い。
 - ③ **グリップエンドのアルミなどの付属品は可。但し危険性のないもの。**
- A1-9-2 ケーブル類
改造しても良い。
- A1-9-3 スロットルレバー
改造しても良い。
- A1-9-4 ハンドルポール
ハンドルポールアッセンブリーは元の設計通りの機能を残すように改造しても良い。
- ① ブラケットは、改造しても良い。
 - ② スプリングは、改造しても良い。
- A1-9-5 ハンドルダンパー
取付けても良い。
- A1-9-6 その他加工、交換、改造は禁止する(一般補修部品は除く)。

A1-10 ポンプ・ドライブ系統

- A1-10-1 ポンプケースアッセンブリー(ポンプノズル・ステアリングノズル含む)
改造しても良い。
- ① ベーンガイドからステアリングノズルまでは純正品より 50 mm以上長くしてはならない。
 - ② チルト装置は、取付けても良い。
- A1-10-2 インテークグレート(スコープゲート)・インテークガイド**
改造しても良い。但し、以下の項目に適合していること。
- ① **ドライブシャフトと平行で取水口全体を覆うバーを 1 本以上備えている。**
 - ② **全ての全縁は、危険を生じないように、丸くすること。**
- A1-10-3 ポンプカバー(ライドプレート)改造しても良い。**
- ① **板厚は5mm以上とする。**
 - ② **純正品の幅を超えてはならない。**
 - ③ **ポンプの後端より 100 mm以下とする。**
 - ④ **全縁は突起や鋭角な箇所がないよう、丸くすること。**
 - ⑤ **カバーのオモテ面(滑走面側)はカバーのチェーン部を平行に結んだ線よりはみ出さないこと。**
 - ⑥ **フィン、ラダー、スケグなど危険を引き起こす可能性のある付属物は不可。**

A1-10-4 カップリング・ドライブシャフトホルダー・ドライブシャフト
改造しても良い。

A1-10-5 その他加工、交換、改造は禁止する(一般補修部品は除く)。

A1-11 一般補修部品

A1-11-1 一般補修部品とは以下のものを指し、社外品と交換しても良い。但し、純正品に準ずるものとし、仕様変更(例:純正ベアリングゴムシールド形⇒解放形)は禁止する。

- ①ガasket類 ②バッテリー ③スパークプラグ ④プラグキャップ
⑤ハイテンションコード ⑥配線類 ⑦冷却ホース ⑧クランプ ⑨ボルト
⑩ナット ⑪ワッシャ ⑫結束バンド ⑬ベアリング ⑭オーリング ⑮オイルシール

※上記以外のもので一般補修部品に該当するか不安な場合は所定の書式をもって事務局へ問い合わせること。

A1-11-2 磨耗して無くなったネジ山は、修理しても良い。

A SKI-X S-LTD (A・SKI-X/M・SKI-X)

A2-1 レース艇

※当該クラスのレース艇は、ハンドルポールを固定式ステアリングマウントシステムへ換装していること。

A2-2 エンジンブロック	A SKI(S-LTD)	A1-2参照
A2-3 吸気系統	A SKI(S-LTD)	A1-3参照
A2-4 燃料系統	A SKI(S-LTD)	A1-4参照
A2-5 排気系統	A SKI(S-LTD)	A1-5参照
A2-6 冷却及び排水(ビルジ)系統	A SKI(S-LTD)	A1-6参照
A2-7 電気系統	A SKI(S-LTD)	A1-7参照
A2-8 艇体系統	A SKI(S-LTD)	A1-8参照
A2-9 ハンドル系統		

A2-9-1 ハンドルバーコンプ

固定式ステアリングマウントシステムへ改造しなければならない。

- ① ハンドルにクロスバーがある場合は、クロスバーにパッドを取付けること。
- ② グリップガードは取り付けでも良い。
- ③ ハンドルを固定するための、ステアリングシャフト、シャフトホルダー、バーホルダー、バーホルダーカバーは追加しても良い。
- ④ **グリップエンドのアルミなどの付属品は可。但し危険性のないもの。**

A2-9-2 ケーブル類

改造しても良い。

A2-9-3 スロットルレバー

改造しても良い。

A2-9-4 ハンドルポール

ハンドルポールコンブは取り外さなければならない。

ブラケットは取り外しても良い。

A2-9-5 ハンドルダンパー

取り付けでも良い。

A2-9-6 その他加工、交換、改造は禁止する(一般補修部品は除く)。

A2-10 ポンプ・ドライブ系統

A SKI(S-LTD) A1-10参照

A2-11 一般補修部品

A SKI(S-LTD) A1-11参照

A/B/ALL RA S-LTD (A/B/OP/ALL RUNABOUT) ※NA機種

A3-1 ※排気量について

① いかなる改造が認められても、ボア×ストロークの変更を禁止する。

② スーパーチャージャー、ターボチャージャー等の過給装置は禁止する。

※ウォーターボックスについて2009年モデル以降、ウォーターボックスの数量排気パイプ内径が異なる為次の通りとする。

①ダブルウォーターボックス⇒排気出口内径φ66以下とする。ウォーターボックスの配管レイアウトは、純正同様の直列配列とする。

②シングルウォーターボックス(09以降用)⇒排気出口内径φ46以下とする。

A3-2 エンジンブロック

A SKI(S-LTD) A1-2参照

A3-3 吸気系統

A SKI(S-LTD) A1-3参照

A3-4 燃料系統

A SKI(S-LTD) A1-4参照

A3-5 排気系統

A SKI(S-LTD) A1-5参照

A3-6 冷却及び排水(ビルジ)系統

A SKI(S-LTD) A1-6参照

A3-7 電気系統

A SKI(S-LTD) A1-7参照

A3-8 艇体系統

A3-8-1 デッキ(バンパーより上部の船体)

