

## ⑦ 【SKI STK】 Pro-Am Ski-Stock / (J-6) Open Women Ski-Stock / Novice Ski-Stock

**SSK.1 スキーストッククラスコンペティション**

- ・ Kawasaki SX-R1500 を使用すること。
- ・ 船体メーカーと同一メーカーのエンジンを搭載しなければならない。
- ・ 自然吸気 4 ストロークエンジンを搭載したスキーマイクスの最大排気量は、メーカーカタログスペックの最大排気量までとする。
- ・ **世界戦ジュニアクラスのレースにおいては、IJSBA 承認のリストリクタープレートを装備しなければならない。**
- ・ **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）**

**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。

**SSK.1.2 部品の互換性**

- ・ 当該機種純正部品は、同モデル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。**（規則で置換または変更が許可されている場合を除き、その部品や他の部品への変更・改造を必要としないボルトオン装着でなければならない）但し、その部分または他の部分に対して、規則で代替や修正が認められている場合を除く。

**SSK.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（ルールブック参照）

**SSK.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）

**SSK.2 船体・ハル****SSK.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。

**SSK.2.2 船体の補修**

- ・ デッキおよびハルの船体修理を許可する。但し、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（SSK.2.10 ※1 参照）

- ・ 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、既存に近いボンド量を維持しなければならない。

### SSK.2.3 スポンソン

- ・ 最大4つのスポンソン装備を許可する。
- ・ 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。
- ・ 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(※1)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38mm(1.5in)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:GPレギュレーションとは異なり、GPは63.5mm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。ただし、ベースに付随する羽状部分は上記(※1)の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もその限りではないが、形状については事前に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を超えてはならない。
- ・ ボンドフランジ内側に取り付けられたスポンソンは、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。
- ・ 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)
- ・ 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は事前にJJSAへ問い合わせること。
  - ※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。

### SSK.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)
- ・ 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。
- ・ 給水口天井部へのスタッファ単体での取り付けは船体形状変更となるため許可しないが、インターゲートと一体（ボルトオン不可）である場合は使用を許可する。

### SSK.2.5 ライドプレート/エクステンション

- ・ ライドプレート（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。
- ・ ライドプレート（ポンプカバープレート）の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。
- ・ ライドプレート（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してはならない。

SSK.2.6 \*トリムプレートについて該当外項目の為、削除。

Replacement は代替の意。既存部品からの交換。SX-R にはトリムプレートは既存に備わっていないため取付不可。

### SSK.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~20mm 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。
- ・ 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され、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。社外品の出幅は本体全幅から 5mm~20mm までとする。

### SSK.2.8 スプレーディフレクター

- ・ 危険が生じない限り、柔軟なスプレーディ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。
- ・ 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ィフレクターは装備不可とする。

### SSK.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。
- ・ 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。
- ・ ハンドルポールブラケット取り付けの際、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）
- ・ 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）。
- ・ ハンドルポール取り付けに必要なベースブラケットの形状上、船体に穴を開ける場合、その穴が通気口（エアダクト）とならないよう、ケーブル・配線以外の余剰空間は空気が通らないように塞がなければならない。
- ・ 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（11065-3726）およびグロメット（92071-0775）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。
- ・ 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。

### SSK.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。
- ・ 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※1）

### SSK.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限り、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、本規則は絶対的に不可とする）

### SSK.2.12 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、または取り外しを許可する。
- ・ 入口および出口の開閉部を拡大することはできない。（チューブ取り外し時に開口部が純正より大きくなることは不可とする。Kawasaki SX-R 純正部品品番 14073-0866 ダクトは、変更、加工、取り外しを禁ずる）
- ・ ベント（通気口）は、シールドまたはプラグで塞ぐことを許可する。
- ・ SKI クラスの社外品フードへの交換を禁ずる。
- ・ SKI クラスの純正フードへの一切の改造・加工を禁ずる。
- ・ 通気口はシールド等で塞がれている場合がある。
- ・ SKI クラスにおいて、フードへのその他の変更は一切許可しない。
- ・ 船体内の浮力体を無くし、削減してはならない。（ハンドルポール交換等により浮力体が軽減される場合、不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り付けを行うこと）

※不沈性能は維持しなければならない。

**SSK.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。

**SSK.3 エンジン 4ストローク****SSK.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、既存部品の±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、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り外し後の穴埋めは可。
- ・ 排気の船体外出口のテールパイプ（出口のゴム製パーツ）に至るまで純正品を使用すること。
- ・ 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許可する。ただし、JISA に対し書類等の提出および認定を必要とする。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（日本国内ルール。海外戦には不適合）

**SSK.3.2 クランクシャフト**

- ・ クランクシャフトは純正品を使用しなければならない。
- ・ 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。但し、既存の型と寸法を維持しなければならない。

