



**2011**

**マリンジェット競技規則**



## ヤマハマリンジェット競技規則

---

1. 競技規則の制定	1
2. 競技会	1
3. 承認イベント (S-1)	2
4. 競技会参加者	3
5. レーシングナンバー	4
6. 競技クラスとエントリー、受付に関するルール (S-1スラロームグランプリ概要)	4 5
7. 安全ルール	6
8. フラッグルール	7
9. 競技艇に関するルール	8
10. セーフティーインスペクションとテクニカルインスペクション	12
11. 異議およびペナルティー	13
12. 燃料、給油関係	13
13. 走行に関するルール	14
14. 競技の再スタート	15
○. 付則	15
○. 巻末図	17

# 1 競技規則の制定

## 1-1. 目的

この規則は、S-1競技の安全の確保、競技秩序の維持および公正を保つとともに、競技をつうじてルールとマナーを修得しマリンスポーツの健全発展に寄与することを目的とする。本規則は、秩序ある競技会の実施およ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、競技参加者、観客やその関係者の安全の保証、物損を生じさせないことの保証を目的とするものではない。

## 1-2. 規則の運用

すべての競技参加者およびその関係者、競技会役員、スタッフ、オフィシャルは競技規則を熟知し、それらを遵守しなければならない。競技会のあらゆる状況に適応し得る規則を明記することは不可能のため、S-1本部は、競技会における規則の適用の制限と責任を審判長またはレースディレクターに一任する。

# 2 競技会

## 2-1. MJ&EXC競技

S=1競技とは、スラロームタイムトライアルである。

## 2-2. 競技規則の遵守

S-1本部が主催または承認するすべての競技会は、本規則を適用しなければならない。またすべての競技会は本規則、走行指示書、大会実施要項によって運営され、裁定されなければならない。これら原則に問題が生じた場合、走行指示書が最も権限を持つものとする。またすべての競技参加者は本規則の諸規定、諸推奨事項を守り、各行政の定める規則を遵守しなければならない。

## 2-3. ペナルティ

S-1本部が主催または承認する競技期間中、危険な行為、スポーツマンとしてふさわしくない行為、虚偽の申請を行うなど、競技規則に違反する行為や公序良俗に反する行為を行った者はペナルティを受けることがある。

## 2-4. 競技の中止と短縮

天候、水面の状況、その他の理由により競技の安全、秩序の確保に支障をきたすと主催者が判断した場合、一部の競技打ち切りまたは中止する場合がある。

## 2-5. ライダースミーティング

すべての競技開始前に主催者に指名されたオフィシャルによってライダースミーティングが行われる。このミーティングに欠席した者はその競技会の出場を認められない。また、遅刻した者はペナルティの対象となる。

## 2-6. オフィシャルエリア

競技会場には必要に応じ、競技会参加者、その関係者、一般来場者の入場を制限されるエリアが設置される場合があり、その指示に従わなくてはならない。

## 2-7. コース走行の禁止

オフィシャルの指示がない限り、どんな場合でも競技コース及びコース周辺水域での走行は禁止される。

## 2-8. ライディングチューニングエリア

水域に十分な余裕がある場合、「ライディングチューニングエリア」が設けられる場合がある。そのエリアにおいて競技艇のチューニングを行う場合、すべてのライダーはライフジャケットとヘルメットを着用して競技会進行の妨げとならないように安全な方法で走行しなければならない。

## 2-9. 補助乗り物

主催者に認められたもの以外、競技会 会場内でのエンジン付き乗り物の使用は一切禁止される。(ミニバイク、モーターサイクル三輪車など)

## 2-10. 受験者の義務

すべての競技会参加者はオフィシャルの要請があった場合、安全のための検査や競技艇の検査に応じる義務を負っている。

## 2-11. 救済

競技中に人命救助などに携わり著しく成績に不利を被った場合は、救済の措置が取られる場合がある。



## 3 承認イベント(S-1)

---

### 3-1. 競技会の承認

S-1運営加盟店がマリジェットによる競技会を国内で開催しようとする場合、その加盟店がS-1本部に申請することにより承認競技会(S-1)として認められる場合がある。また、承認された競技会においてのみS-1競技の名称、マーク、ロゴ等の使用が認められる。

### 3-2. マリジェットクラブの協力方法

S-1本部において承認された競技会には、その規模、開催主旨などにより、S-1事務局共催、後援、協力のいずれかの方法でS-1本部が競技会運営に関与する。また、その関与方法は、承認するS-1本部の判断による。

### 3-3. 承認申請

S-1運営加盟店が競技会の承認を受けようとする場合は大会実施申請書に必要事項を記入し、競技会開催予定日の60日以前にS-1事務局に提出しなければならない。  
大会実施申請書は所定の用紙を利用する。

### 3-4. 承認競技開催の条件

すべての承認競技会は、国、県、地方自治体の法に準拠し、法的に必要な要件をすべて満たしていなければならない。

### 3-5. 承認の内容

承認はマリジェットのみで実施される競技に対して行われる。S-1本部は承認大会に他メーカーの機種が参加することも拒むものではないが、他メーカーの機種が参加する競技に関しては承認を行わない。

### 3-6. 承認競技会の記録

承認競技会(S-1)のタイムトライアル記録は大会実施報告書(所定用紙)をS-1事務局に申請した場合、登録される。またシーズン終了後、各承認競技会の各クラス上位3名を対象に全国大会を開催する。

### 3-付 JJSF承認競技会

JJSFの承認を得ようとする場合、その競技会にレースディレクターを含む3名の役員がいなければならない。

# 4 競技会参加者

## 4-1. 競技会参加者資格

S-1競技に参加しようとする者は、競技規則を遵守する善良な市民であり、下記の条件を満たしていなければならない。

- 1) 日本国内法で定める水上オートバイ操縦資格を有すること。
- 2) 満16歳以上であること。
- 3) 参加しようとするものが未成年の場合、親権者の同意書を提出しなければならない。
- 4) 規定されている条件を満たす保険に加入していることを義務付ける。

## 4-2. 競技会への参加

S-1競技会への参加を希望する者は、参加申込書に必要事項を全て記入、署名、捺印し決められた期日までに提出し、参加費用を支払わなければならない。参加申込書が正式に主催者に受理された時、参加資格を有したことになる。各競技会の要項、参加申込要領は別途各競技会的主催者より告知される。