③ 表面は修理しても良いが、純正形状より2mm以上変形してはならない。

- ④ 内側は自由に補強しても良い。
- ⑤ 内側の面に部品を固定するための締め具は、貫通して取り付けでも良い。但し、外側に 2 mm以上突出してはならない。
- ⑥ 社外品の電気系スイッチや、メーター類を取り付けても良い。
- ⑦ 通風口を取り付けても良い。
- ⑧ ハッチ、カバー、カウリングは、改造しても良い。ハッチ、カバーを留めるためのラッチ等を追加して取付けても良い。但し、材質、形状について危険のないものとし、純正形状を維持すること。A3-8-2 ハル(バンパーより下部の船体)表面は修理しても良いが、純正形状より 2mm以上変形してはならない。

A3-8-3 スポンソン

容易に取り外しの可能なボルトオンタイプのもの左右各1本のみとする。

※スポンソンのベース本体にフィンがついているものは不可。

- ① スポンソン・ブラケット共にボルトオンで容易に着脱可能であること。
- ② 厚みは、6mm 以上とする。
- ③ スポンソン本体の材質は金属製でもよいが危険を生じないように丸くすること。
- ④ スポンソンの全長は、92cm を超えてはならない。スポンソンは、船体の側面から 100mm を超えて突出してはならない。
- ⑤ スポンソン(フィンの部分)は、ベースより、下側に 63.5mm を超えてはならない。
- ⑥ バンパー外側のラインからはみ出さないこと。
- ⑦ 取付けボルトは突出せず、ナベ頭型、トラス頭型など危険のないものとする。
- ⑧ スポンソンの下端は、ハルの滑走面と側面の交点から深さ 40mm以内とする。
- ⑨ ボンドフランジの内側に取付けても良い。
- ⑩ ボンドフランジの内側にスポンソンを取り付けることはできますが、スポンソンはボンドフランジ(バンパーを取り外した)より、はみ出してはならない。
- ⑪ フィン、ラダー、ウイングなど危険を引き起こす可能性のある付属物は不可。
- ⑫ ハル滑走面への取付けは禁止する。

A3-8-4 バンパー

改造しても良い。但し、材質・形状及び取付け方法は純正品同等とし、ボンフランジ側面全周をカバーしていること。

A3-8-5 パッド・マット類

改造しても良い。但し、純正同様に取付いていること。

A3-8-6 ステップキット

取付けても良い。但し、全体をマットなどで覆うこと。

A3-8-7 スプラッシュディフレクター

ボンドフランジの内側に取付けても良い。

- ① 材質は柔らかくしなやかであること。

② バンパー外側のラインからはみ出さないこと。

A3-8-8 浮力材

改造しても良い。また、取外しても良い。

- ① 沈船しない対策を取ること。
- ② 燃料タンク下の浮力材は、取付いていること。

A3-8-9 換気チューブ、ダクト

改造しても良い。

A3-8-10 シート(フード)

改造しても良い。

A3-8-11 テールグリップ

改造しても良い。また、取外しても良い。

A3-8-12 バランスウェイト

取付けても良い。但し、安全に固定されていること。

A3-8-13 バックミラー

取外してもよい。外した後の孔は突出さない様塞がなければならない。

A3-8-14 ストレージケース(小物入れ)

取外しても良い。

A3-8-15 リポーディングステップ・スピードメーターセンサー

取外しても良い。

A3-8-16 排気口

カバーは改造しても良い。但し、バンパー外側のラインからはみ出さないこと。

A3-8-17 曳航ロープ

バウアイに、直径約 20 の輪のロープを取付けること。

A3-8-18 その他加工、交換、改造は禁止する(一般補修部品は除く)。

A3-9 ハンドル系統

A SKI-X (S-LTD) A2-9参照

A3-9-1 リバースケーブルは取外しても良い

A3-10 ポンプ・ドライブ系統

A SKI(S-LTD) A1-10参照

A3-10-1 リバース機構(バケット)は取外すこと

A3-10-2 ポンプカバー(ライドプレート)改造しても良い。

- ① 板厚は5mm以上とする。
- ② 純正品の幅を超えてはならない。
- ③ ポンプの後端より 100 mm以下とする。
- ④ 全縁は突起や鋭角な箇所がないよう、丸くすること。
- ⑤ カバーのオモテ面(滑走面側)はカバーのチェーン部を平行に結んだ線よりはみ出さないこと。

⑥ フィン、ラダー、スケグなど危険を引き起こす可能性のある付属物は不可。

A3-10-3 トリムタブ／フラップ

- ① ハルのトランサムに取り付けても良いが、以下の項目に適合していること。
- ② トリムタブ下面とハルの滑走面は、平滑であること。
- ③ ハルの滑走面の横幅を越えてはならない。
- ④ バンパー外側のラインよりはみ出してはならない。
- ⑤ 外側の側面の厚みは、10 mm以上とする。
- ⑥ 滑走面の幅以下で、100mm 以下である必要があります。
- ⑦ 可動式でも良い。
- ⑧ フィン、ラダー、スケグ等他の付加物は取付けを禁止する。

A3-11 一般補修部品

A SKI(S-LTD)

A1-11 参照

A/B RA STK (A/B S/C 搭載機種)

A4-1 レース艇

※オーディオ付きのモデルは、その機能を作動させてはならない。

A4-2 エンジンブロック

A4-2-1 加工、交換、改造は禁止する(一般補修部品は除く)。

A4-3 吸気系統

**A4-3-1 改造しても良い。ただし、純正同等のフレームアレスターを装備すること。
ブローバイの大気解放は不可。**

A4-4 燃料系統

A4-4-1 リリーフバルブ(チェックバルブ) メーカー純正品を追加しても良いが、配管レイアウトは純正同様とする。

A4-4-2 タンクキャップ

社外品と交換しても良い。

A4-4-3 その他加工、交換、改造は禁止する(一般補修部品は除く)。

A4-4-4 フュエルプレッシャーレギュレーターは社外品または、改造してよい。

A4-5 排気系統

A4-5-1 加工、交換、改造は禁止する(一般補修部品は除く)。

A4-5-2 ウォーターボックス

一切の加工を禁止する。

修理は行っても良い(但し、事前に届けを出し、単体にてインスペクションが必要)

