

⑤ 【SKI-Modified】 (J-1)Expert Ski-Modified / (J-8)M Ski-Modified

SKM.1 スキーモディファイドクラスコンペティション (日本ルール)

- ・ 本クラスにおいて Kawasaki SX-R 1500 ボディを使用する場合、ボディは純正状態を維持し、エンジンは JJSA 2024 レギュレーションの S-LTD クラスまでの改造範囲とする。
- ・ エンジンは GP レギュレーションを適用し、ウォーターボックス以降は Kawasaki SX-R 純正品を使用すること。
- ・ アフターマーケット船体を使用する場合、エンジンはストックレギュレーションを適用する。
- ・ 乾燥重量は 114kg 以上とする。
- ・ ボンドライン全長は 246.38cm (97 in) 以下とする。
- ・ ボンドライン全幅は 50.8cm (20 in) 以上、76.2cm (30in) 以下とする。

【対象となるアフターマーケットハル】

- * 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 等
- (BULLETT はマフラーの加工が必要となるため、本クラスでは使用不可とする)

- ・ 上記のアフターマーケットハルに、Kawasaki 1500cc のストッククラスレギュレーション NA エンジンを搭載した船体を対象とする。
- ・ スtockクラスのエンジン性能を維持しつつ、ハンドリング性能を大幅に向上させることを目的とする。
- ・ 本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。
- ・ 排気量：本カテゴリーにおける自然吸気 4 ストロークエンジンの最大排気量は 1500cc 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)**

SKM.1.1 一般規定：

- ・ すべての船体は、本規則において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または改造を禁ずる。
- ・ 船体識別番号は、製造元 (各製造メーカー) 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。
- ・ 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。
- ・ 沈没した場合は競技者自身に引き上げ義務が生じ、ペナルティレッドの対象となる。

SKM.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。
- ・ 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。
- ・ 規則で代替や修正が認められている場合を除き、その部品または他の部品への変更 (加工) を必要としないボルトオン装着でなければならない。

SKM.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)
- ・ 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)

SKM.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（有鉛ガソリン禁止）

SKM.2 船体**SKM.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 以上のループ状としなければならない。
- ・ 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。
※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収納など、迅速な作業を妨げる状態にしてはならない。

SKM.2.2 船体の改造および補修：

- ・ デッキおよびハルは船体の修理を許可する。ただし、修理に際して既存の形状を 2mm 以上変更してはならない。
- ・ バルクヘッドの改造を禁ずる（SKM.2.10 ※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状態を維持し、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。
- ・ 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を許可する。
- ・ アフターマーケットのトップデッキにはスプレ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。
- ・ 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許可する）
- ・ デッキおよびハルは船体の修理を許可する。ただし、修理に際して既存の形状を 2mm 以上変更してはならない。
- ・ 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。
- ・ 船体は、改造または社外品の使用を許可する（SX-R は改造不可とする）。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、変更に関する疑義（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。

SKM.2.3 スポンソン

- ・ 最大4つのスポンソン装備を許可する（海外戦の場合は現地レギュレーションを確認）
- ・ 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インチ）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。（海外レースは別途確認）
 - * 社外ハル（船体長97inまで）：前後2つ合計1524mmまで。
 - * SX-Rハル：前後2つ合計2286mmまで。
- ・ 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（2.5in）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り、ストックは38mmである）
- ・ 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。但し、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。
 - * 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、取り付け前にJJSAへ確認すること。
- ・ 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。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ことによる厚さ不足に注意すること。
- ・ 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してはならない。
- ・ 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（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。
- ・ ボンドフランジ内側のスポンソン（羽）も厚さ6mm以上を維持すること。
- ・ SX-Rの場合、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（90in）に制限する（例：フロント1500mm+リヤ500mm=2000mmで可）
- ・ アフターマーケットハルの場合、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（60in）に制限する。
- ・ 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。
 - ※特殊形状等、審議の可能性のあるもの、その他の変更などは事前にJJSAへ問い合わせること。