## 4-3. 援助を与えること/報告の義務

競技参加者は、危険に面した他の参加者に援助を与えられる位置にいる場合には、できる限りの援助を与えなければならない。また広範囲にコースを設定する競技において、コース上で負傷したライダーや走行不能のマシンを発見したら、より近くにいるコースマーシャル、オフィシャルにその位置と状況を報告しなければならない。

## 4-4. 参加者の責任

競技会参加者は、各自の危険負担で競技会に参加することを選択したものであり、競技中および競技会場への往復の途上に発生した事故に関する責任を大会主催者、その他大会関係者に追求することはできない。また参加クラスの決定、レースをスタートするかしないか、レースを継続するかしないかを決定するのは各参加者の責任であり、参加者自身が各自の安全を保証しなければならない。

## 4-5. 保険への加入

S-1事務局が主催、承認する競技会に参加しようとするすべての者は、下記の条件を満たす保険の加入を義務付ける。

- 1) 賠償責任保険（1事故3000万円以上）
- 2) 搭乗者傷害保険（死亡1,000万円以上、医療日額10,000円以上）
- 3) 賠償責任保険は本人レース行為中は担保されないが、競技期間中は担保されるもの。
- 4) 搭乗者傷害保険はレース中も担保されているもの。

## 4-6. 肖像権

S-1本部または支部が主催または承認する競技会における参加者および関係者、出場艇の肖像権はS-1本部に帰属する。

## 5 レーシングナンバー

### 5-1. 競技会におけるレーシングナンバーの利用

S-1事務局が主催または承認する競技会において、各大会の運営に沿って主催者がゼッケンナンバーを設定し、ステッカーや胸ゼッケンによってあらわされることもある。

### 5-2. ステッカーの参考例

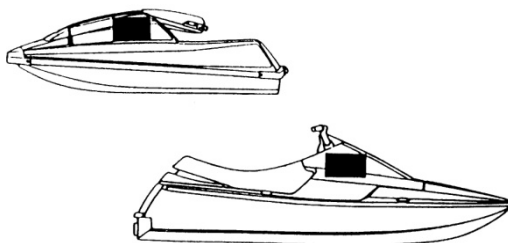
#### サイズ

オリジナルで書き込む等の場合は次の条件を満たすことが望ましい。

- ・数字/高さ：150mm 幅：75mm 数字の太さ：25mm（色は黒）
- ・ベース/高さ：180mm 幅：300mm（色は白）

#### 取り付け位置

タイプごとの例を参照して、確認しやすい位置に取り付け。



## 6 競技クラスとエントリー、受付に関するルール

### 6-1. スラローム(タイムトライアル)

左右のターンが交互に繰り返されるコース（IJSBA公認コース）を使用する競技。タイムトライアルで行われる。

### 6-2. 競技艇

S-1競技に出場する競技艇は右表に定めるクラス分けを行う改造に関しては、ほとんど改造を認めないストッククラスのみとする。改造規定に関しては別途記載する。

### 6-3. 競技艇の乗員

競技艇に乗船するライダーは、すべてシングル（1名）とする。

### 6-4. 最大艇数

各種目において1ヒートでスタートする競技艇の最大艇数は、次のとおりとする。

スラロームタイムトライアル	1艇/1コース
---------------	---------

### 6-5. エントリー料

エントリー料は主催者によって決定される。

### 6-6. エントリー料の返却

エントリー締切後そのエントリー料、その他の料金の返却は行わない。ただしそのイベントが中止または変更された場合、例外的に主催者の権限、裁量によって料金が返却される場合がある。

### 6-7. 出場できる種目数

1名の参加者が1競技会において参加できる種目数は規定しない。

クラス	対象艇
スキークラス	Super JET
ランナバウト1クラス	VXR・VXS
ランナバウト2クラス	FZS・FZR・GP1300R
FXクラス	FX160・FX140・FX High Output・FX SH0
VXクラス	VX110・VX

※S-1グランプリ機種特例

GP1300R（ヤマハ・ブラチ・ブラシステム）は環境対応艇として参加可能とする。

## 概要



<b>対象競技会</b>	日本各地で開催されるヤマハS-1本部公認・承認のスラローム競技会
<b>参加方法</b>	上記競技会へのエントリー
<b>参加資格</b>	●ヤマハマリジェット競技規則を遵守できる方
<b>競技内容</b>	スラロームコースによるタイムトライアル
<b>競技クラス</b>	●スキー・ランナバウト1・ランナバウト2・FX・VXの5クラス
<b>対象艇</b>	ヤマハMJ全モデル
<b>実施期間</b>	2011年4月1日～2011年9月25日
<b>表彰基準</b>	●各承認大会での上位者を大会主催者が表彰する
<b>表彰</b>	各承認大会では大会主催者が決定する

# 7 安全ルール

## 7-1. ライフジャケット

すべてのライダーは、競技者であるなしに関わらず、水上においてJCI（日本小型船舶検査機構）承認のライフジャケット（救命胴衣）を着用しなければならない。

ただし、膨張式は禁止する。

【開閉部は3本以上のベルトを有するものが望ましい。】

## 7-2. ヘルメット

すべてのライダーはJIS-C種またはスネルMの現行基準に合格した、チン・マウスプロテクションのついたフェースシールドのないフルカバーのヘルメットを装着しなければならない。

プラスチック製、自転車用、BMXまたは同様にデザインされたヘッドギアの使用は認めない。全てのライダーは、競技中であるなしに関わらず、水上においては常にヘルメットを着用しなければならない。

## 7-3. プロテクター

競技中、すべてのライダーは全身を保護するウェア（例えばフルスーツまたはロングジョンとジャケット）、グローブ、シューズを着用しなければならない。また、ゴーグルや脊椎パッドの装着を強く勧める。

## 7-4. 使用禁止の権限

競技会において、参加者のプロテクター、その他の備品類が安全でなく保安上不十分または不相当と判断された場合、オフィシャルはこれらの使用を禁止する権限を有する。

## 7-5. アルコールまたは薬物摂取の禁止

アルコールまたは薬物の影響が認められるとオフィシャルが判断した場合、いかなるイベントにおいてもライダーは出場を禁止される。イベント開催中（実際に競技が行われている時間内）は、アルコール飲料を摂取することを禁ずる。