A4-5-3 フィルタコンプマフラーは取り外してよい。

A4-6 冷却及び排水(ビルジ)系統

A4-6-1 水洗キット

改造しても良い。

A4-6-2 ビルジドレンシステム改造しても良い。

① 電動ビルジポンプを取付けても良い。

② ドレンコックは、位置の移動改造をしても良い。

A4-6-3 水温センサー(ヒートセンサー)

取り外しても良い。

A4-6-4 その他加工、交換、改造は禁止する(一般補修部品は除く)。

A4-7 電気系統

A4-7-1 電源スイッチ

追加しても良い。

A4-7-2 イグニッションシステム

① コントロールユニット(ECU)は改造しても良い。

② 点火タイミング変更用の手動式スイッチを追加しても良い。

③ パルシングローター、パルシングカバーは改造しても良い。

④ その他加工、交換、改造はしてはならない。

A4-7-3 テザーコード

改造しても良い。

A4-7-4 アース線

追加しても良い。

A4-7-5 吸気温センサー

取り外しても良い。

A4-7-6 その他加工、交換、改造は禁止する(一般補修部品は除く)。

A4-8 艇体系統

OP RUNABOUT(S-LTD)

A3-8参照

A4-9 ハンドル系統

A SKI-X(S-LTD)

A2-9参照

A4-10 ポンプ・ドライブ系統

A4-10-1 ポンプノズル・ステアリングノズル

改造をしても良い。ベーンガイドからステアリングノズルまでの全長は、純正品より 50 mm 以上長くしてはならない。チルト装置は改造しても良い。

A4-10-2 ベーンガイド

修理してはならない。

A4-10-3 ポンプキャップ

改造しても良い。

A4-10-4 インペラー

改造しても良い。

A4-10-5 インテークグレート(スコープゲート)・インテークガイド

改造しても良い。但し、以下の項目に適合していること。

- ① ドライブシャフトと平行で取水口全体を覆うバーを 1 本以上備えている。
- ② 前方に突出している部分は、半径 10 mm 以上の曲面である。
- ③ 両サイドの船底からの突出しは、12 mm 以内とする。
- ④ 吸水板は、バーと船底とを結んだ線から、外側にはみ出さないこと。
- ⑤ 全ての全縁は、危険を生じないように、丸くすること。

A4-10-6 ポンプカバー(ライドプレート)

改造しても良い。但し以下の項目に適合していること。

- ① 板厚は 5 mm 以上とする。
- ② 純正品の幅を超えてはならない。
- ③ 純正品の長さより 177.8 mm まで延長可とする。
- ④ 全縁は突起や鋭角な箇所がないよう、丸くすること。
- ⑤ カバーのオモテ面(滑走面側)は、カバーのチェーン部を平行に結んだ線よりはみ出さないこと

A4-10-7 リバース機構(バケット)は取り外すこと。

A4-10-8 その他加工、交換、改造は禁止する(一般補修部品は除く)。

A4-11 一般補修部品 A SKI(S-LTD) A1-11 参照

B SKI STK

B1-1 レース艇

B1-2 エンジブロック

B1-2-1 加工、社外品への交換、改造は禁止する(一般補修部品は除く)。

B1-3 吸気系統

**B1-3-1 改造しても良い。ただし、純正同等のフレームアレスターを装備すること。
ブローバイの大气解放は不可。**

B1-4 燃料系統 A RUNABOUT (STK) A4-4参照

B1-5 排気系統

B1-5-1 ウォーターボックス

一切の加工を禁止する。

修理は行っても良い(但し、事前に届けを出し、単体にてインスペクションが必要)

B1-5-2 その他加工、交換、改造は禁止する(一般補修部品は除く)。

B1-6 冷却及び排水(ビルジ)系統 A RUNABOUT(STK) A4-6参照

B1-7 電気系統 A RUNABOUT(STK) A4-7参照

B1-8 艇体系統 A SKI(S-LTD) A1-8参照

B1-9 ハンドル系統 A SKI(S-LTD) A1-9参照

B1-10 ポンプ・ドライブ系統

B1-10-1 ポンプノズル・ステアリングノズル 改造しても良い。

- ① ベーンガイドからステアリングノズルまでの全長は純正品より 50mm 以上長くしてはならない。
- ② チルト装置は、取り付けでも良い。

B1-10-2 ポンプキャップ

改造しても良い。

B1-10-3 インペラー

改造しても良い。

B1-10-4 インテークグレート(スコープゲート)・インテークガイド

改造しても良い。但し以下の項目に適合していること。

- ① ドライブシャフトと平行で取水口全体を覆うバーを 1 本以上備えている。
- ② 前方に突出している部分は、半径 10mm 以上の曲面である。
- ③ 両サイドの船底からの突出しは、12mm 以内とする。
- ⑤ 吸水板はバーと船底とを結んだ線から、外側にはみ出さないこと。
- ⑥ 全ての全縁は、危険を生じないように、丸くすること。

B1-10-5 ポンプカバー(ライドプレート)改造しても良い。

- ① 板厚は5mm以上とする。
- ② 純正品の幅を超えてはならない。
- ③ ポンプの後端より 100 mm以下とする。
- ④ 全縁は突起や鋭角な箇所がないよう、丸くすること。
- ⑤ カバーのオモテ面(滑走面側)はカバーのチェーン部を平行に結んだ線よりはみ出さないこと。

⑥ フィン、ラダー、スケグなど危険を引き起こす可能性のある付属物は不可。

B1-10-6 その他加工、交換、改造は禁止する(一般補修部品は除く)。

B1-11 一般補修部品 A SKI(S-LTD) A1-11 参照

B-SKI-X STK

B2-1 レース艇

※当該クラスのレース艇は、ハンドルポールを固定式ステアリングマウントシステムへ換装していること。

B2-2	エンジンブロック	B SKI(STK)	B1-2参照
B2-3	吸気系統	B SKI(STK)	B1-3参照
B2-4	燃料系統	A RUNABOUT(STK)	A4-4参照
B2-5	排気系統	B SKI(STK)	B1-5参照
B2-6	冷却及び排水(ビルジ)系統	A RUNABOUT(STK)	A4-6参照
B2-7	電気系統	A RUNABOUT(STK)	A4-7参照
B2-8	艇体系統	A SKI(S-LTD)	A1-8参照
B2-9	ハンドル系統	A SKI-X(S-LTD)	A2-9参照
B2-10	ポンプ・ドライブ系統	B SKI(STK)	B1-10参照
B2-11	一般補修部品	A SKI(S-LTD)	A1-11参照

