

① 【 SKI GP 】 PRO SKI GP / PRO-AM WOMEN SKI GP / EXPERT SKI GP / M SKI GP

SKGP.1 スキーGP クラスコンペション

- ・ 排気量：2 ストロークエンジンの最大排気量は 1300cc 以下とする。
- ・ 自然吸気 4 ストロークエンジンの最大排気量は 1500cc 以下とする。
- ・ 乾燥重量：114kg 以上とする。
- ・ ボンドライン全長：246.38cm / 97in 以下とする。
(Kawasaki SX-R は純正サイズから変更不可 265.48cm / 104.52 in)
- ・ ボンドライン全幅：50.8cm / 20 in 以上、76.2cm / 30 in 以下とする。
- ・ 4 ストロークエンジンにスーパーチャージャーまたはターボチャージャーを装備したスキー艇の最大排気量は、1100cc 以下とする。
- ・ 排気量 900cc 以下の強制誘導式 4 ストロークエンジンは、11psi を超えるブースト圧を禁止する。
また、JISA 承認の装置を装着しなければならない。
- ・ 排気量 900cc を超える強制誘導式 4 ストロークエンジンは、9psi を超えるブースト圧を禁止する。
また、JISA 承認の装置を装着しなければならない。
- ・ **GP クラスにおいて KAWASAKI SX-R (1500cc) を使用する場合は、純正ハルおよびトップデッキのままで参加可能とし、純正ハルの材質および形状の改造・加工を禁止する。**
- ・ Kawasaki SX-R 以外のアフターマーケット船体は、船体長を最大 246.38cm / 97 in 以下とし、JISA の認可を受けた船体のみ使用を許可する。

【対象船体】 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 / その他。

※その他の船体形状については、競技使用前に事前の問い合わせおよび認可申請を行うこと
(本クラスは IJSBA のホモロゲーション承認を必須とする)。

※承認されていない船体の競技参加および出場は認めない(自作艇は不可とする)。

※いかなる場合も水面上へのオイル流出を禁ずる。

※いかなる船体も不沈性能を維持しなければならない(違反時はペナルティレッドの対象とする)。
検査時に投入した浮力体は、取り外してはならない。

SKGP.1.1 一般規定：

- ・ すべての船体は、本規則で交換が必須または変更が許可されている場合を除き、ストック状態(ノーマル、純正、無加工)を維持しなければならない。
- ・ ルールブックに記載のない変更および改造は禁止する。
- ・ 船体識別番号は、製造元が提供した状態のまま表示されなければならない。
- ・ 変更や改造に関する質問は、競技使用前に JISA へ問い合わせること。事前確認なく大会に参加した場合はペナルティの対象とする。
- ・ 水上艇は、競技において安全に運用できるよう材料選定および製造を行うこと。
- ・ 船体は不沈性能を有し、それに見合う浮力体を搭載しなければならない。船体が沈没した場合は競技者自身が責任を持って引き上げしなくてはならない。[ペナルティレッド]

SKGP.1.2 部品の互換性：

- ・ 当該機種純正部品は、同モデルの純正部品へのアップデートおよびバックデートを許可する。ただし、規則で置換や変更が許可されている場合を除き、当該部品は無加工のままボルトオンで装着できなければならない。

SKGP.1.3 サウンドレベル

- ・ 騒音レベルは、15m の距離において 86dB(a) を超えてはならない。
- ・ レース中においても騒音レベルの計測を実施する場合がある。
- ・ 騒音レベルが超過していると判断した場合は、走行テストおよび計測を要求する。その際のチーム員またはメカニックの立ち合いは 1 名までとする。
- ・ 騒音超過が確認された場合はペナルティの対象とする（規定値内に収まらない限り出場不可とする）
- ・ エンジン始動時、水中以外ではサイレンサーの使用を義務付ける（ルールブック参照）