SKM.2.4 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ずる。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。
- ・ 全ての全縁は、危険防止のために丸みを帯びていなければならない。

SKM.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。
- ・ SX-R の場合、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。
- ・ 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、初期装備品から 100mm までの延長を許可する。
- ・ エクステンション側面は危険が生じないように丸みを帯びていなければならない。
- ・ フィン、ラダー、スケグ等の危険を引き起こす付属物は取り付けてはならない。

SKM.2.6 トリムタブ（アフターマーケットハルのみ）：

英文 Replacement は代替の意。既存の部品からの交換。SX-R にはトリムプレートは既存に搭載されていない為、取り付け不可。

- ・ 社外品の固定式、自動式、またはライダー制御式のトリムタブの使用を許可する。
- ・ 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取り外しを許可する。
- ・ 船体のトランサムに取り付けられるすべての船体延長部はトリムタブとみなす。
- ・ トリムタブは滑走面（プレーニング面）の幅を超えてはならず、後方に 100.00mm (3.94in) を超えて延長してはならない。
- ・ 既存の滑走面の端を越えて船体やライドプレートに取り付けられる手動または自動のトリムタブは許可しない。
- ・ 全てのエッジは、危険が生じないよう丸み（半径化）を持たせなければならない。
- ・ フィン、スケグ、ラダー等の危険を引き起こす付属物は禁ずる。

SKM.2.7 バンパー：

- ・ 危険が生じない限り、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、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）。但し、メー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船体の一部とみなす。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（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。

SKM.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内側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ルディ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 SKM.2.2 を参照のこと）

SKM.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。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の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。
- ・ 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分の補強を許可する。
- ・ 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）
- ・ 燃料コック等は、船体外から内部への移設を許可する。その際、既存の穴は塞ぐこと。

SKM.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の追加、ならびにカスタムペイントを許可する。
※1) 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）

SKM.2.11 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。エンジブロワ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）

SKM.2.12 通気口/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（沈没した場合は競技者自身に引き上げ義務が生じ、ペナルティレッドの対象となる）

- ・ 不沈性能違反の艇体は JCI 検査機構にて再検査を受け、証明書を手の上、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。

SKM.2.13 :

- ・ エンジンルームの換気管（通気管）は、除去、改造、または社外品への交換を許可する。
- ・ 船体にある入口および出口を拡大してはならない（チューブ取り外し時に開口部が純正より大きくなってはならない。SX-R 対象）
- ・ 換気口はシールド等で塞ぐことを許可する。
- ・ **ボンネットへのその他の改造は一切許可しない。**

SKM.2.14 該当しない項目につき削除

SKM.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。

SKM.3 エンジン — 0~1100 CC (アフターマーケットハル)**SKM.3.1 :**

- ・ エンジンのボアリングすることを許可する。
- ・ 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において、交換用のピストンアセンブリの使用を許可する。
- ・ 交換用ピストンアセンブリの重量は、純正品の±25.00%以内でなければならない。
- ・ **社外品ピストンを使用する場合は、JISA に対し写真付き書類を提出し、書面による承認を得ること。**
- ・ 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。
- ・ シリンダーヘッドの燃焼室は、バルブ装着状態でのビードブラスト（汚れ落とし目的）によるクリーニングを許可する。
- ・ 吸気ポートおよび排気ポートの、ビードブラスト、スチールウール、Scotch-Brite®等の研磨材によるクリーニングを禁ずる。
※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。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を指す。
※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、一切の加工を禁ずる。排気ホースの変更も不可。割れ補修の溶接やセンサー取付後の穴埋めは許可する。
- ・ シリンダーヘッドの修理は1つのシリンダーバンクに限り許可する。

SKM.3.2 :