ALL

A/M SKI SKI-X S-LTD

① **KAWASAKI SX-R**

SKI SKI-X S-LTD(過給機無) A SKI (A1A2 に準ずる)

② **YAMAHA SUPER JET**

SKI S-LTD(過給機有) A SKI (A1 に準ずる)

※スーパーチャージャー、ターボチャージャー等の過給装置を認める。但し過給圧 0.6 以下

③ **KOMMANDER GP1**

SKI STK B SKI (B1 に準ずる)

④ **PROFORCE**

SKI STK B SKI (B1 に準ずる)

⑤ **BULLETT**

SKI STK B SKI (B1 に準ずる)

⑥ **SE**

SKI-X S-LTD(過給機無) A SKI-X (A2 に準ずる)

※③ ④ ⑤承認ウォーターボックスの使用を認める。但し事前に協会の承認が必要となる。

【承認申請に必要なもの】

ウォーターボックスの内外写真、音量データを添付し申請を行う。

※プレジャーボート登録のみ

A/OP RUNNABOUT S-LTD

ALL1-1 エンジン本体系統

ALL1-1-1 シリンダーブロックは、純正品を使用しなければならない。

- ① オイル、水が接する内部表面は、改造してよい。
- ② ヘッドガスケット表面は、機械加工してよい。
- ③ ボアアップできる。社外品ピストンアッセンブリーを使用してよい。エンジン排気量は、クラス指定を超えてはならない(例えば、R/A 1100 SLTD での 1100cc)。

ALL1-1-2 シリンダーヘッドは純正品を使用しなければならない。ただし次の改造を行ってよい。

- ① 吸気と排気の通路は、改造してよい。
- ② 燃焼室は改造でき、金属製であれば追加してもよい。
- ③ バルブシートは、改造してよい。
- ④ 吸気と排気バルブの数は、純正と同じ数でなければならない。
- ⑤ ヘッドガスケット取り付け面は、機械加工してよい。

ALL1-1-3 バルブ作動システムは、純正と同じ方式の社外品を使用してもよい(例:カムシャフトで作動するものを、ソレノイド式にはできない)。

- ① 社外品のバルブシムは使用してよい。
- ② バルブスプリングは、改造、または社外品を使用してよい。
- ③ カムシャフトは、改造、または社外品を使用してよい。
- ④ カムシャフトの本数は、変えてはならない。
- ⑤ ベアリングの形式、寸法は、純正品と同じものが使われなくてはならない。
- ⑥ カムギア、テンショナー、チェーン及びベルトは、改造または、社外品を使用してよい。

ALL1-1-4 クランクシャフトは、改造または、社外品を使用してよい。

- ① ストロークは、純正品と同じでなくてはならない。
- ② クランクシャフトの全体の重量は、純正品の±5.00%以内でなければならない。
- ③ ベアリングとベアリングケースは純正品タイプと寸法を維持するものと取り換えてもよい。
- ④ コネクティングロッドは、改造、社外品を使用してよい。鉄製でロッド長さは純正品と同じでなければならない。

ALL1-1-5 バルブカバーは、表面の塗装及び装飾あるいは重量軽減のために、改造してよい。

ALL-1-6 エンジンマウントは、社外品を使用してよい。

ALL1-2 吸気系統

ALL1-2-1 燃料供給システムは、下記の改造を行ってよい。

- ① 純正燃料噴射システムは社外品を使用してよい。燃料の供給量を調整する改造を行ってよい。
- ② 社外品の燃料噴射装置は追加してよい。ただし、燃焼室に直接吸入空気を増加するものではない。
- ④ 燃料レールと燃料レギュレーターは改造または、社外品を使用してよい。
- ⑤ 燃料インジェクターは、社外品の使用、追加してもよい。
- ⑥ 燃料ポンプは、社外品を使用できるが、エンジンが停止したとき、燃料ポンプは自動的に停止しなければならない。
- ⑦ 高圧燃料ホースは、高圧部分には、金属タイプの燃料フィルターを使用しなければならない。低圧部のフィルターは、一般社外品を使用してもよい。

ALL1-2-2 ターボチャージャー／スーパーチャージャーは、改造または、社外品を使用してもよい。※ただし、危険を伴うものは使用してはならない。

- ① ターボチャージャーハウジングは、エンジン回転中は常時、冷却水が循環するジャケットタイプのものでなければならない。
- ② 無過給艇に追加して使用してよい。
- ③ 吸気系ホースとパイプは改造、または社外品を使用してよい。
- ④ インタークーラーは改造または、社外品を使用してよい。
- ⑤ ブースト圧リリーフバルブは、改造または、社外品を使用してよい。
- ⑥ ブースト圧センサーは、改造または、社外品を使用してよい。

ALL1-3 排気系統

ALL1-3-1 エキゾーストマニホールド、マフラー、ガスケットは、改造または、社外品を使用してもよい(接続ホース類も含む)。

ALL1-3-2 ウォーターボックス

- ① 純正品を使用し、改造してはならない。1 個のウォーターボックスに 100%の排気を通さなければならない。ゴムカバーは、パーツリストに単独で表示されている場合、取り外してもよい。ウォーターボックス本体に取り付けられたメクラ栓、蓋等は、そのまま残さなければならない。(冷却水のエルボ、ニップル等取り付け金具は、社外品を使用してもよい)
- ② 修理は行っても良い(但し、事前に届けを出し、単体にてインスペクションが必要)
- ③ 移動してよい。(ウォーターボックスと排気の出口までのホース類は改造してよい。)
- ④ レゾネーターは取り外してもよい。
- ⑤ ハルからの排気の出口は、社外品を使用し、移動してよいが、ライダーに 危険を及ぼさないもので、突出してはならない。
- ⑥ 排気出口カバーは、他メーカーを含めた純正品を使用してもよいが、社外品の場合ゴム製の物でなければならない。
- ⑦ エキゾーストシステムのチューニングした部分は、ハルの外側に突出してはならない。