SKGP.1.4 燃料

- ・ 燃料は国内基準を満たすガソリンを使用しなければならない（有鉛ガソリンは不可とする）。

SKGP.2 船体 / ハル**SKGP.2.1 曳航ループ**

- ・ 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。
 - ・ 取り付けるワイヤーの直径は 10cm 以上のループ状とすること。
 - ・ 曳航中にループが切断した等の場合は、レッドカード（当該ヒート失格）とする。
 - ・ 船体の平面を超えて突出する牽引フックは、取り外さなければならない。
- ※曳航ループのワイヤー製義務化は、救助およびコース外曳航を速やかに行うための措置である。ワイヤーのささくれ放置やバンパー裏への収納など、迅速な作業を妨げる状態にしてはならない。

SKGP.2.2

- ・ 船体は、承認機種を使用しなければならない（前項参照）
- ・ 以下の条件を満たした場合に限り、改造または社外品への交換を許可する。
- ・ 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（レ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。
- ・ 2017 年以降のカワサキ SX-R は、社外品のトップデッキを使用できない（船体長が規定の 246.38cm を超えるため、アッパーおよびローともに純正状態でのみ使用可能とし軽量化は不可とする）
- ・ JISA において JCI 検査機構の検査証と照合する場合がある。未承認機種の参加は認めない（IJSBA ホモロゲーション通過を必須とする）
- ・ デッキおよびハルは修理を許可する。ただし、修理に際して元の形状を 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船体は、OEM 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ィフレクターを使用できる場合がある。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・前側に取り付け、水しぶきを逸らす構造とする。
- ・ スプレーディフレクターのフロント部はフロントバンパーより前に突出してはならない。
- ・ サイド部は船体全幅から 100mm までの突出を許可する。
- ・ 危険防止のため、全縁は丸みを帯びていなければならない。
- ・ 製品が破損し危険を伴うと判断された場合、出走不可を通達することがある。

- ・ Kawasaki SX-R への取り付けは許可しない。
 - ・ 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。
 - ・ バルクヘッドについて、SX-R は Kawasaki 純正品を使用すること。アフターマーケットハルは社外品の流用を許可する（当該社外品船体から見た社外品の使用を可能とする）
 - ・ デッキは内部補強を施すことができる。
 - ・ 船体のボンドフランジ部品が分離 / 再接合されている場合、YAMAHA、KAWASAKI、SEA-DOO と同程度以上の接着力を有する方法（高強度接着剤など）で接合しなければならない。
 - ・ 船体にフットホールが装備されている場合は、これを塞がなければならない。
- ※その他、変更に関する疑義は競技使用前に JJSA へ問い合わせること。

SKGP.2.3 船体寸法および付属物

- ・ 船体は、改造または社外品の使用を許可する（SX-R は不可とする）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てはならない。
 - ・ フィン、ラダー、スケグ等の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（特にオリジナルパーツを制作・加工した場合等）は競技使用前に JJSA へ問い合わせること。

SKGP.2.4 スポンソン

- ・ 最大 4 つのスポンソン装備を許可する。日本国内ルールにおいてはフロントスポンソンもスポンソンとしてカウントするため、規定に不明点がある場合は JJSA に確認すること。
- ・ 純正スポンソンは、改造、変更、取り外し、または社外品の使用を許可する。
- ・ シングルスポンソンの場合、各スポンソンの全長は **91.45cm / 36 in** を超えてはならない。
- ・ フロントスポンソンとリヤスポンソンの合計長は以下の通りとする。

社外ハル：前後の合計 1,524mm / 97 in まで。

SX-R ハル：前後の合計 2,286mm / 90 in まで。

SXR 例：フロントスポンソン 1,500mm + リアスポンソン 500mm = 合計 2,000mm → OK

- ・ スポンソンは、水平面測定においてハル側面から **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。
- ・ スポンソンのいかなる部分も、ハル側面と底面が交差する点より **63.5mm / 2.5 in** 以上、下方に突出してはならない（この場合の底面とは、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）

