

⑨ 【SKI GP-LITE】 (J-3) Novice Ski GP-Lite JJSA オリジナルの特別クラス

- ・ このクラスは、現代において多く展開されているアフターマーケット製スキータイプを初級者の段階から扱いトッププロを目指すための PWC 競技への関心を促進し、積極的な競技者の育成を目的とする。あくまで初級者がアフターマーケットハルでレースを始めるためのクラスであるため、エンジンスペックは排気量 1500cc までのストッククラスエンジンを使用できるが、レギュレーションではさらにストッククラスレギュレーション(+α)までスペックダウンさせるものとする。

SGPL.1 4ストロークスキー-GP ライトクラス競技 (新設)

これらのクラスに出場する水上艇は、以下の仕様に準拠しなければならない。

【使用できる艇体】

- ・ 社外ハルに YAMAHA TR1-1100 エンジンを搭載した機種
 - *KOMMANDER GP1 *Fast Power Sports (QB 含む) GP1-R, F-1, F-16 *VK HYPERION
 - *Pro Force 2.0-3.0 *CRAZY HOUSE INTER CEPTOR JP1 *4 STAR Storm Tamer
 - *BLLETT V-series
- ・ 社外ハルに Kawasaki SXR1500 エンジンを搭載した機種 (with Restrictor Plate)
 - *KOMMANDER GP1 *Fast Power Sports (QB 含む) GP1-R, F-1, F-16 *VK HYPERION
 - *Pro Force 2.0-3.0 *CRAZY HOUSE INTER CEPTOR JP1 *4 STAR Storm Tamer

注1) 社外ハルへの SXR 1500cc エンジン搭載には、Restrictor Plate の取付を必須とする。
注2) BLLETT V-series はマフラーの加工が必要となるため使用不可とする。
- ・ YAMAHA SJ 4 ストローク ストック。

※このクラスでは Kawasaki SX-R1500 は出場できない。

※4ストロークエンジンを搭載した SKI のみが許可される。

※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い合わせを行い、認可申請を行うこと (JJSA に問い合わせること)

※承認されていない船体は競技に参加・出場できない。

※いかなる場合においても水面上にオイルを流出させてはならない。

※いかなる船体も不沈性能を維持しなければならない (ペナルティレッド)

※検査時に浮力体を投入した場合は、それを外してはならない

SGPL.1.1

- ・ べての水上船舶は、規則で許可または要求される場合を除き、厳格にストック状態 (全てノーマル、搭載エンジン純正、無加工) を維持しなければなりません。
- ・ 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。
- ・ 船体識別番号は製造元が提供したものとして表示されなければならない。
- ・ ※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。
- ・ 水上艇が競技で安全に運用できるように、材料や製造を行ってください。
- ・ 船体は浮沈性能を有し、それに見合う浮力体を搭載しなければならない。(もし沈没するような事があった場合、自身にて引上げ義務が発生。ペナルティレッド)

SGPL.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することができると。
- ・ 部品は改造なしでボルトオンでなければなりません。その部分または他の部分に対して、ルールで代替えや修正が認められている場合を除きます。(部品は規則で置換または変更が許可されている場合を除きその部品または他の部品への変更を必要としないボルトオンでなければなりません。)

SGPL.1.3 サウンドレベル

- ・ 騒音レベルは、**15m** の距離において **86 dB(a)** を超えてはならないレース中に。
- ・ おいても騒音レベルを測定する場合がある。
- ・ 騒音レベルが高いと判断した場合は、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。
- ・ 騒音超過の場合は、ペナルティの対象となる（音量クリアまで検査を実施し、場合によっては出場停止とする）
- ・ エンジン始動時は水中以外においてはサイレンサーの使用を義務付ける。

SGPL.1.4

- ・ エンジン燃料は定められた基準を満たすガソリンでなければなりません。（有鉛不可）

SGPL.2 船体 ハル

SGPL.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断した場合等はレッドカード（当該ヒート失格）とする。
- ・ 曳航ループは救助やコース外曳航を速やかに行うためワイヤー製の指示としている。ワイヤーのさくくれやバンパー裏への収納等、手間が増える措置は控えること。