ALL1-4 冷却及び排水系統

ALL1-4-1 エンジンが運転中は、常時、エキゾーストシステムの全域に注水しなければならない。

ALL1-4-2 エキゾーストマニホールドは完全循環のウォータージャケット型でなければならない

ALL1-4-3 冷却システムの付属品及びホースは、改造または、社外品を使用してもよい。

冷却水供給ラインは、加工または、追加してよい。

ALL1-4-4 冷却水制御装置

- ① ウォーターバイパスシステムは、社外品を使用してもよい。
バルブは社外品を使用してもよい。ただし、固定式または自動式(例:サーモスタット、圧力弁、ソレノイド等)でなければならない。

- ② 冷却作動中に、水の流れを変更するための手動式制御装置は、取り付けてはならない。冷却水の流れを走行中に手動で操作できるもの(アクチュエータ)は使用してはならない。

ALL1-4-5 バイパスフィッティング

- ① 改造、取り付け位置の変更、及び社外品を使用してもよい。追加または、位置を移動してもよい。
- ② 排水出口は他のライダーに危険を生じないように下方後方の方向でなければならない。

ALL1-5 電気系統

ALL1-5-1 点火装置は、社外品を使用してよい。(回転リミッターを含む) 電源スイッチ及び手動式点火タイミング変更スイッチ(ホールシ ョットスイッチ)は使用してよい。これらスイッチは、ハンドルバーの他、いずれの場所に取り付けてよい。

ALL1-5-2 充電装置は、取り外してよい。

ALL1-5-3 エンジンスタート/ストップスイッチは、ハウジングも含め社外品を使用してよい。

ALL1-5-4 フライホイール及びフライホイールカバーは、社外品を使用してよい。

ALL1-5-5 スターターモーター及びベンディックス(ピニオンギヤ、クラッチ等)は、社外品を使用してよい。

ALL1-5-6 バッテリー及びバッテリーボックスは、社外品の使用や追加を行ってよい。バッテリーは、適切なバッテリーボックス内にフィットし、安全に固定されていなければならない。取り付け位置を移動してよい。

ALL1-6 艇体系統

ALL1-6-1 エンジンルームの通風口

- ① 改造または部品の取り外し、孔を開けてよい。
- ② カバーを取り付けてよい。
- ③ 危険を生じないものでなければならない。
- ④ 直接エンジンルームが見えてはならない。

ALL1-6-2 デッキ 純正品を使用しなければならない。修理は、標準形状より 2mm 以上変更してはならない。デッキの内側の面に部品を固定するための締め具は、危険を生じないように、デッキを貫通して取り付けてよい。電気スイッチや表示器は、社外品を取り付けてよい。ストレージケースやケース用固定ハンドルは、危険を生じないように取り外してよい。

ALL1-6-3 ハッチ、カバー、カウリング、フードは、危険を生じないような社外品を取り付けてよい。ただし、純正の外観を維持しなければならない。

ALL1-6-4 ハル・純正品を使用しなければならない。修理は標準形状より 2mm 以上変更してはならない。

ALL1-6-5 トリムタブ／フラップ

- ① 純正のトリムタブは、取り外してもよい(低速時スロットル方向舵連動 システムを含む)。
- ② ハルのトランサムに取り付けてよい。ただし、トリムタブ下面とハルの 滑走面とは、平滑でなければならない。
- ③ ハルの滑走面の横巾を超えてはならない。
- ④ ボンドフランジより後方にはみ出してはならない。※バンパーを取外し下振りで測定する
- ⑤ 後端の厚み、外側の側面及び後端は、8mm 以上の厚みがなければならない。その他の角は、面取り(1c 以上)しなければならない。
- ⑥ 外側端の角は、5mm 以上の丸みがなければならない。
- ⑦ 危険のない範囲で、可動式でよい。
- ⑧ その他の付加物は、取り付けてはならない。
- ⑨ 可動フラップ等のリンク装置は、ボンドフランジ内に収めること。

ALL1-6-6 エンジンルームの浮力材は、改造または、社外品を取り付けてよい。取り外してよい。

ただし、沈船しない対策をしなければならない。

ALL1-6-7 燃料タンクの下のカッションマットは、社外品と交換してよいが、取り外してはならない。

ALL1-6-8 マフラー等の取付けのために、エンジンルームの開口部を加工する場合、 船体開口部の立ち上がり部分は、ガスケットの内側までとし、フードを閉めた状態で、通風口にならなければならない加工しても良い。

ALL1-7 ハンドル系統

ALL1-7-1 ハンドルバーのマウントブラケット部に、クロスバーが有る場合は、クロスバーにパッドをしなければならない。

ALL1-7-2 クイックターンステアリングにしてよい。

ALL1-7-3 ハンドルダンパーは、取り付けてよい。

ALL1-7-4 ステアリングケーブルは、社外品を使用してよい。

ALL1-7-5 電気スイッチは、社外品を使用してよい。

ALL1-8 ポンプ、ドライブ系統

ALL1-8-1 ポンプ及びノズル

- ① ポンプケースアッセンブリー(インペラーハウジング及びベーンガイドハウジング)は、改造または、社外品を使用してよい。
- ② ポンプノズル及びステアリングノズルは、改造や、社外品を使用してよい。
- ③ ノズルトリムシステムは、改造しや、社外品を使用してよい。
- ④ ポンプケースアッセンブリーからステアリングノズルまでの長さは、純正品より 50mm 以

