

⑬ 【 Runabout 1100 】 Pro-Am Runabout 1100 Stock /Novice Runabout 1100 Stock

R1S.1 Runabout 1100 Stock クラス

排気量：自然吸気の4ストロークエンジンの最大排気量は **1100cc** まで。

メーカーカタログの記載重量よりも**4.54kg以内**にする必要がある。

※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。

R1S.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。

R1S.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およびバックデート（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。

R1S.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。
- ・サイレンサーの使用に難がある場合でもそれらしき対応はしなければならない。

R1S.1.4 ガソリン燃料

燃料については、国内基準に満たすガソリンでなければならない。

R1S.2 船体・ハル

R1S.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）。

R1S.2.2

・デッキ・ハル共に船体の修理を行うことができる。但しこれらの修理では、元の形状を **2mm以上**変更してはならない。

・船体形状が純正品と全く同じであれば、材質は純正と同じである必要はありません。

・ドロップインタイプのストレージボックスは撤去/変更または社外品を使用してもよい。

- ・ネジやパッキン等の欠落により、ほんの数ミリであっても通気性が増減してはならない。
 - ・YAMAHA EX系 フロントストレージにあるアクセスカバーのプラスチックリベット等、元々付いている物は許可されているものを除き一切欠落してはならない。
- ※SEA-DOO SPARK特例 シート下にRIVA製エンジンアクセスキットを取り付ける為の施工をしてもよい。その上でアクセスキット（ボックス）を取り外す事は可能になる。
- ・ストレージボックスの取り外しは可能ではあるが、船体内への通気口となってはならない。（シートを浮かせての通気、換気はできない）
- ※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。

R1S.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 **63.5mm 以上** 下に伸びてはならない。
- ・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。
- ・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。
- ・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。設置の為のボルト穴部をスミ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ので注意。
- ・危険を引き起こさないように、全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。
- ・スポンソンはボンドフランジの内側に取り付けることができますが、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** の厚さを維持しなくてはならない。

※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。

R1S.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 本以上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。
- ・全ての全縁は危険が生じないように丸めなければならない。

R1S.2.5 ライドプレート/エクステンション

- ・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 **177.8mm 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してはならない。

R1S.2.6 トリムタブ

- ・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。

R1S.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域において、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)
- ・元の機体にバンパーが存在しない船体でも、フロントバンパーは最低限必要。

R1S.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。

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。
- ・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。
- ・社外品のステアリングケーブルは使用してもよい。
- ・ハンドルマウントを取り付ける為に船体の加工をしてもよい。

R1S.2.10 シートアSEMBリ

- ・シートアSEMBリは純正品を使用しなければならない。
- ・シートカバーは変更、張替えしてもよい。
- ・純正品シートの高さは±**12.7mm**を超えて変更してはならない。
- ・シートカバーはどの方向にも±**12.7mm以上**の厚さを加える事はできない。

R1S.2.11 一般補修

- ・船体修理に関してパテおよびマットキットが追加されることができ、カスタムペイントしてもよい。

R1S.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。
- ・ブローバイガス等により油分が船内に散布される量が多くみられたり、なんらかの要因により油分漏れを生じそうな機体は、ワンウェイバルブや純正ビルジシステムを停止しなくてはならない。

R1S.2.13 通気口/浮力体

- ・エンジンフードは純正品のまま使用しなければならない。(社外品、改造不可)
- ・エンジンコンパートメントの換気チューブは純正の状態でなければならない。
- ・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の間にある仕切りプラスチック板は取り外してはならない。プラスチックリベットも欠落してはならない。(YAMAHA 艇)

R1S.2.14 リバースシステム

- ・純正品のブレーキシステムは安全のために無効にする事ができる。
- ・リバースバケットは取り外してもよいが、トリムモーターは所定の位置に残す必要がある

R1S.2.15 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。~~

R1S.3 エンジン — 4 ストローク

R1S.3.1 エンジン

- ・エンジンブロックは、メーカーが提供するエンジンブロックを使用しなければならない。
- ・エンジンはボアアップしている可能性があります。(1100ccまで)
- ・交換用のピストンアセンブリは元の圧縮比、ドームプロファイル、スカートの長さ、および材質と形状が変更されない限り社外品も使用できます。
- ・社外品のピストンはJISAに書面にて報告、承認を得る必要がある。

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鋳物を使用しなければならない。(純正ヘッドの使用)
- ・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、バルブを所定の位置に取り付け、ビーズブラストによる洗浄は許可されてます。
- ・吸気ポートと排気ポートはビードブラストしたり、スチールウールやスコッチブライトなど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、切削ではなく、主に汚れ落としを目的としたブラスト処理法。