注）ストックレギュレーションとは異なる。ストックは 38mm 以上、下方に突出してはならない。

- ・ スポンソンのカウント方法は以下の通りとする。
- ・ 一体物は 1 つ、分割物はそれぞれ 1 つとしてカウントする。
- ・ 垂直気味の羽状（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。
- ・ 船体のサイドボンドフランジ部が垂直フィン形状を有する場合、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・フィン状の物が溶接等で分割不可能な一体型となっている場合はスポンソンベースとみなし、独立した 1 つとはカウントしない（ただし、ベースに付随する羽状部分は下方 63.5mm の規定を超えてはならない）
- ・ 羽・フィン状の物を取り付けずベースのみを使用する場合も 1 つとしてカウントする。

- ・ スポンソン外側に突出するネジは、なべ型またはトラス型を使用しなければならない（埋め込みの場合は除く）。ワッシャー自体にスムージング性能がある場合は事前確認を要する。
- ・ 社外品または改造されたスポンソン（羽本体を含む）は、全面および全周囲において厚さ 6mm 以上を維持しなければならない。
- ・ 危険防止のため、全縁には丸みを付けなければならない。
- ・ 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、スケグ等の危険を引き起こす付属物は取り付けてはならない。
- ・ ボンドフランジ内側への取り付けを許可するが、スポンソンのいかなる部分もボンドフランジ（バンパーを取り外した状態）下部から **38mm** を超えてはならず、かつ水平面測定時にボンドフランジの外側にはみ出してはならない。内側のスポンソン（羽）も厚さ **6mm** 以上を維持すること。
- ・ 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、ボンドライン上の凹部に至る形状での作成を許可する。

※特殊形状のもの等、審議の可能性のあるものは事前に JJSA へ問い合わせること。

SKGP.2.5 インテークゲート/スコープゲート:

- ・ ゲートの改造または社外品の使用を許可する。
- ・ ゲートの取り外しを禁止する。最低 1 本のバーが駆動軸と平行となるタイプを使用しなければならない（脱落時はペナルティの対象とする）
- ・ ゲートは、ポンプ吸入口の平面より下方に **12mm** を超えて突出してはならない。
- ・ 全縁は、危険防止のために丸みを帯びていなければならない。

SKGP.2.6 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の改造または社外品の使用を許可する。
- ・ 後部の延長を許可するが、純正プレートの幅を超えてはならない。
- ・ 延長の限度は、SX-R は純正品後端より **100mm** までとし、アフターマーケットハルは既存の装備されているものから **100mm** までとする。
- ・ 危険防止の為、エクステンション側面は丸みを帯びていなければならない。
- ・ フィン、ラダー、スケグ等の付属物は取り付けてはならない。

SKGP.2.7 トリムタブ（アフターマーケットハルのみ対象、SX-R は取付不可）

英文の Replacement は[代替]を意味している。既存部品からの交換。

- ・ 固定式、自動式、またはライダー制御式の社外品トリムタブの使用を許可する。
- ・ 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取り外しを許可する。
- ・ トリムタブは滑走面の幅を超えてはならず、また元の滑走面後端から **100mm** を超えて延長することはできない。
- ・ **トランサムに取り付けられた全てのハルエクステンションは、トリムタブとみなす。**
- ・ 危険防止の為、全てのエッジは丸みを帯びていなければならない。
- ・ フィン、ラダー、スケグ等の付属物は取り付けてはならない。

SKGP.2.8 バンパー

- ・ 危険を生じない社外品バンパーの使用を許可する。
- ・ 船首から船尾までの全周は、非金属かつ柔軟な素材（ゴム、プラスチック等）のバンパーで覆われていなければならない。
- ・ 純正品の寸法を基準とし、バンパーとしての性能を維持でき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、サイドおよびリヤバンパーは **5mm~30mm** とする）。ただし、メ

カーや機種にバンパーの設定が存在しない場合は、最低限船首が覆われていなければならない
(その他のフロント部分については要問合せ)