上長くしてはならない。

⑤ ウエアリングは、社外品と交換してよい。

ALL1-8-2 カプラー、ベアリングハウジング、ドライブシャフトは、改造または社外品を使用してよい。

ALL1-8-3 インペラー及びポンプキャップは、改造や、社外品を使用してよい。

ALL1-9 クラス特例

ランナバウトディビジョン

シートアッセンブリー等 シート一式(カバー、クッション、シート構造体、シートの高さは、変更してよい)

アフターマーケット、改造またはプロトタイプのシートは、で利用可能。構造と測定値を尊重する必要があります。緩衝材は追加または削除できます。純正シートの高さから最大 10%変更可。背もたれの高さは、ライダーが着席したときの 18cm 未満。

ALL1-10 一般補修部品

ALL1-10-1 一般補修部品(スパークプラグ、ハイテンションコード、スパークプラグキャップ、配線、燃料ホース、ウォーターホース、クランプ及びファスナー等)は、社外品と交換してよい。

ALL1-10-2 無くなったネジ山は、修理してよい。

ALL1-10-3 パッキン類は、社外品を使用してよい。

ALL1-11 燃料系統

ALL1-11-1 フューエルタンクは、純正品を使用し、改造してはならない。

ALL1-11-2 リリーフバルブ(チェックバルブ)は、同一メーカーの純正品と交換してよい。ただし、リリーフバルブから先のホースの先端(空気取り入れ口)は、危険の無いよう、艇体外まで導かなければならない。

ALL1-11-3 フューエルピックアップ(フューエルコックを含む)、フューエルファイラー(フューエルパイプ、フューエルフィッティング、フューエルキャップ)、フューエルフィルター、フューエルタップアッセンブリーは、社外品を使用してよい。

ALL1-11-4 燃料タンクのエアーベンドパイプは、純正品と同じ個所に配管すること。

B/OP/M RUNNABOUT STK

ALL2-1 エンジン本体系統

ALL2-1-1 エンジン本体は、改造してはならない。

ALL2-1-2 カムシャフトのタイミングは変更してよい。ただし、純正品とし、カムシャフト本体の加工をしてはならない。

ALL2-1-3 フュエルプレッシャーレギュレーターは社外品または、改造してはならない。

ALL2-1-4 バルブスプリングリテーナーは社外品を使用してよい。

ALL2-2 吸気系統

ALL2-2-1 フレームアレスター

- ① 取り付けなければならない。
- ② 次のいずれかとし、社外品に交換して良い。ただし、改造してはならない。
- ③ ブローバイガスのホースは必ずインテーク側にもどすか、閉じるかして大気中及び水中に開放してはならない。
- ④ フレームアレスターの改造はしてはならない。
- ⑤ ブローオフバルブの出口には、フレームアレスターを取り付けなければならない。
- ⑥ ブローバイの出口は、インテーク側(フレームアレスターよりエンジン側)にもどすこと。
- ⑦ その他、OEM でインテーク側に取付けられている、ホース類は、インテーク側に取付けること。

ALL2-2-2 インテークサイレンサーは、取り外してよい。ただし、純正品フレームアレスターの場合、天板(吸入通路の角度を変更するもの)は、残さなければならない。

ALL2-2-3 社外品のキャブレターを使用する場合、スライド式キャブレターを使用してはならない。

ALL2-2-4 燃料プライマーを使用してもよい。

ALL2-2-5 燃料コックは、取り外してよい。この場合、燃料タンクピックアップの使用しないパイプの口等はメクラ栓または直結してもよい。

ALL2-3 排気系統

ALL2-3-1 排気出口カバーは、取り付けなければならない。ただし、フラップ使用時に干渉する場合に限り取り外すことができる。

ALL2-3-2 エキゾーストシステムは、純正品でなければならない。ただし排気温度センサーは、取外しまたは、機能を停止してよい。

ALL2-3-3 エキゾーストホースの内径を縮める為にインサートを加えてもよい。

ALL2-3-4 以前に穴あけやタッピングされたエキゾーストマニホールドは穴埋めや閉栓をする事により使用してよい。

ALL2-3-5 ウォーターボックス

一切の加工を禁止する。

修理は行っても良い(但し、事前に届けを出し、単体にてインスペクションが必要)

ALL2-4 冷却及び排水系統

ALL2-4-1 冷却水制御装置

- ① 冷却水供給ラインは、加工または追加してよい。ただし、純正の供給ラインの径を変更してはならない。
- ② バルブは、社外品を使用してよい。ただし、固定式または自動式(サーモスタット、圧力弁、ソノレイド等)のものでなければならない。
- ③ 冷却作業中に、水の流れを変更する為の手動式制御装置は、取り付けてはならない。
- ④ インタークーラーの冷却用の追加ラインは純正品に直接取り付けよう。

ALL2-4-2 パイプフィッティング

- ① 改造、取付け位置の変更及び社外品を使用してよい。
追加または位置を移動してよい。
- ② 排水出口は他のライダーに危険を生じないように、下方/後方に向けなければならない。

ALL2-5 電気系統

ALL2-5-1 ECU

純正 ECU を改造してよい。純正コネクタに接続できるものであればリミッターを解除するものをつけてよい。追加センサーは認めない。エンジン温度センサーは作動しなくても良い。

ALL2-5-2 バッテリー

- ① 社外品と交換してよい。
- ② 純正のバッテリーボックス内にフィットし、安全に固定しなければならない。

ALL2-5-3 エンジンスタート/ストップスイッチ

- ① 移動せずに純正品を使用しなければならない。
- ② スイッチケースは、改造または社外品を使用してよい。

ALL2-6 艇体系統

ALL2-6-1 ハル、デッキ及びハッチ、カウリング等。

純正品を使用しなければならない。修理は標準形状より2mm以上変更してはならない。

ALL2-6-2 トリムタブ/フラップ

- ① 純正のトリムタブは、取り外してもよい(低速時スロットル方向舵連動システムを含む)。
- ② ハルのトランサムに取り付けてよい。ただし、トリムタブ下面とハルの滑走面とは、平滑でなければならない。
- ③ ハルの滑走面の横巾を超えてはならない。
- ④ ボンドフランジより後方にはみ出してはならない。※バンパーを取外し下振り測定する
- ⑤ 後端の厚み、外側の側面及び後端は、8mm以上の厚みがなければならない。その他