- ・ シリンダーのひび割れや損傷は、シリンダースリーブを取り付けることによる修理を許可する。
- ・ 新しいスリーブを入れたシリンダーブロックのヘッドガスケット表面は面出しが必要となる。削られた面の復旧には、より厚いヘッドガスケットを使用すること。（説明は付録参照）
- ・ ブロックデッキの高さは、元の高さから 0.155mm (0.06 in) 以内に抑えること。
- ・ パフォーマンスの向上を行ってはならない。
- ・ 既存においてニカシルや類似のコーティングが施されたシリンダーは、修理時にニカシルまたは承認された代替材で再メッキすること。

SKM.3.3 :

- ・ クランクシャフトは純正のまま維持しなければならない。
- ・ ベアリングやベアリングシェルを交換を許可する。但し、既存の型と寸法を維持しなければならない。

SKM.3.4 :

- ・ カムシャフトは純正のまま維持しなければならない。
- ・ 既存のタイプと寸法を維持する限りにおいて、カムシャフトのタイミング変更を許可する。
（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が、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）
- ・ カム山（カムロブ）は搭載エンジンの純正品のままとし、一切の加工および変更を禁ずる。
- ・ 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の使用を許可する。
- ・ カムシャフトのタイミング変更を許可する。
- ・ ベアリングおよびベアリングシェルの交換を許可する。

SKM.3.5 :

- ・ 吸気バルブと排気バルブは、純正または社外品のシムによるシム調整を許可する。
- ・ バルブおよびバルブシートは OEM 品を使用しなければならないが、バルブスプリングおよびバルブリーナーは社外品の使用を許可する。

SKM.3.6 クーリングシステム :

- ・ エンジン水冷システムの改造または社外品の使用を許可する。
- ・ 冷却ラインおよびウォーターバイパスフィッティングは、社外品への変更や追加を許可する。
- ・ すべてのバイパスフィッティングは、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。
- ・ ポンプの給水口カバーおよび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。
- ・ 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を許可する。
- ・ ウォータージャケットに接続する OEM ドライフィッティングは、OEM の開口部が拡大されていない限り、改造や社外品への交換により水を受け入れることを許可する。
- ・ OEM の給水量の変更は許可しない（純正フィッティングのネジ径を変更しない限りにおいて、給水量の変化は許可する）
- ・ 既存のフィッティングは、OEM のネジ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。
- ・ シリンダーヘッド、シリンダー、およびクランクケースへのフィッティング追加は禁ずる。
- ・ 冷却システム全体で使用されるバルブ（サーモスタット、圧力調整器等）は、固定式または自動式でなければならない。
- ・ 電子制御バルブまたはウォーターインJECTIONシステムは、既存の装備がない限り使用不可とする。
- ・ 走行中に手動操作で冷却水の流れを変更する制御装置の使用を禁ずる。
- ・ 冷却システムフラッシュキットの使用を許可する。
※日本国内特例：冬季にハンドル部まで温水（排水）を上げるキット（ぬくぬくキット）は4月末まで使用を許可するが、5月以降はホースを取り外し使用停止とすること。他の競技者に影響を与える横方向への噴水を禁ずる。

SKM.3.7 バルブカバー :

- ・ バルブカバーは、外観向上または軽量化の目的に限り改造や交換を許可する。
- ・ 追加のフィッティング等の取り付けは不可とする。

SKM.3.8 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、クランプ、留め具）の交換は、社外品の使用を許可する。
- ・ 交換用ガスケットの使用を許可するが、純正品と同タイプ（シート、Oリングなど）でなければならない。
- ・ ヘッドガスケットおよびベースガスケットを除き、すべての交換用ガスケットの厚さは、メーカー提供の純正品ガスケットの±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できない。
- ・ ヘッドガスケットは、メーカー提供の純正品の厚さより0.005mm以上薄くしてはならない。
- ・ ヘッドガスケットは、メーカー提供の純正品の厚さより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の変更を禁ずる。
- ・ ボルトや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。