- ・ バンパーはネジ（トラス形状）、リベット等を用いて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禁ずる。
- ・ 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と同等以上の柔軟性を有す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、バンパーとして認めない。この場合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（船体メーカー標準装備の場合は除く）

- ・ バンパーを固定する金属製のネジやリベット等は、バンパー表面を超えて突出してはならない。
- ・ YAMAHA、KAWASAKI、SEA-DOO の純正バンパーはそのまま使用可能とする。社外品バンパーを使用する際、縦型フィン形状を含む形状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。

SKGP.2.9 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ることを許可する。
- ・ 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ーリングの周囲を超えて突出してはならない。
- ・ SX-R ボディに対し、社外船体に見られるようなアッパーデッキまたはエンジンフードに取り付け可能なスプレーデフレクターは装備不可とする（アッパーデッキのデフレクターについては SKGP.2.2 を参照のこと）。

SKGP.2.10 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、改造または社外品の使用を許可する。バーエンドの最先端はグリップでなければならない。
- ・ ハンドルバーカバーは、改造または取り外しを許可する。
- ・ 社外品のスイッチおよびスイッチハウジングの使用を許可する。
- ・ ランヤードによるエンジンストップ機能は必ず装備しなければならない。
- ・ ステアリングシャフト、ステアリングシャフトホルダー、およびハンドルホルダーは社外品の使用を許可する。
- ・ ハンドルバーは、取り付けブラケットにパッドを装着するか、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。
- ・ 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への改造を許可する。
- ・ 社外品のステアリングケーブルの使用を許可する。

SKGP.2.11 ハンドルポール

- ・ ハンドルポールおよび取り付けブラケットは、変更または社外品の使用を許可する。
- ・ ハンドルポール取り付け部の補強を許可する。
- ・ ハンドルポールアセンブリの最後端部分には、柔軟なパッドを取り付けなければならない（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る場合はパッド効果のある素材とすること。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る場合は、その金属部分を柔軟なパッドで覆うこと）。

SKGP.2.12 一般補修

- ・ 船体修理に関して、パテおよびマットキットの追加、ならびにカスタムペイントを許可する。

- ・ SX-R はバルクヘッド周辺にクラックが発生しやすいため、バルクヘッドサポートの使用を認める（日本国内ルール）。

SKGP.2.13 ビルジシステム

- ・ 純正ビルジポンプは、改造および取り外しを許可する。
- ・ 危険を引き起こさない社外品のビルジ排出システムの取り付けを許可する。
- ・ 船体内に油分が多く残る可能性がある場合は、すべてのビルジシステムを停止しなければならない（船体外への油分流出はペナルティレッドの対象とする。エンジンプロー等の想定外の事態であっても、本規則違反は絶対的に不可とする）

SKGP.2.14 浮力体

- ・ エンジンルームのフォームは、取り外し、改造、または社外品の使用を許可する。
- ・ 船体は不沈性能を有し、それに見合う浮力体を搭載しなければならない（船体が沈没した場合、競技者自身が責任をもって引き上げなければならない。[ペナルティレッド]
- ・ 不沈性能違反の艇体は JCI にて再検査を受け、証明書を入手の上、提出しなければならない。
- ・ フォームの除去による部品の移動は不可とする。
- ・ 船体の内側ライナーまたはデッキフォームを除去するための切断や改造を禁ずる。

SKGP.2.15 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等の使用は許可しない。

S KGP.3 / SKGP.4（削除項目）：現在 2 ストローク艇での出場規定はないため項目を削除する。必要時は事前問合せを要する。

SKGP.5 点火システム

SKGP.5.1 一般

- ・ 点火システム、電気ボックス、フライホイール、およびフライホイールカバーは、改造または社外品への交換を許可する。
- ・ バッテリー充電回路の無効化または取り外しを許可する。
- ・ ECU およびその他電子機器（レギュレーター、イグニッションコイル、フライホイール、充電系統、点火タイミングプレート、電装ボックス、その他センサー類）は社外品の使用を許可する。
- ・ フューエルインジェクターは改造または社外品の使用を許可する。
- ・ 燃料ポンプは社外品の使用を許可する（インタンク、アウトタンクのいずれも可とする）。

