

⑧ 【SKI-X STK】 (J-4)Novice Ski-X Stock

FSSK.1 固定ステアリングスキーストッククラス

- ・ スキータイプのパーソナルウォータークラフト競技会において、固定ハンドルを装備したスキーを使用すること。
- ・ このクラスでは 1500cc ベースの Kawasaki SX-R をベースに、エンジンフードを固定ハンドル仕様に換装できる社外エンジンフードを使用した「SKI-X」、およびサトーエンジニアリング製アップパーデッキを使用した「SXR1500 X-2」の使用を許可する（KAWASAKI SX-X が発売された場合は本クラスに該当する）注）VK COMPOSITES 社 AQUA-X は本クラスでは使用不可とする。
- ・ 自然吸気の 4 ストロークエンジンを搭載したスキーの最大排気量は、メーカーカタログスペックの最大排気量までとする。
- ・ （IJSBA ジュニアクラスに出場する場合は、IJSBA 認定のリストリクタープレートを必須とする）。
- ・ **いかなる場合においても、水面上へのオイル流出を禁ずる（違反時はペナルティの対象とする）。**

SSK.1.1 一般規定：

- ・ すべての船体は、本規則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（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または改造を禁ずる。
- ・ 船体識別番号は、製造元（KAWASAKI）が提供した状態のまま表示されなければならない。
- ・ **※変更または改造に関する疑義は、競技使用前に JJSA へ問い合わせること。**

FSSK.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またはバックデートを許可する。
- ・ 部品は改造なしでボルトオン装着できなければならない。ただし、その部品または他の部品に対して、規則で代替や修正が認められている場合を除く。

FSSK.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（詳細は関連ルールを参照のこと）

FSSK.1.4 燃料：

- ・ 使用燃料は、許可された基準を満たすガソリンでなければならない（有鉛ガソリンは不可とする）

FSSK.2 船体**FSSK.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。
- ・ 取り付けワイヤーは、直径 **10cm** 以上のループと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を指定している。ワイヤーのささ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。

FSSK.2.2

- ・ 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、元の形状を **2mm** 以上変更してはならない。
- ・ バルクヘッドを改造してはならない（FSSK2.10 ※1 参照）
- ・ 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。

FSSK.2.3 スポンソン

- ・ 最大4つのスポンソンを装備することができる。
- ・ 純正スポンソンは、改造、変更、削除、または社外品の使用を許可する。
- ・ 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を超えて突出してはならない。
- ・ スポンソンのいかなる部分も、ハルの側面がハルの底面と交差する点よりも38mm（1.5インチ）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。）

注：GPレギュレーションとは異なる。GPは63.5mmである。

- ・ 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）のもの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・フィン状の物が存在する場合、溶接等で分割できないよう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、それ自体を個別のスポンソン1つとはカウントしない。
- ・ ベースに付いた羽状のものは、上記※1に定める63.5mmを超えてはならない。
- ・ 羽・フィン状の物を取り付けずベースのみを使用する場合も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
- ・ 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。ただし、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。
- ・ 設置のためのボルト穴部をスムージング目的で掘り込むと、当該箇所の厚さ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を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）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、水平面で測定した際にボンドフランジ（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）についても、6mm以上の厚さを維持しなければならない。
- ・ 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2286mm（90インチ）に制限されるものとする。

例：フロントスポンソン1500mm+リヤスポンソン500mm=2000mm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、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、形状について審議の対象とな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へ問い合わせること。

FSSK.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)
- ・ 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。
- ・ 全ての前縁は危険が生じないように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事は船体形状変更になるので許可できませんが、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。

FSSK.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、または社外品の使用を許可する。
- ・ ポンプカバープレートの後部は延長を許可するが、純正プレートの幅を超えてはならない。
- ・ 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。
- ・ 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を取り付けてはならない。

FSSK.2.6 *トリムプレートについて、該当外項目のため削除する。

英文の Replacement は代替の意である。元々装備されている部品からの交換を指す。SXR ハルにはトリムプレートは元々装備されていないため、取り付けは不可とする。

FSSK.2.7 バンパー

- ・ 危険を生じない社外品のバンパーの使用を許可する。
- ・ 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。
- ・ 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 は船体の硬度と差異がないため、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。
- ・ バンパーを固定す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。

FSSK.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の内側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ールディングの周囲を超えてはみ出してはならない。
- ・ SXR 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、もしく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できない。