SKM.3.9：

- ・ 過去に穴あけ加工またはタップ加工された排気マニホールドは、穴を埋めるかキャップで塞ぐことで使用を許可する。

SKM.3.10：

- ・ エンジンの内部改造は一切禁ずる。
- ・ あらゆるエンジン部品に対する研磨、表面処理、機械加工、ショットピーニング等は許可する。

SKM.3.11：

- ・ 交換用のスターターモーターおよびベンディックスの使用を許可する。

SKM.3.12：

- ・ 交換用のエンジンマウントの使用を許可する。

SKM.4 エンジン - 4ストローク 1101 CC-1500 CC (アフターマーケットハル)**SKM.4.1：**

- ・ エンジンのポアリングを許可する。
- ・ 純正状態の圧縮比、ドーム、プロファイル、スカートの長さ・形状および材料の種類が変更されていない限りにおいて、交換用のピストンアセンブリの使用を許可する。
- ・ 交換用ピストンアセンブリの重量は、純正品の±25.00%以内でなければならない。
- ・ 社外品ピストンを使用する場合は、JISA に対し写真付き書類を提出し、書面による承認を得ること。
- ・ 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。
- ・ シリンダーヘッドの燃焼室は、バルブ装着状態でのビードブラスト（汚れ落とし目的）によるクリーニングを許可する。
- ・ 吸気ポートおよび排気ポートの、ビードブラスト、スチールウール、Scotch-Brite®等の研磨材によるクリーニングを禁ずる。
 - ※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。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を指す。
 - ※マフラー、排気マニホ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、一切の加工を禁ずる。排気ホースの変更も不可。
- ・ 割れ補修の溶接やセンサー取付後の穴埋めは許可する。

- ・ シリンダーヘッドの修理は1つのシリンダーバンクに限り許可する。

SKM.4.2

- ・ シリンダーのひび割れや損傷は、シリンダースリーブを取り付けることによる修理を許可する。
- ・ 新しいスリーブを入れたシリンダーブロックのヘッドガスケット表面は面出しが必要となる。削られた面の復旧には、より厚いヘッドガスケットを使用すること。(説明は付録参照)
- ・ ブロックデッキの高さは、元の高さから 0.155mm (0.06 in) 以内に抑えること。
- ・ パフォーマンスの向上を行ってはならない。
- ・ 既存のニカシルや類似のコーティングが施されたシリンダーは、修理時にニカシルまたは承認された代替材で再メッキすること。

SKM.4.3 :

- ・ クランクシャフトは純正のまま維持しなければならない。
- ・ ベアリングやベアリングシェルの交換を許可する。但し、既存の型と寸法を維持しなければならない。

SKM.4.4 :

- ・ カムシャフトは純正のまま維持しなければならない。
- ・ 元のタイプと寸法を維持する限りにおいて、カムシャフトのタイミング変更を許可する。
(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が、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。

- ・ カム山(カムロブ)は搭載エンジンの純正品のままとし、一切の加工および変更を禁ずる。
- ・ 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の使用を許可する。
- ・ カムシャフトのタイミング変更を許可する。
- ・ 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を許可する(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。
- ・ ベアリングやベアリングシェルの交換を許可する。

SKM.4.5 :

- ・ 吸気バルブと排気バルブは、純正または社外品のシムによるシム調整を許可する。
- ・ 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。
- ・ バルブシート、バルブスプリング、およびバルブリテーナーはOEM品を使用しなければならない。

SKM.4.6 クーリングシステム :

- ・ エンジン水冷システムの改造または社外品の使用を許可する。
- ・ 冷却ラインおよびウォーターバイパスフィッティングは、社外品への変更や追加を許可する。
- ・ すべてのバイパスフィッティングは、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。
- ・ ポンプの給水口カバーおよび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。
- ・ 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を許可する。
- ・ ウォータージャケットに接続するOEMドライフィッティングは、OEMの開口部が拡大されていない限り、改造や社外品への交換により水を受け入れることを許可する。
- ・ OEMの給水量変更は許可しない(純正フィッティングのネジ径を変更しない限りにおいて、給水量の変化は許可する)
- ・ 既存のフィッティングは、OEMのネジ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。

