

## ①【 RUNABOUT SUPER STK 】 Expert RUNABOUT SUPER STK

**RSS.1 ランバウトスーパーストック クラスコンペティション**

KAWASAKI/YAMAHA/SEA-DOO

PWCメーカーが販売する純正品の状態から始める事。

最大排気量はメーカーカタログの最大排気量までとする。

**特に明記されていない限りスーパーストックでは全てのストッククラス及びリミテッドクラスの規定内となります。**

※その他の船体形状については競技で使用する前に事前に問合せ / 認可申請を行うこと。

※承認されていない船体は競技に参加・出場できない。

※いかなる場合も水面上にオイルを流出させてはならない。

**RSS.1.1**

すべての船体は本ルール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（全てノーマル、純正、無加工）を維持する必要がある。

ルールブックに記載されていない変更または改造はしてはならない。

※変更または改造に関する質問は競技で使用する前に JJSA に問合せください。

問い合わせなく大会参加された場合ペナルティ対象とする。

いかなる場合も水面上にオイルを流出させてはならない。（ペナルティ対象）

**RSS.1.2**

当該機種純正部品は、同じモデルの純正部品にアップデートまたはバックデート（以前年式の物）変更してもよい。

但し、その部品は規則で置換/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。

**RSS.1.3 サウンドレベル**

- ・ 騒音レベルは、**15mで 86 dB(a)** を超えてはならない。
- ・ レース中も騒音レベルを測ることがある。
- ・ 騒音レベルが高いと判断した場合、走行テストを要求し計測を行う。  
チーム員、もしくはメカニックの立ち合いは 1 名までとする。
- ・ 騒音超過の場合、ペナルティーの対象になる。
- ・ 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 ガソリン燃料**

- ・ 燃料については、国内基準に満たずガソリンでなければならない。

**RSS.2 船体 / ハル****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。

\* 取付けたワイヤーの直径は 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れた場合などレッドカード（当該ヒート失格）。

**RSS.2.2**

- ・ 船体とデッキの修理を行うことができます。但し元の構成を 2.00mm(0.08インチ)を超えた変更はできません。
- ・ ハンドル、ドロップインタイプの収納バケット、ボルトオンタイプのミラー、ゲージは、危険が発生しない限り、変

更、社外品、取り外しが可能です。

- ・ ドロップインタイプのバケットは、工具を使わずに取り外すことができるものに限りです。
- ・ ボルト、ナット等ファスナー機構の使用と、移動可能な部品(エキゾースト、ECU など)の配置以外では、バルクヘッドを変更することはできません。

### RSS.2.3 スポンソン

- ・ 最大 **2つ** のスポンソンを装備できる
- ・ 純正スポンソンは改造 / 変更 / 削除または社外品を使用しても良い。
- ・ 各スポンソンの全長 **91.45cm** を超えてはならない。
- ・ スポンソンは水平面で測定した場合、ハルの側面から **100mm** を超えてはならない。
- ・ スポンソンの垂直フィンなどはベースから下方向へ **63.5mm** を超えてはならない。
- ・ スポンソンのどの部分もハルの側面がハルの底面と交差する点よりも **38mm以上** 下に伸びてはならない。  
(この場合の底面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) ※ 1
- ・ 一体物は1つとし、分割物はそれぞれ1つとしてカウントされます。
- ・ 垂直気味にある羽状(フィン状)の数とフロントスポンソン(ワイドハル)を1つのスポンソンとしてカウントする。スポンソンベースに羽・フィン状の物がある場合、溶接等で分割できない様に一体型である場合はスポンソンベースとして判断するので、スポンソン1つとカウントしない。但しベースに付いた羽状のものは上記※1にある63.5mmを超えてはならない。
- ・ もし、羽・フィン状の物を取り付けず、スポンソンベースのみ使用している場合、それはベースのみであってもスポンソン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。埋め込みの場合はその限りではない。ワッシャー自体にスムージング性能がある場合もその限りではないが形状は取り付ける前にJJSAにご確認ください。
- ・ 社外品または改造されたスポンソンは厚さ **6mm以上** でなければならない。
- ・ 危険を引き起こさないように、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。
- ・ 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(羽)本体において、全面、全周囲、厚さ **6mm** を維持しなくてはならない。  
注) 設置の為にボルト穴部をスムージングの為に掘り込んだりすると、その箇所の厚さが足りなくなる場合があります。