の角は、面取り(1c以上)しなければならない。

- ⑥ 外側端の角は、5R以上の丸みがなければならない。
- ⑦ 危険のない範囲で、可動式でよい。
- ⑧ その他の付加物は、取り付けてはならない。
- ⑨ 可動フラップ等のリンク装置は、ボンドフランジ内に収めなければならない。
- ⑩ トリムタブは同一形状の社外品を使用してよい。素材は変更してよい。

ALL2-6-3 危険を生じるフィン、ラダー、他の付加物は、取り付けてはならない。

ALL2-6-4 燃料タンク台の発泡体は、容積20%までカットしてもよい。ただし、代わりの浮体を船内に取り付けなければならない。

ALL2-6-5 フード内吸気チューブは、一部カットしてもよい。

ALL2-6-6 改造または部品の取り外しにより、エンジンルームの通気口となる孔は、塞がなければならない。

ALL2-7 ハンドル系統

ALL2-7-1 ハンドルシャフトの取り付け角度を変更してよい。

- ① この改造のための、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、社外品を使用してよい。
- ② この改造に付随する船体デッキ、カバーの改造は、純正品形状に沿った物で十分な強度を保つもので無ければならない。

ALL2-7-2 クイックターンステアリングにしてよい。

ALL2-7-3 ハンドルダンパーは、取り付けてはならない。

ALL2-8 ポンプ、ドライブ系統

ALL2-8-1 ポンプ

- ① ポンプノズル及びステアリングノズルは、改造または、社外品を使用してよい。ノズルトリムシステムは、改造または、社外品を使用してよい。ポンプケースアッセンブリーからステアリングノズルまでの全長は、純正品より50mm以上長くしてはならない。
- ② 交換用のウエアリングは使用してよい。ただし、純正品と同一径であること。

ALL2-8-2 インペラーは、社外品に交換してよい。ポンプキャップは、改造または、社外品を使用してよい。ただし、純正品に類似した形状であること。

ALL2-8-3 上記以外の、ポンプは改造してはならない。

ALL2-8-4 ベーンガイドのボスの径を変更する部品を取り付けてもよい。

ALL2-9 クラス特例

ALL2-9-1 シートアッセンブリー (RUNABOUT)

シートカバー、シートパッドは、社外品と交換してよい。ただし、シートベースは、純正品を使用しなければならない。シートの高さは、変更してよい。

緩衝材は追加または削除できます。純正シートの高さから最大 10%変更可。背もたれの高さは、ライダーが着席したときの 18cm 未満。

ALL2-10 一般補修部品

ALL2-10-1 一般補修部品(スパークプラグ、ハイテンションコード、スパークプラグキャップ、配線、ウォーターホース(純正品と同一内径のもの)、クラ ンプ、及びファスナー等)は、社外品と交換してよい。

ALL2-10-2 無くなったネジ山は、元のサイズに修理してよい。

ALL2-11 燃料系統

ALL2-11-1 フューエルタンク、フューエルピックアップ、フューエルフィルター、フューエルタップアッセンブリー及びリリーフバルブ(チェックバルブ)は、純正品とし改造してはならない。

ALL2-11-2 フューエルフィルターは、純正品とし、改造してはならない。ただし、フューエルキャップは、社外品を使用してよい。

ALL2-11-3 燃料タンクのエアーベンドパイプは、純正品と同じ個所に配管すること。

ALL2-11-4 メーカー純正品フューエルフィルターの使用に加えて社外品フィルターを追加してよい。

ALL2-11-5 燃料コックは、取りはずしてよい。燃料タンクのリザーブパイプ口は栓をしてもよい。

OP RUNNABOUT LTD

ALL3-1 エンジン本体系統

ALL3-1-1 エンジン本体は、改造してはならない。

ALL3-1-2 カムシャフトは変更してよい。

ALL3-1-3 フューエルプレッシャーレギュレーターは社外品または、改造してよい。

ALL3-1-4 バルブスプリングリテーナーは社外品を使用してよい。

ALL3-1-5 社外ピストンは使用してはならない。

ALL3-2 吸気系統

ALL3-2-1 フレームアレスター

- ① 取り付けなければならない。
- ② 次のいずれかとし、社外品に交換して良い。ただし、改造してはならない。
- ③ ブローバイガスのホースは必ずインテーク側にもどすか、閉じるかして大気中及び水

中に開放してはならない。

- ④ フレームアレスターの改造はしてはならない。
- ⑤ ブローオフバルブの出口には、フレームアレスターを取り付けなければならない。
- ⑥ ブローパイの出口は、インテーク側(フレームアレスターよりエンジン側)にもどすこと。
- ⑦ その他、OEM でインテーク側に取付けられている、ホース類は、インテーク側に取付けること。

ALL3-2-2 インテークサイレンサーは、取り外してよい。ただし、純正品フレームアレスターの場合、天板(吸入通路の角度を変更するもの)は、残さなければならない。

ALL3-2-3 燃料コックは、取り外してよい。この場合、燃料タンクピックアップの使用しないパイプの口等はメクラ栓または直結してもよい。

ALL3-2-4 スーパーチャージャーは、改造または、社外品を使用してはならない。

- ① スーパーチャージャーのハウジングは加工してはならない。
- ② スーパーチャージャーインペラーは、社外品を使用してもよい。
- ③ 吸気系ホースとパイプは改造、または社外品を使用してもよい。
- ④ インタークーラーは改造または、社外品を使用してもよい。
- ⑤ ブースト圧リリーフバルブは、改造または、社外品を使用してもよい。
- ⑥ ブースト圧センサーは、改造または、社外品を使用してはならない。