- ・ シリンダーヘッド、シリンダー、およびクランクケースへのフィッティング追加は禁ずる。
- ・ 冷却システム全体で使用されるバルブ（サーモスタット、圧力調整器等）は、固定式または自動式でなければならない。
- ・ 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、既存の装備されていない限り使用不可とする。
- ・ 走行中に手動操作で冷却水の流れを変更する制御装置の使用を禁ずる。
- ・ 冷却システムフラッシュキットの使用を許可する。

※日本国内特例：冬季にハンドル部まで温水（排水）を上げるキット（ぬくぬくキット）は4月末まで使用を許可するが、5月以降はホースを取り外し使用停止とすること。他の競技者に影響を与える横方向への噴水を禁ずる。

SKM.4.7 バルブカバー

- ・ バルブカバーは、外観向上または軽量化の目的に限り改造や交換を許可する。
- ・ 追加のフィッティング等の取り付けは不可とする。

SKM.4.8 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、クランプ、留め具）の交換は、社外品の使用を許可する。
- ・ 交換用ガスケットの使用を許可するが、純正品と同タイプ（シート、Oリングなど）でなければならない。
- ・ ヘッドガスケットおよびベースガスケットを除き、すべての交換用ガスケットの厚さは、メーカー提供の純正品ガスケットの±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できない。
- ・ ヘッドガスケットは、メーカー提供の純正品の厚さより0.005mm以上薄くしてはならない。
- ・ ヘッドガスケットは、メーカー提供の純正品の厚さより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の変更を禁ずる。
- ・ ボルトや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。

SKM.4.9：

- ・ 過去に穴あけ加工またはタップ加工された排気マニホールドは、穴を埋めるかキャップで塞ぐことで使用を許可する。

SKM.4.10：

- ・ エンジンの内部改造は一切禁ずる。
- ・ あらゆるエンジン部品に対する研磨、表面処理、機械加工、ショットピーニング等は許可する。

SKM.4.11：

- ・ 交換用のスターターモーターおよびベンディックスの使用を許可する。

SKM.4.12：

- ・ 交換用のエンジンマウントの使用を許可する。

SKMK.4 Kawasaki 1500SXR MODIFIED エンジン(GP)

SKMK.4.1 エンジン：

- ・ 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修正・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。

SKMK.4.2 ヘッド：

- ・ 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。

SKMK.4.3 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シム調整を許可する。
- ・ 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。
- ・ 既存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。

SKMK.4.4 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。

SKMK.4.5 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において、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。

SKMK.4.6 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。

SKMK.4.7 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。

SKMK.4.8 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純正品を使用しなければならない。修理は許可するが、修理後に承認を得なければならない。
- ・ スルーハルエキゾーストは純正品のまま使用しなければならない。
- ・ 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は判断した場合、単独走行（全開走行）による計測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。