SGPL.2.2

- ・ 船体は、承認機種を使用。（上記参照）
- ・ 次の条件を満たした場合に改造 / 社外品に交換することができる。
- ・ 既存の公認純正品の基本形状に似ていなければならない。
- ・ 一般的な外観には、デッキに統合された合法的な社外品コンポーネント（ルールキャップとフットホルド）が含まれる場合がある。
- ・ JISA において、JCI の検査証と照合する場合がある。船体の承認していない機種は参加できない。（IJSA ホモロゲーション通過が必要）
- ・ 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。
- ・ 承認されたアフターマーケットの船体は、OEM のトップデッキに専用付属パーツを取り付けることができます。
- ・ アフターマーケットのトップデッキにはスプレーデフレクターが使用されることがあります。
- ・ トップデッキ（またはエンジンフード）には承認された形状で、船体の船首/前側に取り付けられ、水しぶきを逸らします。
- ・ フロントはフロントバンパーより前には出てはいけません。
- ・ サイドは船体全幅の **100 mm** まで飛び出しても可。
- ・ 危険のない様に全縁は丸みを帯びておく必要があります。もし製品が破損状態で危険が伴う可能性があった場合、出走不可を通達する可能性があります。
- ・ すべての船舶は排気量に関係なく、社外品フードを使用できる。
- ・ バルクヘッドは、社外品の船体が許可されているスキーの社外品である場合があります。（その社外品船体から見ての社外品の使用が可能）
- ・ 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。
- ・ デッキは内部で補強されている場合があります。
- ・ 船体のボンドフランジの部品は分離・再接合されており、YAMAHA KAWASAKI SEA-DOO と同程度

以上の接着力を有した方法で接合する事(高強度接着剤で接合)

- ・ 船体にフットウェルが装備されている場合は塞ぐ必要がある。
- ・ ※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。
- ・ YAMAHA SJ はバルクヘッドを改造してはならない。
- ・ 船体内にあるデッキとハルを接合する為のボンドは出荷時のままとし削り取ってはならない。
- ・ 修理の場合であっても、元に近いボンド量を維持しなくてはならない。
- ・ 船体は、改造または社外品を使用してもよい。但し、ボディ全体は下げ振り（バンパーを取り外した状態）で測定したボンドフランジの上甲板コンポーネントのボンドライン全周の長さまたは全幅を超えることはできない。
- ・ 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。
- ・ ※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。(特にオリジナルパーツを制作、加工した場合等)

SGPL.2.2

- ・ 船体は、承認機種を使用すること（上記参照）次の条件を満たした場合に、改造および社外品への交換を行うことができる。
- ・ 既存の公認純正品の基本形状に類似していなければならない。
- ・ 一般的な外観には、デッキに統合された合法的な社外品コンポーネント（ルールキャップおよびフットホールド）が含まれる場合がある。
- ・ JJSA において、JCI の検査証と照合する場合がある。船体の承認されていない機種は参加できない（IJSPA ホモロゲーション通過を必要とする）
- ・ デッキ・ハル共に船体の修理を行うことができる。ただしこれらの修理においては、元の形状を 2mm 以上変更してはならない。
- ・ 承認されたアフターマーケットの船体は、OEM のトップデッキに専用付属パーツを取り付けることができる。
- ・ アフターマーケットのトップデッキにはスプレーデフレクターが使用されることがある。
- ・ トップデッキ（またはエンジンフード）には承認された形状で、船体の船首および前側に取り付けられ、水しぶきを逸らす構造とする。
- ・ フロントはフロントバンパーより前方に出てはならない。
- ・ サイドは船体全幅の 100mm まで突出しても可とする。
- ・ 危険のないよう、全縁は丸みを帯びていなければならない。
- ・ もし製品が破損状態で危険が伴う可能性があった場合は、出走不可を通達する可能性がある。
- ・ すべての船舶は排気量に関係なく、社外品フードを使用できる。
- ・ バルクヘッドは、社外品の船体が許可されているスキーマの社外品である場合がある（その社外品船体から見ての社外品の使用が可能である）
- ・ デッキ・ハル共に船体の修理を行うことができる。ただしこれらの修理においては、元の形状を 2mm 以上変更してはならない。
- ・ デッキは内部で補強されている場合がある。
- ・ 船体のボンドフランジの部品は分離・再接合されており、YAMAHA、KAWASAKI、SEA-DOO と同程度以上の接着力を有した方法で接合すること（高強度接着剤による接合）
- ・ 船体にフットウェルが装備されている場合は塞ぐ必要がある。
- ・ ※その他変更に関する質問は、競技で使用する前に JJSA に問い合わせること。
- ・ YAMAHA SJ はバルクヘッドを改造してはならない。
- ・ 船体内にあるデッキとハルを接合するためのボンドは出荷時のままとし、削り取ってはならない。
- ・ 修理の場合であっても、元に近いボンド量を維持しなければならない。