SKGP.5.2 バッテリー

- ・ バッテリーおよびバッテリーボックスは社外品の使用を許可する。但しバッテリーボックス内に収まり完全に固定されていなければならない。
- ・ バッテリーの移設を許可する。
- ・ JCI 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が禁じられているため、当競技においても使用不可とする。

SKGP.5.3 センサー

- ・ エンジン温度センサーアセンブリは、切断または取り外しを許可する。

SKGP.6 エンジン — 4 ストローク (1100 cc以上 1500cc)

SKGP.6.1 エンジンブロック:

- ・ エンジンブロックは、純正メーカーが提供するものを使用しなければならない。

- ・ カワサキ SX-R (1500cc) 艇を使用する場合を除き、どのメーカーの船体間でもエンジンの交換を許可する。
- ・ オイルラインおよびウォーターラインの内部の変更・加工を許可する。
- ・ シリンダーブロックのヘッドガスケット面は機械加工を許可する。
- ・ **ブローバイガスの船体内での大気開放を許可する。但しいかなる場合も船体外への油分流出を禁止し、違反時はペナルティの対象とする。**
- ・ **船体内での垂れ流しを禁ずる。**
- ・ **船体内船底部に油分が多い場合は、船体外に繋がるいかなるビルジシステムも停止しなければならない（ワンウェイシステム、ノーマルビルジシステム、電動ビルジシステム等の停止）。違反時はペナルティの対象とする。**

SKGP.6.2 ヘッド / シリンダー / クランクケース

- ・ オリジナルのシリンダーヘッド鋳造物（純正ヘッド）を使用しなければならない。
- ・ 吸気ランナーおよび排気ランナーの改造を許可する。ランナーへの材料追加を許可する。
- ・ 吸気ポートおよび排気ポートの改造（ポート径、形状の変更を含む）を許可する。
- ・ 燃焼室の改造を許可する。
- ・ 吸気バルブおよび排気バルブの配置・本数は、純正品と同一でなければならない。
- ・ ヘッドガスケット面の機械加工を許可する。
- ・ シリンダーの加工（オイルライン、外部ウォーターラインフィッティング等）を許可する。
- ・ クランクケースの加工（内部切削、外部フィッティング等）を許可する。

SKGP.6.3 バルブ/バルブスプリング/カムシャフト

- ・ 社外品のバルブトレインコンポーネントは、純正状態の起動方法と同一でなければならない（例：カムシャフト起動からソレノイド起動への変換等は不可とする）
- ・ バルブは純正または社外品のシムによる調整を許可する。
- ・ バルブスプリングは改造または社外品の使用を許可する。
- ・ カムシャフトは社外品の使用を許可する。ただし、本数は純正と同一でなければならない。
- ・ 元のベアリングと同一寸法のタイプを使用しなければならない。
- ・ カムタイミングの変更を許可する。
- ・ カムギア、テンショナー、チェーンまたはベルトは、改造または社外品の使用を許可する。

SKGP.6.4 ピストン

- ・ 社外品のピストンアセンブリの使用を許可する。
- ・ エンジン排気量はクラス指定の上限を超えてはならない。

SKGP.6.5 クランクシャフト

- ・ クランクシャフトは、改造または社外品の使用を許可する。
- ・ クランクシャフトの総重量は、純正品の+5%以内でなければならない。
- ・ 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の使用を許可する。