## 7-6. エンジンの停止

競技に参加するすべてのマリンジェットは、エンジンストップランヤードが離れたらエンジンが停止するようにされていなければならない。

## 7-7. 走行中の競技艇

競技艇は、競技中にエンジンフードをはずしたり、開放してはならない。

## 7-8. 製造番号

メーカーの取り付けた製造番号は、表示されていなければならない。

## 7-9. 競技中の安全検査

競技中に生じた安全装備の損傷、競技艇の損傷はそれを理由にペナルティーを与えられることはない。ただし引き続いて行われる競技に参加する場合は、オフィシャルの安全検査を受け出場の許可を得なければならない。

## 安全装備



ヘルメット



ライフジャケット



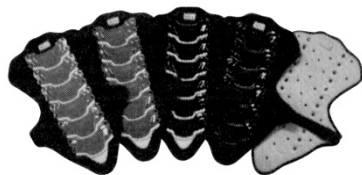
グローブ



シューズ



ゴーグル



脊椎パッド

写真提供：南海部品株式会社



フルスーツ



ロングジョン+ジャケット



# 8 フラッグルール

---

## 8-1. フラッグの使用

競技中はライダーに対してフラッグ（旗）により指示を出す。競技中ライダーは、常にフラッグに注意しなければならない。

## 8-2. グリーンフラッグ

競技のスタートやコースが正常であること、およびレースの進行中を示す。

## 8-3. イエローフラッグ

コース上に危険があることを示す。イエローフラッグが掲示されたら、ライダーは安全な方法（減速、ポジション維持）で競技を続けても良いが、注意を怠らずに危険物に注意を向けていなければならない。これに違反した場合は、ペナルティーが課せられる。

## 8-4. レッドフラッグ

直ちに競技を中止することを示す。ライダーは最大の注意を払って、スターティングエリアに戻らなければならない。オフィシャルの指示がない限り、すべてのライダーはコースにでることを禁止される。

## 8-5. フラッグ無視によるペナルティーの種類

フラッグによる指示を無視した場合はオフィシャルの判断によってペナルティーを課せられる。ペナルティーは下記のようなものが考えられる。

- 警告……………イエローカードを交付し、注意を告げる。競技会においては、2枚目のイエローカード=レッドカードとなる。
- 失格……………出場した競技が失格となる
- 出場停止……………レッドカードが交付され、当該競技会の出場停止となる。
- 記録の喪失

## 9 競技艇に関するルール

### 9-1. 競技使用艇

競技に使用する艇は、下記に定める改造範囲までを許可する。

### 9-2. 改造規定

- 1) 競技艇は、許可された交換、改造の規則を除き、製造者が製造、艤装したままの完全な純正品でなければならない。

**ここに記載されていない改造をしてはならない。**

- 2) 競技艇は、規則に従って改造し、安全かつ確実に作動するものでなければならない。  
3) 純正部品は、同一機種の新し純正部品と交換してもよい。交換部品は、許可された交換、改造の規則を除き、当該部品または他の部品を改造すること無しに、取り付けなければならない。

### 9-3. エンジン本体系統

- 1) ピストン及びピストンリングは、オーバーサイズの純正部品と交換可。  
2) エンジン及び駆動部の内側は、研磨、表面処理、磨き、機械加工、ショットピーニング等、いかなる改造も禁止する。  
3) エンジンの外側は、メッキ、磨き、塗装等をしてよい。

### 9-4. 吸気系統

- 1) キャブレター  
イ) 内部部品のみ交換可。社外品のジェット（交換タイプ）、ニードルバルブ、ニードルバルブスプリングは使用可。  
ロ) 純正品を加工して燃料吐出口を増やす改造は一切禁止する。（シャワーキャブ等）  
2) 電機式フューエルインジェクション（EFI）システムは純正品を使用し改造は一切禁止する。  
3) フレームアレスター  
イ) 基本的に取り付けなければならない。（純正品を推奨する）  
ロ) 変更する場合は次のいずれかとする。ただし、改造不可。  
●アメリカ沿岸警備隊（USCG）承認のマークが記載されたもの。  
●SAEJ1928マリン承認のマークが記載されたもの。  
●UL-1111マリンバックファイヤーフレームアレスター試験基準を満たすマークが記載されたもの。  
●JJSFが認めたもの。  
ハ) 4ストロークエンジン搭載艇は純正品のままではなければならない。撤去や社外品への交換を禁止する。  
4) インテークサイレンサー  
イ) 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。  
ロ) 4ストロークエンジン搭載艇は純正品のままではなければならない。エアクリーナボックスを純正仕様のまま残しておかななければならない。  
5) エアフィルタ  
イ) 4ストロークエンジン搭載艇のエアフィルタは基本的に取り付けなければならない。  
ロ) 4ストロークエンジン搭載艇のエアフィルタは純正品と同一形状なら社外品を使用してもよい。

### 9-5. 排気系統

- 1) 排気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。  
2) エキゾーストシステムは純正品でなければならない。社外品変更は一切禁止する。ウォーターロック及びウォータータンク（レゾネータ）は純正品を使用しなければならない。  
3) 排気口の開口面積拡大加工や開口部の増加、バイパス加工等は一切禁止する。

## 9 競技艇に関するルール

### 9-6. 冷却及び排水系統

- 1) 水洗キット（ワンタッチ式ジョイント使用可、他の目的での使用不可）は、追加、取り付け可。
- 2) 危険を生じさせない、ビルジポンプ及びビルジドレインシステムは、使用可。  
（ビルジポンプのスイッチは、デッキに取り付けてもよい。ドレインコックの無い機種でもドレインコックや自動的にビルジを排水するバルブは、取り付け可）
- 3) 冷却ホースの接続部は、タイラップ等で固定しなければならない。
- 4) ウォーターフィルターは追加、取り付け可。
- 5) 4ストロークエンジン搭載艇のサーモスタットの取り外しは可。
- 6) その他、冷却システムは純正仕様を原則として改造を禁止する。
- 7) 排気系への流入冷却水量を制限する装置（電気式・機械式バルブ等）の取り付けは禁止する。