- ・ 船体は、改造または社外品を使用してもよい。但し、ボディ全体は下げ振り（バンパーを取り外した状態）で測定したボンドフランジの上甲板コンポーネントのボンドライン全周の長さまたは全幅を超えることはできない。
- ・ 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。
※その他変更に関する質問は、競技で使用する前に JJSA に問い合わせること。（特にオリジナルパーツを制作、加工した場合等）

SGPL.2.3 スポンソン

- ・ 最大 4 つのスポンソンを装備できる。
- ・ IJSBA ルールでは現在は 2 つと表記されている。2024 年の途中からスポンソンの内側の羽が許可され 4 つまでとなりました。
- ・ 日本ではルールとしてフロントスポンソンもスポンソンとしてカウントしているため、下記項目を参照の上、不明点は JJSA に確認すること。
- ・ 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よい。
- ・ 各スポンソンの全長は 91.45cm（36 インチ）を超えてはならない（シングルスポンソンの場合）
- ・ フロントスポンソンとリヤスポンソンの合計の長さ 社外ハル（船体長 97 インチまでの船体）は前後 2 つのスポンソンの合計の長さが 1524mm までとする。
- ・ スポンソンは水平面で測定し、ハルの側面から 100mm を超えて突出してはならない。
- ・ スポンソンの垂直フィン等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 以上下方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）
- ・ 一体物は 1 つとし、分割物はそれぞれ 1 つとしてカウントする。
- ・ 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）をそれぞれ 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よう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ため、スポンソン 1 つとはカウントしない。ただし、ベースに付いた羽状のものは上記にある 63.5mm を超えてはならない。
- ・ 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 つとする）
- ・ 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、形状については取り付ける前に JJSA に確認すること。
- ・ 社外品または改造されたスポンソンの羽の厚さは 6mm 以上でなければならない。
- ・ 危険を引き起こさないよう、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。
- ・ 設置のためのボルト穴部をスムージング目的で掘り込んだりすると、その箇所が不足するため注意すること。
- ・ 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るが、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ければならない。
- ・ YAMAHA SJ / アフターマーケットハルにおいて、スポンソンの全長は 1 つ、または 2 つのスポンソンの合計で 1524mm（60 インチ）に制限されるものとする。
例：フロントスポンソン 1000mm + リヤスポンソン 500mm = 1500mm の場合は可とする）。
- ・ 全てのスポンソンは危険が生じない限りボンドラインの内側に取り付けられ、ボンドライン上の凹部に至るまでの形状で作成してもよい。
- ・ スポンソンについては今後も特殊な形状の物が作製されると想定されるが、形状に審議のかかる可能性のあるものは事前に問い合わせること。
※その他変更に関する質問は、競技で使用する前に JJSA に問い合わせること。