SKMK.4.9 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。

SKMK.4.10

- ・ 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。

SKMK.4.11

- ・ 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。

SKMK.4.12

- ・ 交換用スターターモーターおよびベンディックスの使用を許可する。

SKMK.4.13

- ・ 交換用エンジンマウント（社外品含む）の使用を許可する。

SKMK.4.14

- ・ 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。

SKMK.4.15 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。

SKM.5 空燃供給 — 4 ストローク (アフターマーケットハル/SXR)**SKM.5.1 燃料系統全般：**

- ・ 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（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） 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しなければならない。
- ・ 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。
- ・ 高圧部分に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。
- ・ IJSBA が承認した燃料タンク、燃料フィルター、およびリリーフバルブの使用を許可する。
- ・ 燃圧レギュレーターの使用を許可する（すべてのホースはロック付きクランプで固定すること）
- ・ フューエルピクアップ、フューエルフィルター、およびフューエル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。
- ・ 燃料インジェクターは搭載機種純正品を使用しなければならず、改造は不可とする。
※SX-R はエンジンスペックが GP であるため、社外品燃料インジェクターの使用を許可する。
- ・ インテークマニフォールドは純正品を無加工で使用しなければならない。
※外部で船体に干渉する部分に限り切削加工を許可する。
※SX-R はインテークマニフォールドの社外品使用および改造を許可する。
- ・ すべての高圧ラインには、SAE J30R9 認定の高圧ホースを使用しなければならない。
- ・ 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。
- ・ 手動作動式燃料ポンプは使用不可とする。
- ・ 燃料ホースは搭載エンジンの純正品と同等以上の性能を有するものの使用を許可する。
※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）
- ・ 燃料タンク内への燃料揺れ防止フォームの追加を許可する。
- ・ 燃料タンクの給油口キャップは、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。
- ・ 日本国内に限り、ハイドロスペースの流用等（要確認）を許可する。
- ・ 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。

SKM.5.2-1 スロットルボディ（アフターマーケットハル）：

- ・ スロットルボディは製造元から供給された純正状態を維持し、変更を行ってはならない。
- ・ スロットルプレートの角度変更やスロットルボディハウジングの改造を禁ずる。
- ・ フェノール樹脂やアルミニウム素材の使用も不可とする。
- ・ スロットルボディ後方へのスペーサー装着を許可する。
- ・ 燃料ポンプは社外品の使用を許可する。

SKM.5.2-2 スロットルボディ（SX-R）：

- ・ スロットルボディおよびインテークマニフォールドは、社外品の使用を許可する。
- ・ スロットルボディの数はシリンダー数までとする。

SKM.9 ドライブライン 4ストローク

SKM.9.1：

- ・ 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、ポンプ取り付け板、およびポンプシューは、メーカーが IJSBA の承認を受けている場合に限り、社外品の使用を許可する。

- ・ 追加の冷却フィッティングの取り付けを許可する。
- ・ 可視性のスパウトは取り外すか、塞がなければならない。
- ・ ポンプ入口のシール目的でのシリコン接着シーラントの使用を許可する。
- ・ 承認された社外品のベンチュリおよびステアリングノズルの使用を許可する。

SKM.9.2 :

- ・ 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、エンジンとポンプの駆動比を 1:1 に維持する条件を満たす場合に限り、改造または社外品の使用を許可する。

【追記】 ※IJSBA のレギュレーションに電気系統の記載がないため、スキーストックおよび GP スキーレギュレーションより転用する。

点火および電気系統（アフターマーケットハル） :

- ・ 点火システムは、搭載エンジンと同一メーカーの電気システムを使用しなければならない。
- ・ ECU は、搭載エンジンの同一メーカー純正品を使用しなければならない（タイミング変更および書き換えは可能とする）
- ・ ハーネスは、搭載エンジンの同一メーカー純正品を使用しなければならない。
- ・ フューエルインジェクターは、搭載エンジンの純正品のまま使用し、改造を禁ずる。
- ・ レギュレーターおよびイグニッションコイルは、搭載エンジンの同一メーカー純正品を使用しなければならない。
- ・ フライホイール、充電系統、フライホイールカバー、点火タイミングプレート、電装ボックス、およびその他付属センサー等は、搭載エンジンの純正品のまま使用しなければならない。
- ・ 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）
- ・ フューエルコントローラー（別ユニット）の使用を許可する。
- ・ バッテリーの移設を許可する。ただし、バッテリーボックス（社外品可）にて完全に固定すること。
- ・ 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。

点火および電気系統（SX-R） :

- ・ 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。
- ・ 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）
- ・ 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。
- ・ バッテリーおよびバッテリーボックスの社外品使用を許可する。ただし、バッテリーボックス内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。
- ・ センサーの社外品使用および新規センサーの増設を許可する。
- ・ 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。
- ・ その他不明点がある場合は JJSA へ確認すること。