ALL3-3 排気系統

ALL3-3-1 排気出口カバーは、取り付けなければならない。ただし、フラップ使用時に干渉する場合に限り取り外すことができる。

ALL3-3-2 エキゾーストシステムは、純正品でなければならない。ただし排気温度センサーは、取外しまたは、機能を停止してよい。

ALL3-3-3 エキゾーストホースの内径を縮める為にインサートを加えてもよい。

ALL3-3-4 以前に穴あけやタッピングされたエキゾーストマニホールドは穴埋めや閉栓をする事により使用してよい。

ALL3-3-5 ウォーターボックス

一切の加工を禁止する。

修理は行っても良い(但し、事前に届けを出し、単体にてインスペクションが必要)

ALL3-4 冷却及び排水系統

ALL3-4-1 冷却水制御装置

- ① 冷却水供給ラインは、加工または追加してよい。ただし、ポンプの加工は不可
- ② バルブは、社外品を使用してよい。ただし、固定式または自動式(サーモスタット、圧力弁、ソノレイド等)のものでなければならない。
- ③ 冷却作業中に水の流れを変更する為の手動式制御装置は、取り付けてはならな

い。

- ④ インタークーラーの冷却用の追加ラインは純正品に直接取り付けよう。

ALL3-4-2 パイプフィッティング

- ① 改造、取り付け位置の変更及び社外品を使用しよう。追加や位置を移動しよう。
- ② 排水出口は、危険を生じないように下方/後方に向けなければならない。

ALL3-5 電気系統

ALL3-5-1 ECU

純正 ECU を改造や社外品と交換しよう。純正コネクタに接続できるものであればリミッターを解除するものをつけてよう。追加センサーは認めない。エンジン温度センサーは作動しなくても良い。

ALL3-5-2 バッテリー

- ① 社外品と交換しよう。
- ② 純正のバッテリーボックス内にフィットし、安全に固定しなければならない。

ALL3-5-3 エンジンスタート/ストップスイッチ

- ① 移動せずに純正品を使用しなければならない。
- ② スイッチケースは、改造または社外品を使用しよう。

ALL3-6 艇体系統

ALL3-6-1 ハル、デッキ及びハッチ、カウリング等。

純正品を使用しなければならない。修理は標準形状より 2mm 以上変更してはならない。

ALL3-6-2 トリムタブ/フラップ

- ① 純正のトリムタブは取り外してもよい(低速時スロットル方向舵連動システムを含む)
- ② ハルのトランサムに取り付けてよう。ただし、トリムタブ下面とハルの滑走面とは、平滑でなければならない。
- ③ ハルの滑走面の横巾を超えてはならない。
- ④ ボンドフランジより後方にはみ出してはならない。
※バンパーを取外し下振で測定する
- ⑤ 後端の厚み、外側の側面及び後端は、8mm 以上の厚みがなければならない。その他の角は、面取り(1c 以上)しなければならない。
- ⑥ 外側端の角は、5R 以上の丸みがなければならない。
- ⑦ 危険のない範囲で、可動式でよう。
- ⑧ その他の付加物は、取り付けしてはならない。
- ⑨ 可動フラップ等のリンク装置は、ボンドフランジ内に収めなければならない。
- ⑩ トリムタブは同一形状の社外品を使用しよう。素材は変更しよう。

ALL3-6-3 危険を生じるフィン、ラダー、他の付加物は取り付けしてはならない。

ALL3-6-4 燃料タンク台の発泡体は、容積 20%までカットしてもよい。ただし、代わりに浮体を船内に取り付けなければならない、

ALL3-6-5 フード内吸気チューブは、一部カットしてもよい。

ALL3-6-6 改造または部品の取り外しにより、エンジンルームの通気口となる孔は、塞がなければならない。

ALL3-7 ハンドル系統

ALL3-7-1 ハンドルシャフトの取り付け角度を変更してよい。

- ① この改造のための、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、社外品を使用してよい。
- ② この改造に付随する船体デッキ、カバーの改造は、純正品形状に沿った物で十分な強度を保つもので無ければならない。

ALL3-7-2 クイックターンステアリングにしてよい。

ALL3-7-3 ハンドルダンパーは、取り付けてはならない。

ALL3-8 ポンプ、ドライブ系統

ALL3-8-1 ポンプ

- ① ポンプノズル及びステアリングノズルは、改造または、社外品を使用してよい。ノズルトリムシステムは、改造または、社外品を使用してよい。ポンプケースアッセンブリーからステアリングノズルまでの全長は、純正品より 50mm 以上長くしてはならない。
- ② 交換用のウエアリングは使用してよい。ただし、純正品と同一径であること。

ALL3-8-2 インペラーは、社外品に交換してよい。ポンプキャップは、改造または、社外品を使用してよい。ただし、純正品に類似した形状であること。

ALL3-8-3 上記以外の、ポンプは改造してはならない。

ALL3-8-4 ベーンガイドのボスの径を変更する部品を取り付けてもよい。

ALL3-9 クラス特例

ランナバウトディビジョン

シートカバー、シートパッドは、社外品と交換してよい。ただし、シートベースは、純正品使用しなければならない。シートの高さは、変更してよい。

純正シートの高さから最大 10%変更可。背もたれの高さは、ライダーが着席したときの 18cm 未満。

ALL3-10 一般補修部品

ALL3-10-1 一般補修部品(スパークプラグ、ハイテンションコード、スパークプラグキャップ、配線、ウォーターホース(純正品と同一内径のもの)、クランプ、及びファスナー等)は、社外品と交換してよい。

ALL3-10-2 無くなったネジ山は、元のサイズに修理してよい。

ALL3-11 燃料系統

ALL3-11-1 フューエルタンク、フューエルピックアップ、フューエルフィルター、フューエルタップ
アセンブリー及びリリーフバルブは純正品とし改造してはならない。

ALL3-11-2 フューエルファイラーは、純正品とし、改造してはならない。

ALL3-11-3 燃料タンクのエアーベンドパイプは、純正品と同じ個所に配管すること。

ALL3-11-4 純正品フューエルフィルターの使用に加えて社外品フィルターを追加してよい。

ALL3-11-5 燃料コックは、取りはずしてよい。燃料タンクのリザーブパイプ口は栓をしてもよい。