SGPL.2.4 インテークゲート/スコープゲート

- ・ 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（脱落はペナルティ対象とする）
- ・ ゲートはポンプ吸入口の平面より下方に **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丸めなければならない。
- ・ 給水口天井部にスタッパーを単体で取り付けることは船体形状変更になるため許可できないが、インテークゲートと一体（ボルトオン不可）であれば使用できる。

SGPL.2.5 ライドプレート

- ・ 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。
- ・ ポンプカバープレートは純正品の後端より **100mm** 以上延長してはならない（SJ）
- ・ アフターマーケットハルの場合、製造メーカー純正品が存在しないため、元々装備されているものから **100mm** まで延長可能とする。
- ・ エクステンションの側面は危険が生じないよう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てはならない。

SGPL.2.6 トリムプレート

英文の Replacement は代替の意である。元々付いている部品からの交換を指す。元々プレートが付いていないのであれば取付けは不可とする

- ・ 固定、自動、ライダー制御の社外品トリムタブを使用できる。
- ・ 船体から取り外し可能な純正装備のトリムプレートは、社外品への交換または削除ができる。
- ・ 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る。
- ・ 危険を引き起こさないよう、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てはならない。

SGPL.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）

- ・ 純正品サイズを基準とし、厚みにおいてはバンパーとしての性能を保てる純正相当品を使用すること（フロントバンパーは純正相当の厚さとし、サイド・リヤバンパーは5mm～20mmとする）但し、メーカー・機種にバンパーが設定されていない場合は最低限、船首が覆われていなければならない。
- ・ その他フロントについては要問い合わせとする。
- ・ バンパーはネジ（トラス形状）、リベット等で完全に固定しなければならない。
- ・ 鋭利な状態や引っかかりのある状態での使用をしてはならない。
- ・ 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ければならない。
注) FRP やカーボン は船体の硬度と変わらないため、船体相当とみなす。この場合はデッキマットのようなスポンジ質またはゴム質の素材で覆う必要がある。
- ・ 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。
- ・ YAMAHA、KAWASAKI、SEA-DOO の純正バンパーはそのままで使用可能とする。社外品バンパーを使用の際、縦型フィン形状を含む形での制作はスポンソン効果とみなし形状変更、または交換を指示する場合がある。社外品は本体全幅から5mm～20mmまでの出幅とする。

SGPL.2.8 デフレクター

【アフターマーケットハル】

- ・ 承認されたアフターマーケットの船体は、OEM のトップデッキに専用付属パーツを取り付けることができる。トップデッキ（またはエンジンフード）には承認された形状で、船体の船首および前側に取り付けられ、水しぶきを逸らす構造とする。
- ・ フロントはフロントバンパーより前には出てはならない。
- ・ サイドは船体全幅の100mmまで突出しても可とする。
- ・ 危険のないよう、全縁は丸みを帯びておく必要がある。もし製品が破損状態で危険が伴う可能性があった場合、出走不可を通達する可能性がある。
- ・ 柔らかく柔軟なスプレーデフレクターは、船体側面やボンドフランジに取り付けることができる。
- ・ 危険が生じていなければ、デフレクターのいかなる部分も、純正のバンパーまたは側面モールディングは、鉛線で測定される。

【SUPER JET】

- ・ 柔らかく柔軟なスプレーデフレクターは、船体側面やボンドフランジに取り付けることができる。
- ・ 危険が生じていなければ、デフレクターのいかなる部分も、純正のバンパーまたは側面モールディングは、鉛線で測定される。

※その他変更に関する質問は、競技で使用する前に JISA に問い合わせること。

SGPL.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。バーエンドは最先端がグリップであること。
- ・ 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。
- ・ ランヤードによるエンジンストップ機能は必ず必要とする。
- ・ 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。
- ・ ステアリングレシオを変更するためのクイックターンステアリングの改造を行ってもよい。
- ・ 社外品のステアリングケーブルを使用してもよい。
- ・ ハンドルポールおよび取り付けブラケットは、変更または社外品を使用してもよい。