その他変更に関する質問は競技で使用する前にJJSAに問い合わせてください。

### RSS.2.4 インテークゲート

- ・ ゲートは改造または社外品を使用してもよい。
- ・ ゲートは取り外してはならない。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。
- ・ 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。
- ・ 全ての前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 / エクステンション

- ・ ポンプカバープレートは改造または社外品を使用してもよい。
- ・ ポンプカバープレートの後部は延長してもよいが純正プレートの幅を超えてはならない。

- ・ 純正品の後端より **177.80mm 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してはならない。

### RSS.2.6 トリムプレート

- ・ 社外品のトリムタブ、プレートを使用してもよい。
- ・ トリムタブは滑走面の幅を超えたり、元の滑走面の端から**100mm**を超えて後方に延長することはできない。
- ・ ハルのトランサムに取り付けられたすべてのハルエクステンションは、トリムタブと見なされます。
- ・ 危険を引き起こさないように、すべてのエッジに丸みを付ける必要がある。
- ・ 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してはならない。

### RSS.2.7 バンパー

- ・ 危険を生じない社外品のバンパーは使用してもよい。
- ・ 船首から船尾までの全周は、金属製でない柔軟な素材のバンパーで覆われていなければならない。（ゴム、プラスチック等）但し、メーカー・機種にバンパーがない場合は最低限、船首に覆われていなければならない。
- ・ **バンパーはネジ、リベット等で完全に固定しなければならない。**
- ・ **鋭利や引っかかりのある状態での使用はしてはならない。**
- ・ **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くてはならない。注）FRPやカーボンでは船体の硬度と変わらないので船体相当とみなす。この場合はデッキマットの様なスポンジ質またはゴム質の素材を覆う必要。**
- ・ **バンパーを止め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。**

### RSS.2.8 デフレクター

- ・ 危険が生じない限り柔軟なスプレーデフレクターをハルサイドまたはボンドフランジに取り付けてもよい。
- ・ デフレクターのいかなる部分も標準装備のバンパーまたはサイドモルディングの周囲を超えてはみ出してはならない。

### 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を使用してもよい。
- ・ ハンドルバーカバーは改造または取り外してもよい。
- ・ 社外品のスイッチとスイッチハウジングを使用してもよい。
- ・ ステアリングシャフト / ステアリングシャフトホルダー / ハンドルホルダーは社外品を使用してもよい。
- ・ **高さの低いハンドルマウントを取り付ける際、ハンドルバーやそれに付属するパーツがカウリングに干渉する場合のみ、その箇所をカットしてもよい。但しエンジンルーム内に供給される吸気量に左右されてはならない。**
- ・ ハンドルバーは取り付けブラケットにパッドを入れるか、クロスバーがある場合はクロスバーにパッドを入れなければならない。
- ・ ステアリングレシオを変更する為のクイックターンステアリングの改造をしてもよい。
- ・ 社外品のステアリングケーブルは使用してもよい。

### RSS.2.10 シートアSEMBリ

- ・ シートアSEMBリは変更または社外品を使用してもよい。
- ・ 安全上の問題を引き起こす改造は許可されていません。
- ・ 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。

- ・ 背もたれ部分の高さは座面から垂直方向に **18cm以上** 上げてはならない。

### RSS.2.11

- ・ パディングおよびマットキットを追加することができる。カスタムペイントも可能。
- ・ ボンドフランジの上の船体の外側にある金属部品の表面仕上げは研磨、ショットピーニング、塗装することができる。

### RSS.2.12 ビルジシステム

- ・ 純正ビルジポンプは改造・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は取付けてもよい。
- ・ **オイル流出の可能性がある場合は、完全に閉鎖しなければならない。**

### RSS.2.13 浮力体

- ・ **エンジンルームのフォームは、取外し / 改造 / 社外品を使用してもよい。※ 浮力体は浮沈性能を維持できなければならない。**

### RSS.2.14

- ・ エンジンルームの換気チューブは、改造、社外品、元の機器のダクトへの移動、取外しが可能です。
- ・ 入口と出口の開口部は拡大できません。チューブを取外し、開口部がストックよりも大きくなってはいけません。
- ・ 通気口はシールドまたは塞がれている可能性があります。
- ・ **フードへのその他の変更は許可されません(カバーとカウリングはこの制限に含まれます)。**
- ・ **船体内の浮力体は無くしてはならない。**