SKGP.6.6 バランサー

- ・ エンジンのバランス調整アセンブリは、変更または社外品の使用を許可する。

SKGP.6.7 コンロッド

- ・ 金属製の社外品コンロッドの使用を許可する。ロッド長の変更を許可する。

SKGP.6.8 エキゾースト

- ・ 排気システム（マニホールド、接続パイプ、ホース、マフラー等）は、改造または社外品の使用を許可する。
- ・ ウォーターボックスは騒音対策が施された社外品を装着しなければならない（日本国内ルール。海外戦においては要確認とする）
- ・ スルーハルエキゾーストは社外品の使用を許可する。
- ・ **社外船体に純正品として付属するものであっても、音量超過は認めない。**
- ・ 排気音が規定を超える可能性があるとして判断した場合、単独走行（全開走行）による計測検査を実施することがある。規定超過と判定された場合は即座に消音対策を命じ、規定値内に収まらない限りレースへの参加を認めない。

SKGP.6.15 一般補修

- ・ 一般的な補修部品（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、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、燃料フィルター、オイルフィルター、クランプ、留め具など）の交換は、社外品の使用を許可する。
- ・ クランプは完全にロックしなければならない。
- ・ ホースおよび燃料ラインは、純正品と同等以上の性能を有するものでなければならない。

SKGP.7 エンジン — 4 ストローク (1100 cc以下)**SKGP.7.1 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 **1100 cc**以下である限り、純正メーカーの船体間で交換してもよい。
- ・ オイルラインまたはウォーターラインにさらされた表面への内部修正はしてもよい。
- ・ シリンダーブロックのヘッドガスケット面は機械加工してもよい。
- ・ **ブローバイガスは船体内での大気開放は可能。但しいかなる場合も船体外への油分流出は禁止。ペナルティ対象。**
- ・ **船体内での垂れ流しは禁止。**
- ・ **船体内船底部に油が多い場合は船体外に繋がるいかなるビルジシステムを停止しなくてはならない。（ワンウェイシステム停止。ノーマルビルジシステム停止。電動ビルジシステム停止。）**
- ・ 排気量 1100cc 以下である限りにおいて、純正メーカーの船体間でのエンジン交換を許可する

SKGP.7.2 ヘッド / シリンダー / クランクケース

- ・ オリジナルのシリンダーヘッド casting（純正ヘッド）を使用しなければならない。
- ・ 吸気ランナーおよび排気ランナーの改造を許可する。ランナーへの材料追加を許可する。
- ・ 吸気ポートおよび排気ポートの改造（ポート径、形状の変更を含む）を許可する。
- ・ 燃焼室の改造を許可する。
- ・ 吸気バルブおよび排気バルブの配置・本数は、純正品と同一でなければならない。
- ・ ヘッドガスケット面の機械加工を許可する。
- ・ シリンダーの加工（オイルライン、外部ウォーターラインフィッティング等）を許可する。
- ・ クランクケースの加工（内部切削、外部フィッティング等）を許可する。

SKGP.7.3 バルブ

- ・ 社外品のバルブトレインコンポーネントは、純正状態の起動方法と同一でなければならない（例：カムシャフト起動からソレノイド起動への変換等は不可とする）

- ・ バルブは純正または社外品のシムによる調整を許可する。
- ・ バルブスプリングは改造または社外品の使用を許可する。
- ・ カムシャフトは社外品の使用を許可する。ただし、本数は純正と同一でなければならない。
- ・ 元のベアリングと同一寸法のタイプを使用しなければならない。
- ・ カムタイミングの変更を許可する。
- ・ カムギア、テンショナー、チェーンまたはベルトは、改造または社外品の使用を許可する。

SKGP.7.4 ピストン

- ・ 社外品のピストンアセンブリの使用を許可する。
- ・ エンジン排気量はクラス指定の上限を超えてはならない。

SKGP.7.5 クランクシャフト

- ・ クランクシャフトは、改造または社外品の使用を許可する。
- ・ クランクシャフトの総重量は、純正品の+5%以内でなければならない。
- ・ 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の使用を許可する。