- ・ ハンドルポールブラケット取付けの際は、船体に対して加工の必要のないボルトオンタイプでなければならない（ケーブル、ワイヤー、配線等を通すための船体内外を通す穴の造成は不可とする）
- ・ ハンドルポール取り付け部は補強してもよい。
- ・ ハンドルポールアセンブリのライダー側最後端部分には柔軟なパッドを取り付ける必要がある。
- ・ （ポールアセンブリのライダー側最後端がチンパッドであればパッド効果のある素材とし、プラスチックやカーボンのままであることは不可とする。ハンドルバーブラケットが最後端であれば、その金属部分を柔軟なパッドで覆うこと）
- ・ [YAMAHA SJ]ケーブル、ワイヤー、ホース等を船体内から船体外に通す箇所は純正品の蛇腹ホース（FX1-61338-0000）とグロメット（EW2-61465-0000）を使用し、エアの流通量に変化が無いようにしなければならない。
- ・ アフターマーケットハルについては、船体原型よりも追加でエアダクトを開けたり、通気口を大きく加工してはならない。
- ・ 燃料コック等、船体外部から内部へ移設してもよい。元の穴は塞ぐこと。

SGPL.2.10 船体一般補修

- ・ 船体修理に関してパテおよびマットキットを追加することができ、カスタムペイントを行ってもよい。

SGPL.2.11 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。
- ・ 船体内に油分が多く残る可能性がある場合は、全てのビルジシステムを停止しなければならない。（船体外に油分の流出がある場合はペナルティレッドとする。エンジンプロー等想定外であってもこのルールは絶対的に適用される）

SGPL.2.13 通気口 / 浮力体

- ・ エンジンコンパートメントの換気チューブは改造、社外品の使用、または取り外してもよい。
- ・ 入口と出口の開口部を拡大することはできない。
- ・ ベントは、シールドまたはプラグで塞ぐことができる。
- ・ SKI クラスの社外品フードへの交換を行ってはならない（SJ）
- ・ SKI クラスの純正フードへの一切の改造・加工を行ってはならない（SJ）
- ・ 通気口はシールドまたは塞がれている可能性がある。
- ・ SKI クラスにおいて、フードへの他の変更は許可されない。
- ・ 船体内の浮力体は無くしたり、削減してはならない。（もし沈没するような事態が発生した場合、自身にて引上げ義務が発生する。ペナルティレッドとする）
- ・ ハンドルポール交換等に関して浮力体が軽減される場合、浮沈性能が損なわれないように計算した上で取り換えおよび取付けを行うこと。

SGPL.2.13 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。

SGPL.2.13 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。ただし、水やその他の液体などは許可しない。

SGPL.3 エンジン

SGPL.3.1 エンジン（排気量 1500cc まで）

- ・ 純正状態の圧縮比、ドーム、プロファイル、スカート長さ、形状、および材料の種類が変更されていない限り、交換用のピストンアセンブリを使用できる。

- ・ 交換用ピストンアセンブリの重量は、元の機器の±25.00%以内でなければならない。
- ・ **社外品のピストンは、JISAの書面にて写真付き書類により承認を得る必要がある。**
- ・ エンジン排気量はクラス指定を超えてはならない。
- ・ シリンダーポートの面取りは最大角度 30 度/1mm 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た状態で、ビードブラストによってクリーニングできる。
- ・ 吸気ポートと排気ポートは、ビードブラスト、スチールウールや Scotch-Brite®などの研磨材でクリーニングしてはならない
- ・ ※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処理。形状変更を目的に研磨、切削するのではなく、主に汚れ落としを目的としたブラスト処理法のことである。
- ・ YAMAHA TR-1 エンジン搭載艇のマフラーのレゾネーターは外してもよい。 ※その際に必要な EX パイプは社外品で対応してもよい。
- ・ Kawasaki SXR エンジンを使用の際は、マフラー、排気マニフォールド以降船体外に至るまでのパーツは純正品のままとし、一切の加工をしてはならない。
- ・ 排気ホースも変更できない。割れの補修による溶接や、センサーを取り付けた後の穴を塞ぐことは可能とする。
- ・ 排気の船体外出口のテールパイプ（出口のゴム製パーツ）に至るまで純正品としなければならない。
- ・ ウォーターボックスの修理は、元の形状に復旧することを絶対条件として溶接修理を行うことができる。ただし、JISA に対し書類、もしくは何らかの認定を必要とする。それ以外の溶接行為は改造とみなしペナルティレッドの対象とする（**日本ルール、海外戦は不適合**）
- ・ アフターマーケットハルのウォーターボックスは純正品が存在しません。ウォーターボックスは必要であるため、JISA 承認のウォーターボックスの使用を義務づけ、さらに騒音対策が確実にできるようにすること。取付けにあたりマフラーの加工はできない。