### 9-7. 電気部品

- 1) イグニッションシステム
  - イ) CDIユニット及びECUユニットは、改造または社外品の使用可。ただし、純正の電装ボックス内又は所定取り付け位置に収めなければならない。
    - 外付けのイグニッションコイルの場合は、社外品に交換可。
  - ロ) エンジン回転リミッター機能は、解除または停止させてよい。
    - CDIボックス及びECUユニットと別体のボックス内に点火コイルが取り付けられているものは、社外品の点火コイルを使用する場合、ボックス内に収めること。
    - 純正電装品ボックス内のモジュール類は、交換やロムの書き換えをしてよい。
    - 純正電装品ボックス内でモジュール等が防水等のため固着されているものは、回転リミッター機能、CDI関係機能を変更するための部品を、ボックス外に追加して取り付け可。
- 2) バッテリー
  - イ) 社外品と交換可。
  - ロ) 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。
  - ハ) バッテリーボックスは、固定位置を移動してはならない。
- 3) エンジンスタート/ストップスイッチは、純正品を使用しなければならない。ただし、スイッチケースは、改造または社外品の使用可。
  - スタート/ストップスイッチの位置は、移動不可。
- 4) 配線関係及び電装BOX
  - イ) 社外品と交換可。但し完全に防水される形状で、艇内に他の部品等を変更することなく確実に固定して取り付けし、危険を生じるものでないこと。
  - ロ) 配線部のターミナルやカブラーを追加する場合は防水カバーの追加や防水型電極の使用を推奨する。（アーシング等）

### 9-8. 艇体系統

- 1) ハル及びデッキは、修理、補修してよい。ただし、標準形状から2mm以上の変更や変形をさせてはならない。
  - イ) ガンネル及びハルカップリング部には、社外品の複製バンパー及びスプレーガードを取り付けるための孔を開けてよい。
- 2) ハルの表面より突き出たトウフックは、取り外さなければならない。
- 3) ストレージケース（物入れ）は、取り外してはならない。
- 4) 純正で装着されているサイドミラーは取り外してもよい。但し取付け穴から水が浸入しない様に防水処理を施さなくてはならない。
- 5) スポンソンは、社外品を使用してよい。ただし、次に適合すること。
  - 本数は、2本（左右各1本）までとする。ただし、スポンソン本体よりブラケットが著しく大きい物は装着を認めない。
  - 純正品を流用して取り付けるための加工をしても良い。
  - 取り外しても良い。
  - 材質は、プラスチック製とする。（金属性のものは使用禁止）
  - 危険を生じない形状とする。
  - 長さは、90cmを超えないこと。
  - 巾は、ハルカップリング部から外側にはみ出さないこと。（巻末図参照）
  - スポンソン、ブラケット共に取り付けはビス・ボルト類を用いて接着固定しない事。ボルトオンで容易に着脱可能なこと。
  - 取り付けボルトの頭は、大きく突出せず、ナベ型等で、危険のないものでなければならない。（巻末図参照）
  - スポンソンの下端から取り付けスペーサーまでの深さ、スポンソンの下端からハルの滑走面と側面の交点までの深さ、下面溝の深さは、いずれも38mm以内でなければならない。（巻末図参照）
  - 全ての前縁及び角は、危険を生じないように丸くしなければならない。
  - 厚みは6mm以上であること。
  - ハルの滑走面に取り付けてはならない
  - スポンソン後端部のはみ出しに関しては、ハルカップリング部より後方にはみ出してはならない。（バンパーを取り外し、下げ振りで測定する）

## 9 競技艇に関するルール

- 6) トリムタブ/フラップ (巻末図参照)
- イ) 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。
  - ロ) ハルの滑走面の横幅を超えてはならない。
  - ハ) ハルカップリング部より後方にはみ出してはならない。(バンパーを取り外し、下げ振りで測定する)
  - ニ) 外側の側面は、10mm以上の厚みがなければならない。
  - ホ) 外側の後端は、半径20mm以上でなければならない。その他の角は、面取り (1c) しなければならない。
  - ヘ) 後端の厚みは8mm以上とする。
  - ト) 危険のない範囲で、可動式でよい。
  - チ) その他の付加物は、取り付けてはならない。
  - リ) 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。
- 7) 危険を生じるフィン、ラダー、他の付加物は、取り付け不可。
- 8) パッド、デッキマットは、追加したり、カスタム塗装してよい。
- 9) ガンネル及びハルカップリング部より上方で外側の金属部品の表面は、磨き、ショットピーニングや塗装してよい。
- 10) フード内吸気チューブは一部カットしてもよい。

### 9-9. ハンドル周り

- 1) ハンドルレバー、スロットル、スロットルケーブル及びグリップは、改造したり、社外品への交換可。
- イ) ハンドルレバーのマウントブラケット部、また、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。
  - ロ) クイックシフトトリムシステム (QSTS) の純正品グリップ式操作部を手動レバー式に変更してよい。
- 2) ハンドルシャフトの取り付け角度を変更してよい。
- イ) 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、社外品の使用可。
  - ロ) オフスロットルステアリング (OTS) 機能を解除または停止させてよい。
- 3) ハンドルダンパー、ステアリングダンパーは、取り付け禁止。

### 9-10. ポンプ、ドライブ系統

- 1) ポンプ
- イ) ポンプノズル
    - ポンプノズル及びステアリングノズルは、改造したり、社外品の使用可。
    - ステアリングノズルの全長はノズル単品の状態で、ノズル取り付け用穴中心から先端まで最大145mm以内とする。
    - クイックシフトトリムシステム (QSTS) は、純正装着艇に限り改造したり、社外品の使用可。但し操作はワイヤーによる手動式に限る。電動式、油圧式等は禁止する。
    - クイックシフトトリムシステム (QSTS) 又は類似するトリム調整機構を純正装着していない艇 (S J 及び T Z 等) に追加することは禁止する。
    - ステアリングと連動して自動的にトリムを調整できる改造は禁止する。(オートマチックトリムの禁止)
  - ロ) ベアリングキャップ (通称: パピヨンキャップ) は純正品を使用し、社外品に交換する事を禁止する。
  - ハ) MJ-FX160のハイアウトプットポンプ及び構成部品をMJ-GP1300R及びVX110DX/SP以外の艇種に互換、流用することを禁止する。
- 2) インペラーは、改造したり、社外品を使用してよい。
- 3) スコープゲート
- イ) 必ず取り付けなければならない。
  - ロ) 改造したり、社外品を使用してよい。
  - ハ) ドライブシャフトと平行で取水口全体を覆うカバーを、1本以上備えていなければならない。
  - ニ) スコープゲート両側の船底の平らな面より下に、12mmを超えて突出してはならない。
  - ホ) 吸水板は、バーと船底とを結んだ線から外側に、はみ出してはならない。ただし、純正品を除く (巻末図参照)
  - ヘ) 全ての前縁は、危険を生じないように、丸くしなければならない。
- 4) ポンププレート・ライドプレート
- イ) 改造したり、社外品を使用してよい。
  - ロ) プレートの後部は延長してもよいが、純正のプレート巾を超えてはならない。純正品の後端より、スキークラスは100mm、その他のクラスは177.8mm以上伸ばしてはならない。
  - ハ) プレートの後端は、左右の角に丸みをつけ、厚みは純正品と同様以上でなければならない。
  - ニ) プレート後端の両サイドは、危険を生じないように、プレート後端角の丸みを付けた部分に接合しなければならない。(巻末図参照)
  - ホ) 他の付加物は、取り付けしてはならない。
- 5) シリコン接着剤は、ポンプの取水口をシールするために、純正のシールの他に追加して使用してよい。
- 6) その他、ポンプは改造してはならない。