SKGP.7.6 バランサー

- ・ エンジンのバランス調整アセンブリは、変更または社外品の使用を許可する。

SKGP.7.7 コンロッド

- ・ 金属製の社外品コンロッドの使用を許可する。ロッド長の変更を許可する。

SKGP.7.8 エキゾースト

- ・ 排気システム（マニホールド、接続パイプ、ホース、マフラー等）は、改造または社外品の使用を許可する。
- ・ 社外船体に純正品として付属するものであっても、音量超過は認めない。
- ・ スルーハルエキゾーストは、危険が生じない限りにおいて改造または社外品の使用を許可する。
- ・ 排気システムのチューニング部分は、船体外部へ突出してはならない。
- ・ 排気ガスの出口位置は、ボンドフランジ下部のトランサムへの移動を許可する。
- ・ **ウォーターボックスは、JISA 認定品に限定する。**
- ・ **排気音が規定を超える可能性がある」と判断した場合、単独走行（全開走行）による計測検査を実施することがある。規定超過と判定された場合は即座に消音対策を命じ、規定値内に収まらない限りレースへの参加を認めない。**

SKGP.7.9 冷却システム/ウォーターライン

- ・ 冷却システムは、変更または社外品の使用を許可する。冷却ラインの追加を許可する。
- ・ 社外品のウォーターバイパスシステムの使用を許可する。
- ・ 冷却システムのバイパスフィッティングは改造、社外品交換、再配置を許可する。ただし、他競技者への危険を避けるため、下向きまたは後方へ向けなければならない。
- ・ 冷却システム全体で使用されるバルブ（サーモスタット、圧力調整器、ソレノイド等）は、固定式または自動式でなければならない。運転中の手動操作により冷却水の流れを変更できる装置は使用不可とする。
- ・ 純正サーモスタットは、取り外し、改造、または社外品の使用を許可する。
- ・ 冷却システムフラッシュキットの使用を許可する。

SKGP.7.10

- ・ オイルリザーバーのバッフルは改造、および追加を許可する。

- ・ オイルポンプは改造または社外品の使用を許可する。

SKGP.7.11

- ・ バルブカバーは、外観向上または軽量化の目的に限り交換を許可する。

SKGP.7.12

- ・ 交換用スターターモーターおよびベンディックの使用を許可する。

SKGP.7.13

- ・ 交換用エンジンマウント（社外品含む）の使用を許可する。

SKGP.7.14

- ・ エンジン仕上げに対する外部変更（メッキ、研磨、塗装等）は、装飾目的に限り許可する。

SKGP.7.15 一般補修

- ・ 一般的な補修部品（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、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、燃料フィルター、オイルフィルター、クランプ、留め具など）の交換は、社外品の使用を許可する。
- ・ クランプは完全にロックしなければならない。
- ・ ホースおよび燃料ラインは、純正品と同等以上の性能を有するものでなければならない。

SKGP.8 空気 / 燃料供給 — 4ストローク

SKGP.8.1 燃料系統

- ・ 燃料システム全体を閉鎖システムとしなければならない。
- ・ USCG UL-1111 または SAE J-1928 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（フレームアレスター）を設置しなければならない。同規格のフレームアレスターの改造を禁ずる。
- ・ ウォータークラフトはエンジンの作動状況にかかわらず、いかなる姿勢においても燃料を排出・漏洩してはならない。
- ・ **すべての高圧ラインには、SAE J30R9 認定また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。**
- ・ 燃料インジェクターおよびインテークマニフォールドは改造または社外品の使用を許可する。
- ・ 高圧ラインの燃料フィルターは金属製でなければならない。
- ・ 高圧接続には**圧着式クランプ**を使用しなければならず、**ナイロンタイラップ**または**標準ネジクランプ**の使用を禁ずる。
- ・ 燃料ポンプには自動遮断制御スイッチを装備しなければならない。手動式燃料ポンプは使用不可とする。
- ・ 社外品燃料ポンプの使用を許可する（カワサキ艇はインタンク、他メーカー艇はアウトタンクでの設置を可能とする）