SGPL.3.2 クランクシャフト

- ・ クランクシャフトは搭載エンジン純正のままである必要がある。
- ・ 純正品と寸法を維持する限り、交換用のベアリングおよびベアリングシェルは使用してもよい。

SGPL.3.3 カムシャフト

- ・ カムシャフトは搭載エンジン純正のままではなければならない。
例：Kawasaki SX-R エンジンに Kawasaki ultra310 のカムシャフトを使用するなど、同型エンジンであっても他機種の物は使用できない)
- ・ **カム山（カムロブ）は SXR 純正品のままとし、一切の加工、変更はできない。**
- ・ 純正品と寸法を維持する限り、交換用のベアリングおよびベアリングシェルは使用してもよい。
- ・ カムシャフトのタイミングは変更してもよい。
- ・ **調整可能なカムシャフトスプロケットをカムシャフトに取り付けることができる（社外品スプロケット可とする。ただしカム山（カムロブ）での変更はできない）**

SGPL.3.4 吸排気バルブ

- ・ 吸排気バルブは、純正品または社外品のシムを使用することができる。
- ・ 交換用のバルブまたはバルブシートは、OEM 品の重量と寸法を維持する限り、OEM に限定されない。

SGPL.3.5 クーリングシステム

- ・ エンジンの冷却システムは改造または社外品を使用してもよい。
- ・ 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である（注 SSK6.2、SSK6.3 参照）
- ・ すべてのバイパスフィッティングは、他のライダーに危険を及ぼさないよう、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）は改造または社外品を使用してもよい。
- ・ 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。
- ・ エンジンロングブロックにフィッティングを追加することはできない（ヘッド、シリンダー、クランクケース、マフラーに直接穴あけ、フィッティングの追加は不可とする）
- ・ エンジンブロックから取り外し可能なウォーターインレットカバーに、追加の冷却水供給ラインを追加することができる。
- ・ 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）は許可されていない。
- ・ 冷却システムフラッシュキットは許可されている。
※日本では冬季にハンドルまで温水（排水）を上げてくる、いわゆる【ぬくぬくキット】が存在する。こちらの使用は4月までは認めるが、5月以降はホースも取り外した上で使用停止すること。他ライダーに影響をあたえる横方向への噴水は禁止とする。

SGPL.3.6 バルブカバー（ヘッドカバー）

- ・ 搭載エンジン純正品を使用すること。
- ・ バルブカバーは美観目的、または軽量化目的でのみ変更、または交換することができる。
- ・ 追加のフィッティング等は取り付けできない。

SGPL.3.7 一般補修部品

- ・ 一般的なメンテナンス部品（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、水ホース、燃料ライン、クランプおよびファスナー）の交換は、以下の条件を満たす限り純正部品に制限されない。
- ・ 交換用ガスケットの使用は可能であるが、OEM 部品と同じ種類のものでなければならない（例：シート、Oリングなど、および純正品の対応物と同じ厚さとする）。
- ・ ファスナー（例：ボルト、ナット、ワッシャー）は、元々装備されたファスナーにロック機構が組み込まれている場合を除き、チタン製にすることができない。
- ・ 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、純正装備されていない限りチタン製に変更することはできない。
- ・ ボルト、ナット等はロック機構を組み込むことができる。
- ・ クランプは、完全に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いないと認められない。