### RSS.2.15

- ・ **ハンドル、ドロップインタイプの収納バケット、ボルトオンタイプのミラーは、危険が発生しない限り、変更、社外品、または取り外しが可能です。**

### RSS.2.16 バラスト / ウェイト

- ・ **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。但し、水やその他の液体などは許可しない。**

### RSS.2.17 リバース

- ・ 純正品のブレーキ装置は、安全のために無効にすることができます。
- ・ リバースバケットは取り外すか無効にすることができます。ただしトリムモーターは所定の位置に残す必要がある。

## RSS.3 エンジン – 4 ストローク

### RSS.3.1 排気量

- ・ エンジン排気量は**クラス指定**を超えてはならない。
- ・ 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ます。**
- ・ **シリンダーブロックのヘッドガスケット表面は、機械加工してもよい。**

### 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を使用してもよい。
- ・ 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は使用しても良い。

### RSS.3.3 ヘッド

- ・ シリンダーヘッドの鋳造は、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。
- ・ 吸気ランナーと排気ランナーは変更される場合があります。ランナーに材料を追加できます。
- ・ 吸気ポートと排気ポートは変更される場合があります。
- ・ ポートの直径や形状は変更になる場合があります。
- ・ 燃焼室は変更することができます。
- ・ 燃焼室に材料を添加してもよい。
- ・ 吸気バルブと排気バルブの 数は、元の数と同じである必要があります。

### RSS.3.4

- ・ エンジン仕上げの外部変更(メッキ、研磨、塗装など)は、外観上の目的でのみ許可されています。

### 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 / オイルクーラーの冷却システムは、変更・社外品を使用しても良い。
- ・ 冷却ラインとウォーターバイパスフィッティングは社外品に変更、追加してもよい。
- ・ ジェットポンプからの追加供給が可能。
- ・ 純正品のウォーターバイパスフィッティングは、変更・再配置することができる。
- ・ すべてのバイパスノズル・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に、下向きまたは後ろ向きにする必要がある。
- ・ 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・社外品を使用してもよい。
- ・ インタークーラーアセンブリ/ハウジングは純正のままである必要があり、追加の冷却供給ラインとバイパスフィッティングを純正品のインタークーラーハウジングに追加できます。
- ・ エンジンブロックにフィッティングを追加することはできない。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供給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ねじ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。
- ・ 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ません。
- ・ インタークーラー圧カリリーフバルブ(機械式)は、水圧を調整する目的で許可されています。
- ・ 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でなければならない (例：サーモスタット・圧力調整器など)。
- ・ 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。
- ・ 運転中に冷却水の流れを変える手動制御装置 (作動手段によるもの) は使用できない。
- ・ 冷却システムフラッシュキットは追加できます。

※SEADOO はオープンループ可能。エンジンブロック本体やヘッドへのフィッティングの追加は不可。

### RSS.3.6

- ・ 社外品のスターターモーターとベンディックスを使用できます。

### RSS.3.7

- ・ 社外品のエンジンマウントを使用できます。

### RSS.3.8 一般補修

- ・ 一般的な補修部品  
(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 / ウォーターホース / 燃料ライン / クランプ/ 留め具) の交換は、社外品でも良い。
- ・ 交換用ガスケットを使用できるが純正品と同タイプ (シート・Oリングなど) でなければならない。

- ・ ヘッドガスケットとベースガスケットを除きすべての交換用ガスケットは、メーカーが提供する純正品ガスケットの厚さの **±20%以内** にしなければならない。
- ・ ベースガスケットは **0.8mm** より厚くすることはできない。
- ・ ヘッドガスケットはメーカーが提供する純正品の厚さより **0.005mm 以上** 薄くしてはならない。
- ・ ヘッドガスケットはメーカーが提供する純正品の厚さより **1.55mm** を超えてはならない。
- ・ 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の部品で代用することはできない。
- ・ 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。
- ・ 穴が埋められているか蓋がされている限り、以前にドリルで穴を開けたりタップしたりした排気マニホールドを使用することができます。
- ・ エキゾーストフランジは取り外し可能です。