**SSK.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。（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からの流用は不可とする）
- ・ カム山（カムロブ）は SX-R 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。但しカム山(カムロブ)での変更は不可とする）

**SSK.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の使用を許可する。
- ・ 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。

**SSK.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。ジェットポンプからの追加供給を可能とする（注：SSK.6.2、SSK.6.3 参照）
- ・ 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。
- ・ 既存のフィッティングは、純正品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。
- ・ エンジンロングブロックへのフィッティング追加を禁ずる（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やフィッティングの追加は不可）
- ・ 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。
- ・ 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、既存の装備がなされていない限り使用不可とする。
- ・ 運転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。他ライダーに影響を与える横方向への噴水を禁ずる。

### SSK.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の目的に限り変更または交換を許可する。
- ・ 追加のフィッティング等の取り付けは不可とする。

### SSK.3.7 一般補修

- ・ 一般的なメンテナンス部品（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、OEM 部品と同種類（シート、O リングなど）であり、純正品と同等の厚さでなければならない。
- ・ ファスナー留め具（ボルト、ナット、ワッシャー等）は、既存装備されていない限りチタン製への変更を禁ずる（既存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く）
- ・ 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。
- ・ 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。

### SSK.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。

**SSK.4 空気 / 燃料供給 4 ストローク****SSK.4.1 電子式燃料噴射システム**

- ・ 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を社外品で取り付けることを許可する。
- ・ エアフローセンサーの下流におけるエアフローの変更は許可しない。
- ・ インテークマニホールドのすべての部分は、既存の装備を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、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災抑制が達成される場合に限り、リボンの取り外しを許可する。
- ・ 社外品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、社外品パーツを使用することを許可する。
- ・ 販売資料または製品説明において、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も、本規定の適用は有効とする。
- ・ 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、いかなる場合も許可しない。
- ・ 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。
- ・ 純正オイルキャッチタンクの改造および加工を禁ずる。
- ・ オイルキャッチタンクは、純正品に加え追加装備することを許可する。
- ・ インテークマニホールドの改造を禁ずる。
- ・ スロットルボディは純正品を使用しなければならず、加工および改造を禁ずる。
- ・ 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。
- ・ フレームアレスターについて、改造を許可する。（日本国内ルール。海外レースでは違反）但し、純正同等のフレームアレスターを装備すること。※海外レースではコーストガード認定品の改造は不可。
- ・ ブローバイホースを取り付けるにあたり、パイプやフィッティング等の改造を許可する。※海外レースではコーストガード認定品の改造は不可。
- ・ 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、閉じること。または、フィルターを取り付けて大気開放することを許可する。但し、船体外へ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を有するものを使用すること。
- ・ フレームアレスターに、水吸入防止を目的とした耐油・耐火・耐熱性のフィルターまたはカバーを取り付けることを許可する。

SSK.4.2 \* 該当外項目のため削除。

**SSK.4.3 インジェクター/燃料ポンプ/レギュレーター :**

- ・ 燃料インジェクターおよび燃料ポンプの改造・変更を禁ずる。
- ・ 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点に留意）
- ・ 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（燃料系ホースへのネジ式ホースバンドの使用を禁ずる）

#### **SSK.4.4 追記** (JISBA ルールにこの記載はありません。海外戦非対応)

- ・ スロットルボディは純正品を使用し、一切の改造を禁ずる。
  - ・ スロットルスプリングは2本がテンションを持った状態で装備する必要がある。
  - ・ アクセルレバーの重さ軽減のためにソフトスプリングの使用を許可する（海外戦非対応）
- ※注：海外戦はノーマルスプリング2本掛けが必須であるため注意すること。

### **SSK.5 イグニッションとエレクトロニクス—4ストローク**

#### **SSK.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。但し、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。
- ・ バッテリーの移動を禁ずる。
- ・ 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（日本国内ルール。海外戦については要問合せ）

#### **SSK.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 に対し、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許可する。
- ・ 配線および接続の変更を禁ずる。
- ・ 追加のセンサー（排気ガス温度センサー、デトネーションセンサー等）は一切追加できない。
- ・ エンジン温度センサーの無効化を許可する。
- ・ アース線の追加を許可する。

#### **SSK.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の使用も可とする）

### **SSK.6 ドライブライン**

#### **SSK.6.1**

- ・ インペラーは、元の直径を維持することを条件に改造または社外品の使用を許可する（インペラー外径は純正サイズ 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の使用を許可する。
- ・ ポンプ入口をシールする目的でのシーラント使用を許可する。
- ・ 可視性の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。

#### **SSK.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、研削による表面仕上げ、研磨、ショットピーニング等を含むいかなる改造も禁ずる。

#### **SSK.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、およびポンプキャップ（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禁ずる。
- ・ ウォーターラインの追加は許可するが、その場合でもポンプ（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。