

ハイドロシリーズ競技細則

2010年4月1日改正

2008年4月1日制定

000 総則

001 競技細則

- 1 この競技細則は、モーターボート国内競技規則(以下「競技規則」という)に基づき、ハイドロシリーズについて定める。
- 2 この競技細則は、競技規則で定める一般規定を補うものとする。

100 適用クラス

101 国内ハイドロシリーズ

- 1 クラス及び艇体は次の通りとする。

クラス	排気量	スポンソン長さ	形状
OSY400	396. 9cc	艇体の60%以内	ハイドロプレーン
0 250	176cc以上250cc以下	艇体の60%以内	ハイドロプレーン
0 350	251cc以上350cc以下	艇体の60%以内	ハイドロプレーン

200 競技

201 競技方法

競技は、サーキットレースとし、スタート方法は、ジェットスタート、またはフライングスタートとする。

300 スペック (仕様)

301 OSY400

- 1 艇体は、次の通りとする。
 - (1) ハイドロプレーン型とする。
 - (2) スポンソンの長さは、艇体の長さの60%以内とする。
 - (3) エアートラップのための構造は、トランサム部分で40mm以内とする。

- (4) 艇体を浮かせるのに十分な浮力材を備えていなければならない。
- (5) 最低重量は 180kg 以上（ドライバー、残燃料含む）とする。
- (6) コーミングの高さは、次のとおりとする。（巻末図参照）

ボート	セクションA	セクションB
ニーダウンタイプ	450mm以上	250mm以上
レイダウンタイプ	350mm以上	300mm以上

- (7) コーミング（デッキを含む）の補強の材料は、次のとおりとする。
 - ①新規登録艇は、315g/m²のアラミドファイバー（ケブラー）を2層、または同等の材料を用いて補強しなければならない。
補強の方法は、巻末図で示す太線部分であるコーミング内側補強、外側75mmまで補強しなければならない。
 - ②既登録艇は、コーミングの内側に強度を増加させるために、新規登録艇と同等の材料を用いて補強しなければならない。
 - ③上記における同等の材料とは、巻末に記するものを標準とする。

2 機関は、次の通りとする。

- (1) UIM に承認されたヤマト 202 型及び 302 型とする。
- (2) プロペラは自由とする。
- (3) セーフティスイッチを取付けなければならない。
- (4) 選手は、エンジンの状態、及びパーツのエラーについて、全ての責任を持つものとする。

3 許可される改造は、次の通りとする。

- (1) 点火コード、スパークプラグ、プロペラナットは交換してもよい。
- (2) 電気容器（コイルプレート、クランクケースエンドキャップ）は、排水のための孔をあけたり、これらの孔をタップしたり、塞いでもよい。
- (3) 燃料パイプは、タンクやキャブレター内のネジ孔を変更しないように交換してもよい。燃料フィルターの使用を可とする。
- (4) 燃料タンクの改造はしてもよい。ただし、取り付け方法はオリジナルのままとし、タンクのマウントは変更してはならない。
- (5) マラソン用の燃料ポンプは使用してもよい。ただし、サーキットレースにおいてはクランクケースの孔は塞ぐこと。
- (6) 植え付けボルトのスタッド孔は、オーバーサイズのタッピングをしても、ヘリサートを用いてもよい。
- (7) 壊れた部品は、修理のため溶接したり、プラスチックのコンパウンドを使用

して肉盛りしてもよい。ただし、輪郭は同一のこと。

- (8) どのような水流制限物を使用してもよい。
- (9) チルトロックレバーとチルトブラケットボルトのスペーサーを外してもよい。
- (10) ステアリングケーブルを取り付けるため、バーの孔を大きくしてもよい。
- (11) タイマーレバーをトップの位置に押さえておく装置を取り付けてもよい。
- (12) 防水カバーは、スロットルケーブルを取り付けるため、及びキャブレターをチョークするために改造してもよい。側面にあける1個の孔の直径或いはその周辺は、30mmを超えてはならない。
- (13) プロペラシャフトの径を削ってもよい。
- (14) オーバーサイズピストンを使用してもよい。(ボアサイズ最大 66.50mm)
- (15) ナット、ボルト、スクリュー、ワッシャーは交換してもよい。ただし、キャブレターのパタフライバルブのスクリューは改造してはならない。
- (16) 塗装は自由とする。
- (17) エンジンを艇体に取り付けのための、孔をあけてもよい。
- (18) プラグキャップは交換してもよい。

4 認められない改造

- (1) 内部の通路、キャブレター、インテークマニホールド、排気管を磨いたり取り外してはならない。
- (2) 往復運動あるいは回転運動のパーツを磨いたり、バランシング加工をしてはならない。
- (3) 航行中に機関の取り付け高さ、取り付け角度を変更できる装置を取り付けてはならない。
- (4) UIMに承認されたヤマト以外の部品を使用してはならない。
- (5) ホモロゲーションに寸法の載っていない箇所の改造は、認めない。もし、ホモロゲーションシートの写真で詳細が判別できない時は、標準ストックパーツで比較する。(このような比較は、製造上の公差が判明していないものに対して適用される)
- (6) 記載されている以外の改造、取り外し、取り付け、機械加工、削り、磨き等は全て禁止する。