- ・シリンダースリーブを取り付ける事により、亀裂または損傷したシリンダーを修復する事ができます。
- ・シリンダースリーブのガスケット面は、新しいスリーブを取り付ける為だけに機械加工する事ができます。

- ・ブロックデッキの高さを元の高さの0.155mm以内に戻すには、より厚いヘッドガスケットを使用する必要があります。
- ・この修復によってパフォーマンスが向上してはなりません。

R1S.3.3 クランクシャフト

- ・クランクシャフトは純正品を使用しなければならない。
- ・純正品と同じ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もよい。

R1S.3.4 カムシャフト/バルブ

- ・カムシャフトは純正品を使用しなければならない。
- ・カムシャフトのタイミングは変更してもよい。

R1S.3.5 クーリングシステム

- ・インタークーラーは純正品のまま使用しなければならない。
- ・エンジン及びオイルクーラーの水冷システムは OEM として残す必要があります。
- ・冷却イン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してもよい。
但し、それらのフィッティングは OEM のネジ径が維持されている必要があります、その上で社外品の使用が可能。
- ・ジェットポンプからの追加供給が可能。
- ・全てのバイパスノズルは他のライダーに危険を及ぼさない様に、下向きまたは後方に排水しなければならない。
- ・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）は改造、または社外品を使用してもよい。
- ・エンジンブロック、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。
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設ける事はできる。
- ・冷却システムで使用されるバルブは、固定式、または自動式でなくてはならない。
- ・電子制御バルブやウォーターインジェクション等は元々装備されて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追加できます。

R1S.3.6 一般補修

- ・一般的な補修、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、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、ファスナー等）は社外品でもよい。
- ・交換用ヘッドガスケット（社外品）を使用してもよいが、純正品の厚さの±20%の厚さを維持しなければならない。
- ・ベースガスケットの厚さは0.8mmより厚くしてはならない。
- ・ヘッドガスケットはメーカー純正品の厚さより0.005mmより薄くしてはならない。
- ・ヘッドガスケットはメーカー純正品の厚さより、1.55mm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）は純正で装備されていない限り、チタン製品に変更してはならない。
- ・クランプは完全ロックしなければならない。
- ・交換用ホースや燃料ラインは純正以上の機能、性能を有してなければならない。

R1S.4 空気 / 燃料供給

R1S.4.1

- ・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り付けなければならない。
- ・エアフローセンサーは、改造、社外品、または取り外してもよい。
- ・フレームアレスターとスロットルボディ間のダクトは、改造または社外品を使用してもよい。
- ・ブローバイガスは船体内でフィルターを設ける事により大気開放可能。ただし船体内に油分が漏れる危険性がある場合、船体外に油分の流出はできないので、全てのドレンシステムは停止しなければならない。(純正品含む)

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ない。改造、加工不可。
- ・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ない。
- ・リボンシステムがOEM 火炎防止装置として採用されているユニットでは、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限り、リボンを取り外す事ができる。
- ・リボンを外した代わりに社外品のスリーブを装着しなければならない。このスリーブはインテークマニホールド内の容量の変化が無い様にする為に必要な物である為、必ず容量変更が無い物を使用しなければならない。(確認、質問は競技で使用する前に JJSA に問い合わせ)

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です。
- ・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。
- ・インジェクターと燃料ポンプは改造、変更してはならない。純正品に限る。
- ・レギュレーター (社外品) の追加、交換はできない。純正品に限る。

R1S.5 イグニッションとエレクトロニクス

R1S.5.1 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。
- ・バッテリーの移動はしてはならない。
- ・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。

R1S.5.2 ECU/ECM

- ・ECU/ECM は純正品を使用しなければならない。
- ・ユニットから追加に入力、または出力を提供しない限り、データの再プログラミングする事ができる。
- ・配線やコネクターは元のままに使用しなければならない。
- ・センサーを追加する事はできない。
- ・アース線は追加してもよい。
- ・社外スパークプラグプラグを使用してもよい。

R1S.6 ドライブライン

R1S.6.1

- ・インペラーは元の直径が維持されていることを条件に、改造または社外品を使用してもよい。
- ・追加の冷却フィッティングを取り付けてもよい。
- ・ウェアリングは純正品を使用しなければならない。
- ・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。
- ・ポンプ/ポンプノズル/ステアリングノズル/キャップは当該機種純正品に限る。

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など）は研削表面仕上げ/研磨/ショットピーニング等あらゆる加工を施してはならない。