SGPL.3.8 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とバルブスプリングリテーナーを使用してもよい。

SGPL.4 空気/燃料供給**SGPL.4.1 電子燃料噴射システム（フューエルインジェクター）**

- ・ USCG UL-1111（米国船舶関係の電気系や配線に関する安全基準）または SAE J-1928（船舶用電気機器の保護及び設置、エンジンの電気的安全性）のマリンバックファイア火炎防止装置テスト基準を満たす火炎防止装置を設置する必要がある。
- ・ エアフローセンサーが装備されていない場合は、フレイムアレスターとスロットルボディ間のダクトを変更するか、フレイムアレスターとエアフローセンサー間のダクトをアフターマーケット製で取り付けることができる。
- ・ エアフローセンサーの下流のエアフローを変更することは許可されていない。
- ・ インテークマニホールドのすべての部分は、元の装備のままにしておく必要がある。
- ・ OEM 火炎抑制防止装置としてリボンシステムが採用されているユニットでは、空気の流れが増加せず、循環フィルターによって十分な火炎抑制が達成される限り、リボンを取り外すことができる。
- ・ 社外品インテークアップグレードキットは使用してもよい。
- ・ OEM のエアフロー仕様を維持するためにアフターマーケットパーツを使用してもよい。
- ・ 販売資料または製品の説明で部品またはキットがパフォーマンスの向上用であると定義されている場合でも、この規定の適用は無効にならない。
- ・ ターボチャージャーおよびスーパーチャージャーシステムは使用できない。
- ・ アイドルコントロールは変更またはアイドルリングスピードを停止してもよい。
- ・ オイルキャッチタンクは純正品に加え追加してもよい。
- ・ インテークマニホールドは改造してはならない。
- ・ オイルキャッチタンクの改造、加工はしてはならない。

【フレイムアレスター（日本ルール）】

- ・ **※注 海外レースでは違反になる。**
- ・ 改造してもよい。ただし純正同等のフレイムアレスターを装備すること（**海外戦は USCG 認定品のみに使用可能とする**）**※注 改造は推奨しない。**
- ・ 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行ってもよい。但し、脱落やホースの抜けの無いようにすること。（**海外戦は USCG 認定品のみに使用可能とする**）**※注 改造は推奨しない。**
- ・ ブローバイホースのガスはインテークに戻すかエアフィルターを取り付けて大気開放してもよい。または閉鎖してもよい。（**※注 大気開放する場合、船体内に油分流出の可能性がある場合はワンウェイドレンシステムやビルジシステムを閉鎖しなければならない。ペナルティレッド対象とする**）
- ・ 社外品ホースを使用する場合は耐熱、耐油性のある物を使用しなければならない。
- ・ フレイムアレスターに水吸入防止の耐油、耐火、耐熱性のフィルターやカバーを取り付けてもよい。
- ・ スロットルボディは純正品を使用し、加工、改造をしてはならない。
- ・ フューエルポンプは純正品を使用しなければならない。（脱落、分離防止のための補強のみ加工してもよい）
- ・ フレイムアレスターに水吸入防止の耐油、耐火、耐熱性のフィルターやカバーを取り付けてもよい。
- ・ 元々装備のない機種もキャッチタンクを取り付け、使用してもよい。
- ・ 外付けのガードルキット・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。
- ・ レース艇として Kawasaki SXR エンジンを選択の場合、IJSBA 承認の Restrictor Plate を装着しなければならない。（それ以外であっても Restrictor Plate と同径の穴のプレートを使用すること）
- ・ スロットルスプリングは純正と同様にテンションのある状態で 2 本がけである必要がある。ただしアクセルオフで確実にバタフライが閉じなければならない。