## 9 競技艇に関するルール

### 9-11. クラス特例

- 1) ランナバウト1、ランナバウト2クラス、FXクラス、VXクラス
  - イ) シートアッセンブリー
    - シートベースを純正品とすればカバー、パッド類の交換及びシート高さの変更は許可する。
- 2) スキークラス
  - イ) ハンドルポールアッセンブリー
    - ハンドルポールは、社外品の使用可。
    - 艇体側のマウントは、改造可、社外品の使用可。
    - ハンドルポールのスプリングは、社外品への交換可。
  - ロ) スポンソン
    - 原則的に「9-8. 艇体系統」に記載のある範囲で取り付けを認める。
    - ハルカップリング部の内側に、ハルカップリング部下面より38mmまでのスポンソンを取り付けてよい。ただし、取り付けボルトの頭は、ガンネルより外側に出ないものでなければならない。  
(巻末図参照)
    - 純正のハル側またはハルカップリング部側のスポンソンと逆に、社外品のスポンソンをハルカップリング部側またはハル側に追加してよい。
    - 取り付け位置はトランサムから船首方向に1200mmの範囲までに取り付けし、スポンソン全体がその範囲に収まっていること。
    - トランサムスポンソン(巻末図参照)は追加してよい。ただし、厚みは8mm以上、長さはハルカップリング部以内、後端の丸みは5mm以上とし、船底の延長ラインより上方に取り付けなければならない。
    - ガンネルスポンソンとハルスポンソンとトランサムスポンソンの全てを併用装着してよい。この場合、最大6本までのスポンソンを装着できるものとする。
  - ハ) ワイドハル加工
    - 明らかに後付けと判る形状で接着固定するものは原則的に禁止する。
- 二) バランスウエイト
  - 操作性向上を目的としたもので、一定不変の重量物であるバランスウエイトは使用可。ただし、艇内に他の部品等を変更することなく確実に固定して取り付けし、危険を生じるものでないこと。

### 9-12. 一般補修部品

- 1) 一般補修部品(例: 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、クランプ、及びファスナー等)は、社外品への交換可。
- 2) 無くなったネジ山は、元のサイズに修理してよい。(ヘリサート加工等)

### 9-13. 燃料系統

- 1) 使用する燃料は、市販されているレギュラーガソリンでなければならない。
- 2) 潤滑油は、自然界に復帰する生分解性オイルの使用を推奨する。
- 3) 全体の燃料システムは、閉鎖システムとする。燃料は、エンジンが運転中、停止中を問わず、どのような角度でも、外に漏出してはならない。
- 3) 燃料タンクは、ストラップ等で固定され、燃料キャップは、締め付けられていなければならない。
- 4) フューエルタンク、フューエルピクアップ(燃料取入口)、フューエルフィルター、タンクユニット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、一切改造不可。
- 5) 燃料タンクのエアベンドパイプは、純正品と同じ個所に配管すること。
- 6) メーカー純正品のフューエルフィルターに加えて、社外品のフューエルフィルターを追加取り付け可。
- 7) 燃料ホース〔供給及びリターン(戻り)、リザーブ(予備)、パルス(負圧)ホース〕は次のいずれかとする。
  - イ) 純正品ゴムホース(JCIで使用を認められたメーカーの燃料用ホース可)
  - ロ) 金属管
- 8) 2ストロークエンジンのオイルインJECTIONシステム・オイルポンプ・オイルタンクは、取り外し可。
- 9) 燃料コックは取り外し可。また、燃料タンクのリザーブパイプ取り入れ口はメクラ栓をしてもよい。
- 10) 燃料ホースの接続部は、タイラップ等で固定しなければならない。

### 付属. 消音装置について

陸上でのカラバカシ等の際には、サイレンサー等消音効果のあるものを取り付けることを推奨する。

# 10 セーフティーインスペクションとテクニカルインスペクション

## 10-1. セーフティーインスペクション(安全検査)

S-1本部が主催または承認する競技会に参加しようとするすべてのマリッジットは、安全のための検査を受けなければならない。検査されるべき項目は次のとおりである。

- 1) 日本国内法で定める水上オートバイ操縦資格を有すること。
- 2) 小型船舶検査書と小型船舶検査手帳の所持
- 3) 当規則書「7-1」で定めるJCI認定品であるライフジャケット
- 4) 法定安全備品(時計、ロープ、信号紅炎、笛)の所持
- 5) 規定にあったヘルメット
- 6) 規定に適合している搭乗者傷害および賠償責任保険の証書またはそのコピー。

## 10-2. テクニカルインスペクション(技術検査)

競技終了後オフィシャルに指定されたマリッジットは、テクニカルインスペクションを受けなければならない。

### 10-2-1. テクニカルインスペクションを受けるマリッジットの拘束

オフィシャルに指摘されたマリッジットおよび各クラスのヒートでフィニッシュしたすべてのマリッジットは、指摘後またはフィニッシュ後ただち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しなければならない。オフィシャルから指摘されたマリッジットは、陸上に引き上げてインスペクションを受けなければならない。インスペクションを終了したマリッジットおよびフィニッシュ後の待機で指摘のなかったマリッジットとライダーは、オフィシャルの指示があったのち各自のピットに戻ることに。

### 10-2-2. インスペクションエリアへの入場制限

テクニカルインスペクションエリアに入場できるのは、当該艇に関するライダーまたはメカニックなど1名とする。

### 10-2-3. テクニカルディレクターの権利

テクニカルディレクターは、すべてのマリッジットおよびすべての関連備品のインスペクションを行う権利を有する。

### 10-2-4. 分解および組立

オフィシャルはテクニカルインスペクションを受けるマリッジットの分解、組立は行わない。ライダーまたはメカニックはテクニカルディレクターから指示された箇所を分解しなければならない。