### RSS.3.9 カムシャフト

- ・ **カムシャフトは変更または社外品を使用しても良い。**

### RSS.3.10 バルブ/バルブスプリング

- ・ **バルブは変更または社外品を使用しても良い。**
- ・ **バルブシートは変更可能です。**
- ・ **スプリングは変更または社外品を使用しても良い。**
- ・ **プッシュロッドは改造または社外品を使用しても良い。**
- ・ **社外品のバルブ、プッシュロッド、シートは、純正装備されていない限りチタン製の部品で代用することはできない。**

### RSS.3.11

- ・ **ブローオフバルブを追加することができます。**
- ・ **バキュームラインとフィッティングをインテークマニホールドに追加して、ブローオフバルブを収容することができます。**
- ・ **エンジンルーム内に大気開放してもよい。その際にはフィルターを取り付けなければならない。**
- ・ **エンジンルーム内にオイル流出の可能性がある場合、船体外への流出を防ぐ為、ドレンシステム、ビルジシステムを止める必要がある。**

### RSS.3.12 バルブスプリング/リテーナー

- ・ **社外品バルブスプリングリテーナーを使用できます。**

### 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、社外品を使用しても良い。**
- ・ **社外ターボチャージャー/スーパーチャージャーの使用可能。下記参照**
- ・ **排気出口位置はボンドラインの下で後方に移設してもよい。**
- ・ **但しボンドライン（リヤバンパーもしくはボディ）を超えて飛び出してはならない。**
- ・ **プラスチックレゾネーターは取り外してもよい。**

RAS.4 2 ストローク\* 該当外項目の為、削除。

## RSS.5 空気 / 燃料供給 4 ストローク

### RSS.5.1

- ・ **船体はエンジンが 作動 / 停止 関係なくいかなる場合も燃料を排出、こぼしてはならない。いかなる場合も水面上にオイルを流出させてはならない。（ペナルティ対象）**

- ・ 高圧部分には日本の燃料ホース規格を満たす高圧燃料ホースを使用しなければならない。
- ・ 燃料噴射システムは許可されていますが、以下が必要です：すべての高圧ラインは、SAE J30R9 認定の高圧ホースを使用する必要があります。
- ・ 高圧ラインの燃料フィルターは金属製でなければなりません。
- ・ 高圧接続には、ネジ式フィッティングまたは同等の取り外し不可能な圧着式クランプを使用する必要があります。
- ・ 高圧ラインでは、ナイロンタイラップまたは標準のネジクランプ（ホースクランプ）は使用できません。
- ・ 燃料ポンプには、自動遮断制御スイッチを装備する必要があります。
- ・ 手動で作動する燃料ポンプは許可されていません。

### RSS.5.2 燃料タンク

- ・ 燃料タンク / 燃料フィルター / リリーフバルブは純正品でなければならない。
- ・ 燃料ピックアップ / 燃料フィルター / 燃料ペットコックは取外しや社外品を使用してもよい。
- ・ 追加の燃料フィルターを使用することができる。
- ・ 燃料タンクのフィルターキャップは、危険が生じない限り改造または社外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、メーカーが提供するストック状態を維持する必要があります。
- ・ スロットルプレートの角度の変更やスロットルボディハウジングの変更はできません。
- ・ インテークマニホールドアセンブリは、変更または社外品を使用しても良い。

### RSS.5.4 電子式燃料噴射システム

- ・ USCG / UL-1111 または SAE J-1928 マリンバックファイアフレームアレスター相当の基準を満たすフレームアレスターを取付けなければならない。
- ・ 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改造するか社外品を使用してもよい。
- ・ エアフローセンサーが装備されている場合はフレームアレスターとエアフローセンサー間のダクトは、改造または社外品を使用してもよい。
- ・ エアフローセンサーの下流のエアフローへの改造は許可されません。

RSS.5.5 2 ストローク\* 該当外項目の為、削除。

### RSS.5.6. 燃料ポンプ

- ・ 燃料ポンプは危険が生じない限り、改造または社外品にしても良い。
- ・ 燃料圧力レギュレーターは、安全上の理由から変更または社外品にしても良い。
- ・ 燃料リターンラインは、タンクを変更せずに燃料ポンプアセンブリに取り付ける必要があります。
- ・ レースディレクターまたはテクニカルディレクターは、競技で安全に使用できる燃料リターンラインが十分に設置されているかどうかについて、最終的な裁量権を有するものとする。