FSSK.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、改造または社外品の使用を許可する。ただし、バーエンドは最先端が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ストップ機能は必須とする。**
- ・ ステアリングシャフト、ハンドルポストは社外品の使用を許可する。
- ・ ハンドルに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。
- ・ ハンドルバーにクロスバーが無い場合は、ハンドルポストのハンドル固定部分全体を覆うパッドを取り付けなければならない。
- ・ 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。
- ・ エンジンフードをハンドルポスト固定仕様に変更するために交換しなければならない。
- ・ 燃料コック等を船体外部から内部へ移設することを許可する。ただし、元の穴は塞ぐこと。

FSSK.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許可する。
- ・ バルクヘッド周辺にクラックが発生するため、バルクヘッドサポートの使用を認める。**(日本ルール) ※1**

FSSK.2.11 ビルジシステム

- ・ 純正ビルジポンプは改造、または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、全てのビルジシステムを停止しなければならない。
(船体外へ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の事態であっても、このルールは絶対的に適用される。)

FSSK.2.12 通気口/浮力体

- ・ エンジンルーム換気管は改造、およびアフターマーケット品の使用を許可する。
- ・ フードの改造を許可する。**船体内の浮力体は撤去、または削減してはならない。**

FSSK.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、水やその他の液体等の使用は許可しない。

FSSK.3 エンジン — 4 ストローク

FSSK.3.1 エンジン

- ・ 純正状態の圧縮比、ドーム、プロファイル、スカートの高さ、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することができる。
- ・ 交換用ピストンアセンブリの重量は、元機器の±25.00%以内でなければならない。
- ・ **社外品のピストンは、JISA に対し写真付き書類による書面にて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において、ビードブラストによるクリーニングを行うことができる。
- ・ 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、または Scotch-Brite®等の研磨材を用いて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。形状変更を目的とした研磨や切削ではなく、主に汚れ落としを目的とした処理法を指す。**

- ・ マフラー、排気マニフォールド以降から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。排気ホースの変更も不可とする。ただし、割れの補修による溶接や、センサーを取り外した後の穴を塞ぐことは許可する。
- ・ 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 に対する書類提出、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ドの対象とする（日本ルール、海外戦は不適合）。

FSSK.3.2

- ・ クランクシャフトは純正のままでなければならない。
- ・ 交換用ベアリングまたはベアリングシェルは以下の通りとする。ただし、元の型式と寸法を維持している場合に限り許可する。

FSSK.3.3 カムシャフト

- ・ カムシャフトは純正品を使用しなければならない。（同一機種によるアップデート・バックデートは可能とする。ただし、同型エンジンであっても他機種からの流用は不可とする。）
例：Kawasaki SX-R 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、変更は不可とする。
- ・ 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。
- ・ カムシャフトのタイミングの変更を許可する。
- ・ 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。ただしカム山（カムロブ）での変更は不可とする）。

FSSK.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 品に限定しない。

FSSK.3.5 クーリングシステム

- ・ エンジンの冷却システムは、改造または社外品の使用を許可する。
- ・ 冷却ラインとウォーターバイパスフィッティングは、社外品への変更および追加を許可する。
- ・ ジェットポンプからの追加供給を可能とする（注：FSSK6.2、FSSK6.3 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、改造または社外品の使用を許可する。
- ・ 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、改造または社外品の使用を許可する。
- ・ エンジンロングブロックへのフィッティング追加は不可とする。（ヘッド、シリンダー、クランクケース、マフラーへの直接の穴あけ、および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、圧力調整器等）
- ・ 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不可とする。
- ・ 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）は許可しない。
- ・ 冷却システムフラッシュキットは許可する。

※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。これの使用は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を停止すること。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。

FSSK.3.6 バルブカバー（ヘッドカバー）

- ・ バルブカバーは、美観目的、または軽量化目的の場合にのみ変更、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不可とする。

FSSK.3.7 一般補修

- ・ 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しない。
- ・ 交換用ガスケットの使用は可能とするが、OEM 部品と同じ種類のもの（例：シート、Oリング等）、かつ純正品の対応物と同じ厚さでなければならない。
- ・ 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、チタン製への変更は不可とする。
- ・ 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%以内でなければならない。
- ・ ベースガスケットは0.8mmを超えて厚くすることは不可とする。
- ・ 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・ワッシャー等）は、純正装備されていない限りチタン製へ変更することは不可とする。
- ・ ボルト、ナット等に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なければならない。