### 10-2-5. 拘束中のマリッジットの管理責任

拘束中のマリッジットの管理に関して、オフィシャルは責任を負わない。

### 10-2-6. 違反したマリッジット及びパーツの移動

違反とみなされたマリッジットおよびパーツは、テクニカルディレクターの許可があるまではインスペクションエリアから移動してはならない。

# 11 異議およびペナルティー

## 11-1. 異議申し立て

ライダーは自己の参加した競技に関してのみ、暫定結果発表後30分以内であれば異議申し立てをすることができる。ただし、異議申し立てできるのは当事者であるライダーに限る。またミスブイ、危険走行、走行違反など、走行に関する判定に対する異議申し立ては受け付けない。

## 11-2. 異議申し立ての方法

異議申し立てはレースディレクターに対して口頭で行うものとするが、裁定についてはその指示に従う。またレースディレクターと協議できるのは当事者であるライダーに限定される。ただしレースディレクターが必要と考え要請する場合は除く。

## 11-3. 不誠実な異議申し立て

もし異議申し立てが不誠実にされていると判断された場合、レースディレクターの判断によりライダーにペナルティーが課せられる場合がある。

## 11-4. ペナルティーの種類

オフィシャルの判断によって課せられるペナルティーは下記のようなものが考えられる。

- 警告……………イエローカードを交付し、注意を告げる。競技会においては、2枚目のイエローカード=レッドカードとなる。
- 失格……………出場した競技が失格となる
- 出場停止……………レッドカードが交付され、当該競技会の出場停止となる。
- 記録の喪失

# 12 燃料、給油関係

## 12-1. 燃料容器の表示

燃料容器はどんな色で塗装してあっても構わないが、8cm四方の文字で「ガソリン」と表示しなければならない。

## 12-2. 燃料容器の保管

燃料容器は主催者から指定された場所、または裸火から最低5m以上離れた、直射日光の当たらない場所に保管すること。

## 12-3. 燃料容器の基準

使用する燃料容器は、自治省令（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。金属製容器の最大容積で20リットル以下と規定されている。灯油運搬用のポリタンクの使用は厳禁とする。

## 12-4. 使用燃料 / 添加剤

使用燃料は、市販のレギュラーガソリンのみとする。

## 12-5. ガソリン、オイルの給油は陸上で注意深く行い、水面および水際に油をこぼしてはならない。

給油中の艇の近くでタバコを吸ったり火気を使用することを厳禁する。

## 12-6. 消化器

各ライダーまたはチームごとに、燃料容器の付近に乾式消化器1個以上を備えておかななければならない。

# スラロームの競技方法について

## 13 走行に関するルール

### 13-1. ライダーと競技艇

ライダーとその競技艇は、フィニッシュすることが第一の目的である。ライダーは競技が終了するまで完走する能力を持ち、理性にかなった操縦をしなければならない。

### 13-2. ノースタンディング

スキークラスでは、ブイ間で1回以上適切なスタンディングポジションを取らなければならない。これに違反したり、スタンディングポジションを取らなかったと判断された場合にはペナルティーが課せられる。

### 13-3. 競技以外の走行

競技中以外に移動などで走行する場合は、座ったまま徐行しなければならない。これに違反した場合にはペナルティーが課せられる。

### 13-4. 負傷したライダー / 損傷を受けた競技艇

負傷したライダーと損傷を受けた競技艇は、有資格の医療関係者およびレースディレクターにより、ライダー自身および他の競技参加者に対しても危険でないと判断されない限り、競技に出場することはできない。

### 13-5. コース

S-1本部が主催、承認するスラロームタイムトライアルでは、IJSBA公認コースであるSPJ4を使用する。

### 13-6. コースの設営と運営

競技会での開催地での状況に応じて、複数本のコースで設計される場合がある。

### 13-7. 走行回数と記録

競技会主催者団体やレースディレクターの判断により、1回の競技会におけるタイムトライアルの回数を決定する。また、大会途中からの悪天候などによる中止の際は、それまで計測した最高タイムをもって記録とする。

### 13-8. コース マーカーブイ

すべてのライダーは、すべての種目においてコースに設置されたマーカーブイの周囲を完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（回航）とは、競技艇のノーズが明確にマーカーブイの周囲を回っていることをいう。コースマーカーブイの上を通過した場合は、そのブイがどちら側に浮上しようともミスブイと判定される。

### 13-9. スタート/フィニッシュ方法

#### スタート

図中の4点ブイを矢印のように進入し、①・②ブイの間を競技艇のノーズが通過した時点をスタートとする。

#### フィニッシュ

コース上のブイを正確に旋回した後、図中の4点ブイに矢印のように進入し、①・②ブイの間を競技艇のノーズが通過した時点をフィニッシュとする。  
また、ブイ間を通過後に③・④ブイを通過しないとミスブイとなる。