- ・ スロットルケーブルの劣化や作動不良に注意すること。作動不良がある場合はワイヤー交換、またはスプリングを強化することを要請する。
※注 日本ルールである。海外レース、ワールドシリーズは要問い合わせとする
- ・ フューエルポンプは純正品を使用しなければならない。
※注 日本ルールである。脱落、分解防止の補強のみ加工してもよい。海外戦は不可とする
- ・ 燃料キャップ、フィルターは共に純正品を使用しなければならない。
- ・ アフターマーケットハルは社外燃料キャップでもよい。
- ・ 船体外に備え付けた燃料キャップは脱落防止のチェーンを取り付けなければならない。
- ・ 燃料キャップとフィルター間のパッキンは劣化していない純正品を使用しなければならない。

SSK.4.2 * 該当外項目の為、削除。

SSK.4.3

- ・ 燃料インジェクターと燃料ポンプは改造および変更してはならない。
- ・ 燃圧レギュレーター（社外品メーター）の追加、交換は不可とする。
- ・ 燃料ホースラインは純正品を使用すること（最新型はホースクランプが付いていない場合がある）
- ・ 燃料ホースのクリップは純正品を使用するか、絞めタイプのホースバンドを使用しなければならない（燃料系ホースにネジ式ホースバンドは禁止とする）

SGPL.5 点火および電子機器

SGPL.5.1 バッテリー

- ・ バッテリーは社外品と交換してもよい。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へのリチウムイオンバッテリーの使用は禁じられているため、不可とする（日本ルール）

SGPL.5.2 ECU/ECM

- ・ ECU/ECM は純正品を使用しなければならない。
- ・ 元の ECU/ECM は、追加の入力または出力を提供しない限り、プログラムの書き換えをすることができる。
- ・ 配線、接続は変更することができない。
- ・ 追加のセンサー（例:排気ガス温度、デトネーションセンサーなど）は一切追加できない。
- ・ エンジン温度センサーは無効にすることができる。
- ・ アース線は追加してもよい。

SGPL.5.3 スパークプラグ

- ・ 社外品のスパークプラグを使用してもよい（スパーク温度の違うものも使用可とする）

SGPL.6 ドライブライン

SGPL.6.1 ポンプ/インペラー

【アフターマーケットハル】

- ・ インペラー、インペラーハウジング、ステ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。
- ・ 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（社外ハルの場合は元に設定されたポンプ長を基準とする）
- ・ 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。

【Super Jet】

- ・ インペラーは元の直径が維持されることを条件に、改造または社外品を使用することができる。
- ・ 純正内径仕様内の交換用ウェアリングを使用できる。
- ・ 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。
- ・ 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（ベーンガイド）、ポンプノズル、ステアリングノズル、ポンプキャップ（テールコーン）は純正品を使用すること。いかなる加工、社外品も使用してはならない。
- ・ ウォーターライン追加は許可されているが、その際でもポンプ（ベーンガイド）にフィッティングを追加できない。

SGPL.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）については、研削表面仕上げ、研磨、ショットピーニングなどを含むいかなる改造もしてはならない。
- ・ 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。

※※※ このクラスは

- ① アフターマーケットハルに TR-1 エンジン搭載艇
 - ② アフターマーケットハルに Kawasaki SXR エンジンを搭載艇 (with Restrictor Plate)
 - ③ YAMAHA SJ 4st
- の 3 種が使用できる。

TR-1 1100cc エンジン搭載艇はストッククラスレギュレーションとなる。

SXR 1500cc エンジン搭載艇は排気量が大きいため、リストラクタープレートを装備しなければならない。

どれもエアクリーナーは交換してもよい。

どれも ECU の書き換えは行ってもよい。

どれも水まわりは変更してもよい。

どれもポンプ、ポンプノズル、ステアリングノズルは社外品を使用してもよい。

アフターマーケットハルはウォーターボックスが無いので承認品を付けること。

YAMAHA SJ はレゾネーターをキャンセルしてもよい（社外パーツ使用可とする）