FSSK.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およびバルブスプリングリテーナーの使用を許可する。

FSSK.4 空気 / 燃料供給 4 ストローク

FSSK.4.1 電子式燃料噴射システム（フューエルインジェクション）

- ・ USCG UL-1111（米国船舶関係の電気系や配線に関係する安全基準）または SAE J-1928（船舶用電気機器の保護及び設置、エンジンの電氣的安全性）のマリンバックファイア火災防止装置テスト基準を満たす火災防止装置を設置しなければならない。
- ・ エアフローセンサーが装備されていない場合は、フレー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、フレームアレスターとエアフローセンサー間のダクトにアフターマーケット製を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しない。
- ・ インテークマニホールドのすべての部分は、元の装備のままで維持しなければならない。
- ・ OEM 火災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においては、空気の流れが増加せず、かつ循環フィルターによって十分な火災抑制が達成される限り、リボンの取り外しを許可する。
- ・ 社外品のインテークアップグレードキットの使用を許可する。
- ・ 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において部品またはキットがパフォーマンス向上用であると定義されている場合であっても、この規定の適用は無効とならない。

- ・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の改造は、該当する場合であっても許可しない。
- ・アイドルコントロールの変更、またはアイドルリングスピードの停止を許可する。
- ・オイルキャッチタンクは純正品に加え、追加を許可する。
- ・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および加工はしてはならない。
- ・**フレームアレスター（日本ルール）※注 海外レースにおいては違反となる。**
- ・改造を許可する。ただし、純正同等のフレームアレスターを装備すること。
※注 海外レースではコストガード認定品の改造は不可である。
- ・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許可する。
※注 海外レースではコストガード認定品の改造は不可である。③ブローバイガスは、耐熱、耐油ホースにてインテーク側へ戻すか、または閉じること。または、フィルターを取り付けて大気開放してもよい。
- ・船体外に油分流出の可能性がある場合は、ワンウェイドレンやビルジシステムを封鎖しなければならない。
- ・社外品ホースを使用する場合は、耐熱性および耐油性のあるものを使用すること。
- ・フレームアレスターに、水吸入防止のための耐油、耐火、耐熱性を備えた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とし、加工および改造をしてはならない。
- ・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本がけでなければならない。ただし、アクセルオフ時に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。海外レースおよびワールドシリーズについては要問い合わせ。**
- ・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 脱落および分解防止のための補強目的の加工のみ許可する。海外戦は不可とする。
- ・燃料キャップおよびフィルターは共に純正品を使用しなければならない。
- ・船体外に備え付けた燃料キャップには、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。

FSSK.4.2 *該当外項目の為、削除。

FSSK.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）の追加および交換は不可とする。
- ・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、鉸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使用禁止とする）

FSSK.5 イグニッションとエレクトロニクス—4ストローク

FSSK.5.1 バッテリー

- ・バッテリーの社外品への交換を許可する。ただし、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。海外戦は要問い合わせとする）

FSSK.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において、プログラムの書き換えを行うことができる。
- ・ 配線および接続の変更は不可とする。
- ・ 追加のセンサー（例：排気ガス温度センサー、デトネーションセンサー等）の追加は一切不可とする。
- ・ エンジン温度センサーは無効にすることができる。
- ・ アース線の追加を許可する。

FSSK.5.3 スパークプラグ

- ・ 社外品のスパークプラグの使用を許可する（スパーク温度が異なるものも使用可とする）

FSSK.6 ドライブライン

FSSK.6.1

- ・ インペラーは、元の直径が維持されることを条件として、改造または社外品を使用することができる（インペラー外径は純正サイズである **148mm** を維持すること）
- ・ 純正内径仕様内の交換用ウェアリングを使用することができる。
- ・ ポンプ入口をシールする目的でのシーラントの使用を許可する。
- ・ 可視性スパウトは、取り外すか停止しなければならない。

FSSK.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等）については、研削表面仕上げ、研磨、ショットピーニング等を含むいかなる改造も行ってはならない。

FSSK.6.3

- ・ 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、および社外品の使用も不可とする。
- ・ ウォーターラインの追加は許可するが、その場合であってもポンプ（ベーンガイド）へのフィッティング追加は不可とする。追加方法は、純正品番 14091-3817 カバー、ベーンガイドより追加すること。