### 13-10. ⑨ブイのマーキング

⑨ブイのマーキングは左右いずれから旋回してもよい。

### 13-11. スタート/ゴール ブイの不通過

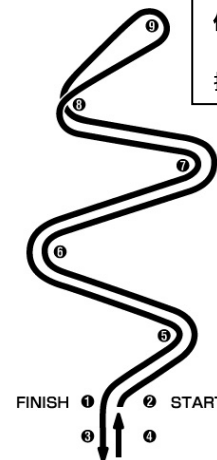
スタート/ゴールの4点ブイを正確に通過しなかった場合、ミスブイとなる。

### 13-12. ミスブイのペナルティー

ミスブイ1回につき、計測された記録に10秒が加算される。

### 13-13. タイム計測機

大会主催者が用意できる範囲内での正確な計測機であり、コンマ2桁秒まで表示されるものが良い。



#### 付則 コース設営時のブイの推奨サイズ

ミスブイチェックの視認性を考慮し、下記サイズを推奨する。  
推奨サイズ：丸型ブイ直径400～500ミリ程度

# 14 競技の再スタート

## 14-1. 再スタートの原因

次の場合には、競技を中止し、再スタートを行うことができる。

- ・ ブイのゆるみ、または移動したとき。
- ・ レースディレクター、チーフスターター、コースマーシャルが必要と認めた時。

## 14-2. レッドフラッグの掲示

レッドフラッグが掲示されたら、すべての競技艇は停止し、ライダーはスターターまたはコースマーシャルの指示に従いゆっくりとスタート地点に移動しなければならない。

# 付 則

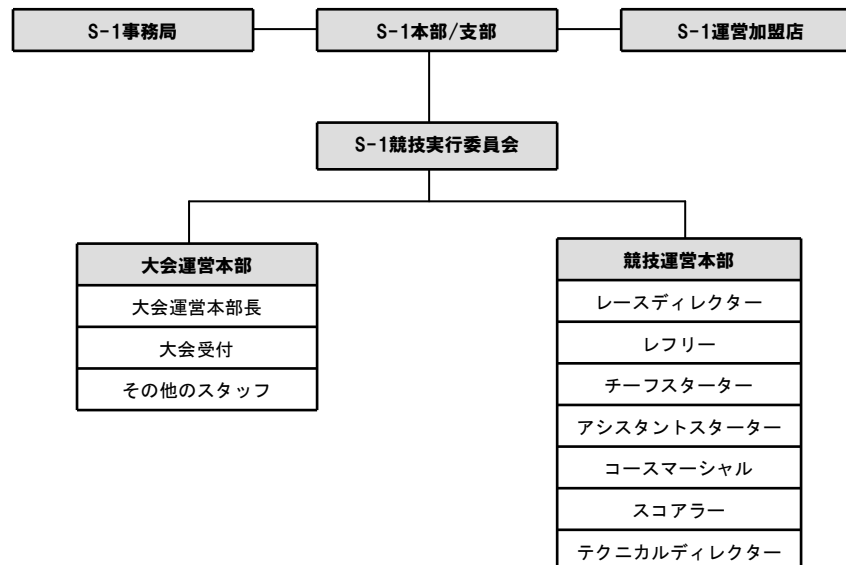
## F-1. 競技会運営方法と運営組織

### F-1-1. 競技会運営方法

S-1本部が主催または承認するS-1競技は、S-1本部/支部のオフィシャルを中心にS-1競技実行委員会を結成する。  
また、必要に応じてS-1事務局がその運営に協力する。

### F-1-2. 競技会運営組織と役割

S-1本部が主催または承認するS-1競技は、次のような運営組織のもと運営する。



## 付 則

### **F-1-2-1.S-1競技実行委員会の役割**

S-1競技実行委員会は競技会ごとに結成され、競技会場の確保をはじめとしてエントリーの受付など競技会当日までの準備作業を行う。また競技会当日は競技会全体が正しく安全に運営されているかどうかを監視するとともに、競技規則に違反した人に対してレースディレクターと協議してペナルティーを課す。

### **F-1-2-2.S-1競技実行委員会の構成**

S-1競技実行委員会は、S-1本部主催または承認する、各S-1競技会のオフィシャルからS-1競技実行委員を数名選出する。

S-1競技実行委員は競技会当日に大会運営本部または競技運営本部のチーフとして競技会運営に携わる。通常、実行委員長にはS-1事務局または支部の者が就任する。

### **F-1-2-3.大会運営本部の役割**

競技以外の陸上業務を行う。その業務は当日の会場設営に始まり、来賓受付、開会式、表彰、閉会式、その他ケーターリングなど競技進行以外のすべての業務である。

### **F-1-2-4.大会運営本部スタッフの役割**

大会運営本部には次のスタッフをおく。

- 1) 大会運営本部長  
陸上業務の進行を司り、協議が必要な事態が起きた場合には、実行委員会と協議する。
- 2) 大会受付  
来賓受付、プレス受付を行い接遇する。当日の選手受付は行わない。
- 3) その他スタッフ  
大会運営本部長をサポートし、陸上業務の進行に携わる。

### **F-1-2-5.競技運営本部の役割**

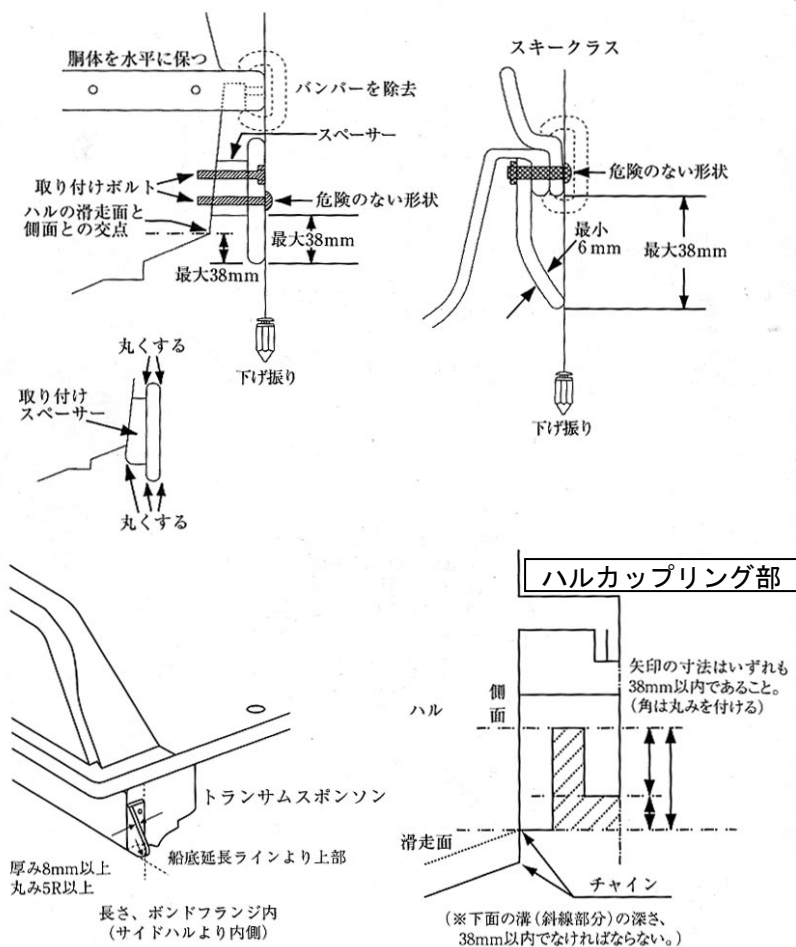
S-1競技の競技進行を行う。その業務は、コース設営に始まり、ライダーズミーティング、競技進行、記録集計管理など競技進行に関わるすべての業務である。