### RSS.5.7 インジェクター

- ・ インジェクターは改造、または社外品を使用しても良い。

### RSS.5.8 バルブスプリング/リテーナー

- ・ 社外品のバルブスプリング、バルブスプリングリテーナーは使用してもよい。

### RSS.5.9 フレームアレスター

- ・ フレームアレスター

① 改造してもよい。但し純正同等のフレームアレスターを装備する事。

- ② ブローバイホースを取り付けるにあたり、パイプ・フィッティング等の改造をしてもよい。但し、脱落やホースの抜けのない様にする事。
- 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事。  
**元々付いていない機種でもキャッチタンクを取り付け、使用してもよい。**  
 フィルターを取付けて大気開放しても良い。但し船体外に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は封鎖しなくてはならない。  
 社外品ホースを使用する場合は耐熱、耐油性のあるものを使用する事。
- ④ 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。
- ⑤ その他、社外品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。
- ・ 外付けガードルキット・インテークアップグレードキットの使用は認められている。

## 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、エンジンが作動しているとき、常に全循環のウォータージャケットタイプでなければなりません。
- ・ ターボチャージャーまたはスーパーチャージャーは、危険が生じない限り変更または社外品を使用しても良い。
- ・ 社外品のターボチャージャーとスーパーチャージャーは、純正品の自然吸気の 4 ストロークの船舶に追加しても良い。
- ・ すべてのホースとパイプは、変更または社外品を使用しても良い。
- ・ ターボチャージャーが十分に防水されているかどうか判断できない場合は、安全を確保するためにヒートラップや冷却機構を追加することができます。

### RSS.6.2 インタークーラー

- ・ インタークーラーは、変更または社外品を使用しても良い。

### RSS.6.3

- ・ ブースト圧カリリフバルブは変更または社外品を使用しても良い。

### RSS.6.4

- ・ ブーストセンサーは変更または社外品を使用しても良い。
- ・ スーパーチャージャーシャフトおよびその他のコンポーネントは、安全のために溶接または補強してもよい。
- ・ スーパーチャージャーのクラッチ / ベルトおよび内部の交換部品は JJSA によって承認されている限り社外品を使用してもよい。( 要申請・問合せ )
- ・ 純正ギアレーションは変更してはならない。

RSS.7 2 ストローク\*該当外項目の為、削除。

## RSS.8 イグニッションとエレクトロニクスー4ストローク

### RSS.8.1 バッテリー

- ・ バッテリーは交換してもよい。
- ・ バッテリーボックスに収まり固定されていなければならない。
- ・ バッテリー及びバッテリーボックスは社外品を使用してもよい。
- ・ バッテリーについて、検査機構において水上オートバイにリチウムイオンバッテリーの使用は禁じられている為、不可とする。

## RSS.8.2 ECU

- ・ 電子制御ユニットは元のユニット以外の追加の入力または出力を提供しない限り、改造または社外品に交換することができ、元の接続に接続する必要があります。
- ・ センサーを追加する事ができません。（例:排気ガス温度、爆発センサーなど）
- ・ **エンジン温度センサーを無効にする事ができる。**

## 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で固定することで変更できます。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でのみ使用できます。**

## RSS.8.4 プラグ

- ・ 社外品のスパークプラグを使用してもよい。

## RSS.8.5

- ・ AFR ゲージは、AFR ゲージが ECU または船舶の自動調整装置に取り付けられていないか、通信できない場合に限り、排気システムに取り付けることができます。

RSS.9 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 / スターターベーンアセンブリー / ポンプ取付けプレート / ポンプシューは、改造または社外品を使用してもよい。
- ・ チタン製ドライブシャフト / インペラハウジング / スターターベーンアセンブリーは不可。
- ・ ポンプノズルとディレクショナルノズルは、改造または社外品を使用してもよい。
- ・ ポンプとノズルアセンブリーの組み合わせた全長は純正品より**50mm 以内**にしなければならない。
- ・ 社外品のノズルトリムシステムを使用してもよい。
- ・ 追加の冷却フィッティングを取り付けてもよい。
- ・ 可視性スパウトを取り外すか停止しなければならない。
- ・ ポンプ入口をシールするためにシーラントを使用することができる。

### 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、エンジンとポンプの間で **1:1** の駆動比であれば、改造または社外品を使用してもよい。