5 燃料は、次の通りとする。

- (1) 市販されている自動車用ガソリンとする。
- (2) 燃料に2サイクルエンジン用潤滑油を加えてもよい。
- (3) 燃料またはエアークインテークから、機関の出力を増加させる添加剤は加えて

はならない。

302 0 : 250 ・ 0 : 350

1 排気量は、次の通りとする。

- (1) 0 : 250 176cc 以上、250cc 以下。
- (2) 0 : 350 251cc 以上、350cc 以下。

2 艇体は、次の通りとする。

- (1) ハイドロプレーン型とする。
- (2) スポンソンの長さは、艇体の長さの 60%以内とする。
- (3) エアトラップのための構造は、トランサム部分で 40mm 以内とする。
- (4) プレーキ効果を生じたり、スプレーを上げる装置は禁止する。
- (5) ウィングは、使用してもよい。
- (6) 最低重量は 130kg 以上（残燃料含む）とする。
- (7) コーミングの高さは、次のとおりとする。（巻末図参照）

ポート	セクションA	セクションB
ニーダウンタイプ	450mm以上	250mm以上
レイダウンタイプ	350mm以上	300mm以上

(8) コーミング（デッキを含む）補強の材料は、次のとおりとする。

- ① 新規登録艇は、315g/m²のアラミドファイバー（ケブラー）を2層、または同等の材料を用いて補強しなければならない。

補強の方法は、巻末図で示す太線部分であるコーミング内側補強、外側 75mm まで補強しなければならない。

- ② 既登録艇は、コーミングの内側に強度を増加させるために、新規登録艇と同等の材料を用いて補強しなければならない。

- ③ 上記における同等の材料とは、巻末に記するものを標準とする。

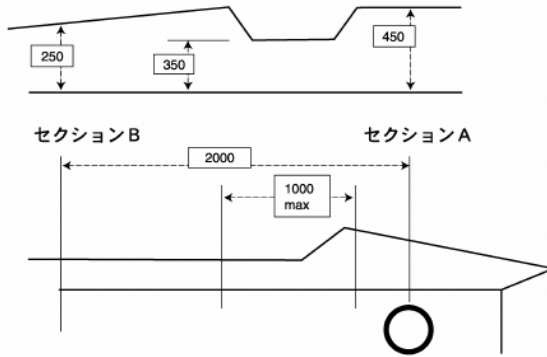
3 機関は、次の通りとする。

- (1) 船外機とし、形式は自由とする。
- (2) 機関の数は、1 基とする。

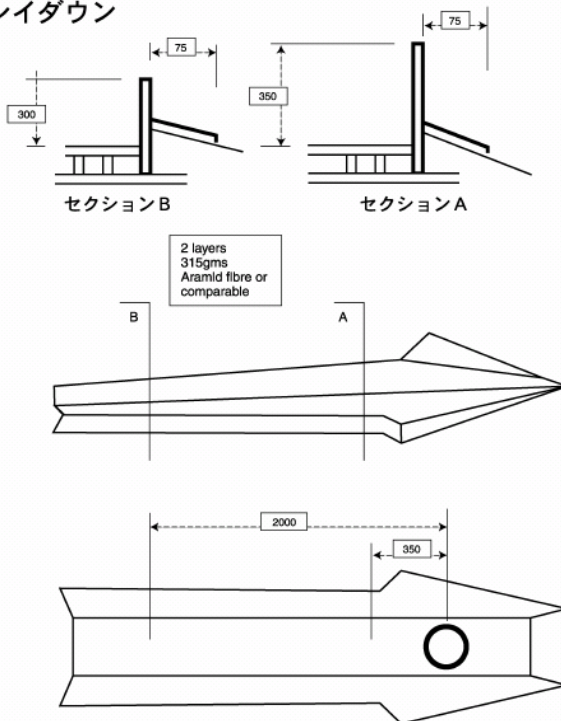
4 燃料は、次の通りとする。

- (1) 自由とする。
- (2) 燃料に 2 サイクルエンジン用潤滑油を加えても良い。
- (3) 燃料またはエアークラークから、機関の出力を増加させる添加剤を加えてはならない。

ニーダウン



レイダウン



コーミングの補強材料

コーミング（デッキを含む）補強の材料は、次を標準とする。

	構成材料	積層 (layers)	備考
国際規則の基準	アラミド(ケブラー) 315g/m ²	2	UITM規則522.02Iに基づく。
同等材料の目安	カーボン 200g/m ²	3	
	グラスファイバー 450g/m ²	3	ロービングクロス又はガラスクロス ※チョップドストランドマットを使用する場合は、ロービングクロスと組み合わせること。
	カーボン/ケブラー 200g/m ²	3	平織又は綾織

注1：既登録艇については、コーミングの内側を上記の構成材料及び積層により補強しなければならない。

注2：構成材料は、市販されている標準的な材料のg/m²を記したもので目安値とする。

注3：上記以外の材料を用いる場合は、協会の承認を要する。