### **F-1-2-6.競技運営本部スタッフの役割**

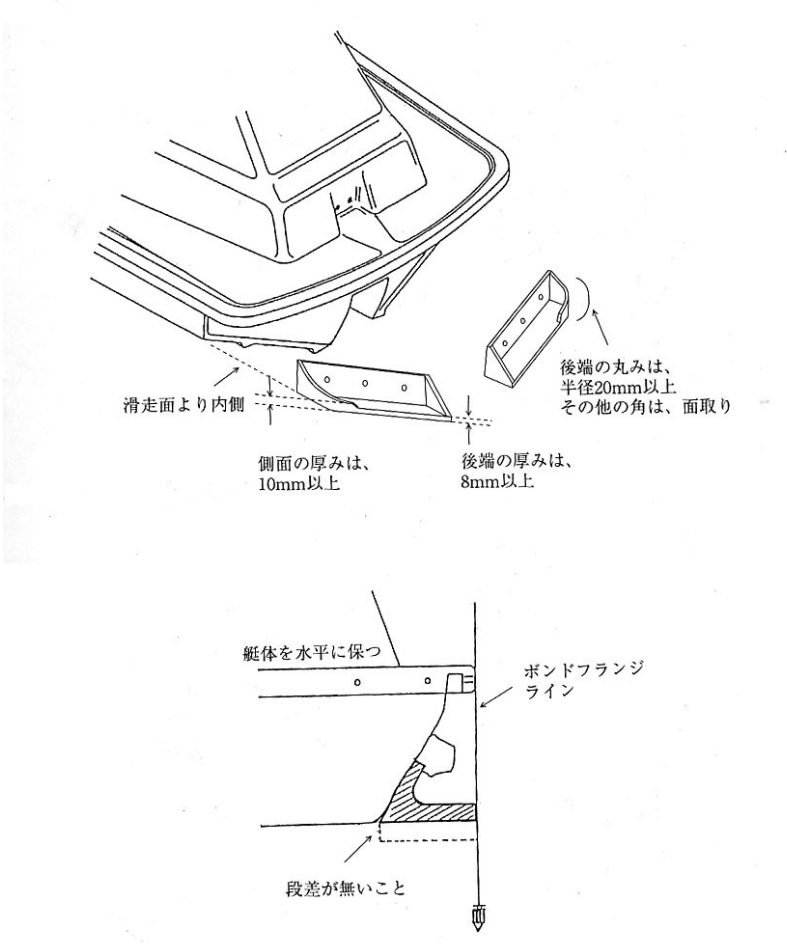
- 1) レースディレクター  
競技運営上の責任者として競技進行を司る。また競技規則に違反した人に対して実行委員会と協議してペナルティーを課す。
- 2) レフリー  
陸上からライダーのミスや違反を監視報告する。
- 3) チーフスターター  
競技進行を円滑に行えるよう正しいスタートを実施する。またコース上の管理を行い、必要に応じてコースマーシャルに指示を出す。
- 4) アシスタントスターター  
チーフスターターの指示のもとスタートラインの管理を行い、フライングなどの監視をする。
- 5) コースマーシャル  
レスキュー用マリッジットを操り、コース上のライダーの監視と安全確保を主な業務とする。
- 6) スコアラー  
競技中はライダーのタイムを記録する。また、競技の順位、得点などを集計し、成績表を完成させる。
- 7) テクニカルディレクター  
競技艇の改造に関するテクニカルインスペクションの責任者としてその業務にあたる。

# 巻末図

## スポンソン

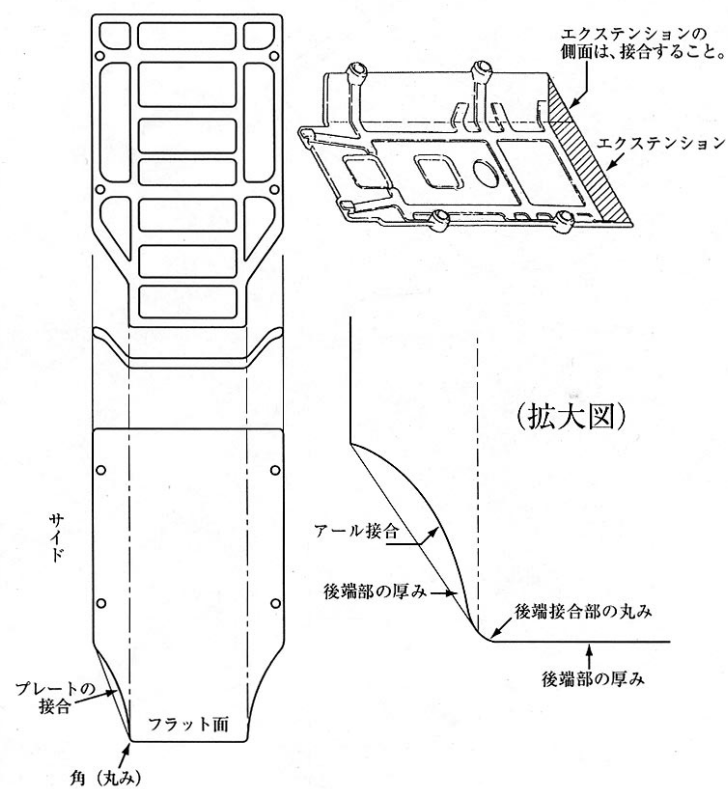


## トリムタブ

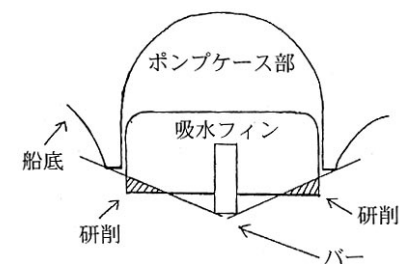
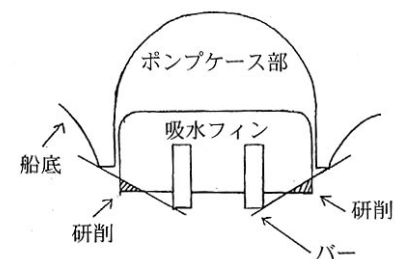
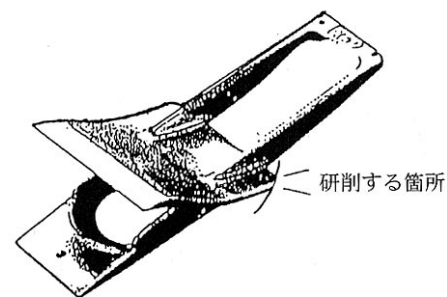


# 巻末図

## ライトプレートのエクステンション



## スコープゲートの吸水板の先端







## 2011マリンジェット競技規則

2011年版

発行日/2011年4月1日

発行者/ヤマハS-1本部

〒431-0302 静岡県浜名郡新居町新居3078

**不許複製** ヤマハS-1本部の  
許可なく複製・転載は禁止します。