SKGP.8.2

- ・ 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。
※上記規格のフレームアレスターを改造してはならない。
- ・ エアフローセンサーは、改造、社外品交換、または取り外しを許可する。
- ・ フレームアレスターとスロットルボディ間のダクトは、改造または社外品の使用を許可する。

SKGP8.3 スロットルボディ

- ・ インテークマニホールドアセンブリは、改造または社外品を使用してもよい。
- ・ スロットルボディは改造または社外品の使用を許可する。バタフライ数の増加を許可するが、シリンダー数を超えてはならない。

SKGP8.4 *該当外項目の為、削除。

SKGP8.5 燃料タンク

- ・ JCI 検査機構の公認を受け、純正燃料タンクの強度および安全基準と同等以上を満たす場合に限り、社外品燃料タンクの使用または交換を許可する。
- ・ 燃料タンクは公認 PWC の無改造タンクへの交換を許可する。
- ・ タンクは危険が生じないよう船体に確実に取り付けられていなければならない。
- ・ 純正品の燃料フィルターおよびリリーフバルブを使用しなければならず、これらの改造を禁ずる。
- ・ 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り外しまたは社外品の使用を許可する。
- ・ 追加の燃料フィルターの使用および燃料バッフル（スポンジ等）の追加を許可する。
- ・ **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の使用を許可する（ハイドロスペースの流用やバイク用等は不可とする）**
- ・ 船体外の燃料キャップには、脱落防止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、劣化のない純正品を使用しなければならない。
- ・ 燃料給油口の移動を禁ずる。
- ・ 燃料フィルターホースは継ぎ目のない 1 本ものでなければならない。
- ・ 社外品のフィルターネックアセンブリの使用を許可する。
- ・ レギュレーター（社外品メーター）の追加および交換を許可する。

SKGP.9 ターボチャージャー/スーパーチャージャー

スキークラスにおいて、過給機（ターボチャージャー / スーパーチャージャー）は排気量 1100cc 以下のエンジンにのみ装備を許可する。

SKGP.9.1 ターボ / スーパーチャージャー (1100 cc以下用)

- ・ 純正品のターボチャージャー / スーパーチャージャーを改造してもよい。
- ・ ターボチャージャーのハウジングは、エンジン回転中に常に冷却水が循環するクーリングシステム付きの完全ウォータージャケットタイプでなければならない。
- ・ 危険が生じない限りにおいて、社外品過給機の使用および純正品過給機の改造を許可する。
- ・ 社外品過給機は、過給機非装備の船体への追加を許可する。
- ・ すべてのホースおよびパイプは、改造または社外品の使用を許可する。

SKGP.9.2

- ・ インタークーラーは、改造または社外品の使用を許可する。

SKGP.9.3

- ・ IJSBA 承認のブースト圧カリリースバルブを使用し、排気量 900cc 以下のエンジンは 11.00PSI を超える圧力を解放するように、排気量 900cc を超えるエンジンは 9.00PSI を超える圧力を解放するように設定しなければならない。

SKGP.9.4

- ・ ブーストセンサーは、改造または社外品の使用を許可する。

SKGP.10 ドライブライン

SKGP.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、ステーターベーンアセンブリ、ポンプ取付けプレート、およびポンプシューは、改造または社外品の使用を許可する。
- ・ ポンプノズルおよびディレクショナルノズルは、改造または社外品の使用を許可する。
- ・ ポンプとノズルアセンブリを組み合わせた全長は、純正品の全長より+50mm 以内でなければならない（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の使用を許可する。
- ・ 追加の冷却フィッティングの取り付けを許可する。
- ・ 可視性スパウトは、取り外すか機能を停止させなければならない。
- ・ ポンプ入口のシール目的でのシーラント使用を許可する。

SKGP.10.2

- ・ カプラー、ベアリングハウジング、およびドライブシャフトは、エンジンとポンプ間の駆動比が 1:1 である場合に限り、改造または社外品の使用を許可する。