

⑬ (J-10) Vintage 550-A / (J-11) Vintage 550-B / (J-12) Vintage 550-Women / (J-13) Vintage X-2

VSK.1 ビンテージスキー550 ビンテージ X-2 クラスコンペティション

- ・ 本クラスの使用 PWC は、以下の仕様に準拠しなければならない。
- ・ 本クラスは、オリジナルの Kawasaki 550(440)をベースとした PWC と、Kawasaki 650 X-2 をベースとした PWC で構成される。
- ・ 本レギュレーションに基づき、類似のビンテージクラス（例：Vintage 650、Vintage 701 等）が作成される場合がある。
- ・ Vintage 550 クラスは、550 または 440 をベースとし、最大排気量は **600cc** までとする。
- ・ Vintage 550 クラスのエンジンプロックは、440cc または 550cc エンジンを基礎としなければならない。
- ・ Vintage X-2 クラスは、旧タイプ X-2 をベースとし、最大排気量は **750cc** までとする。
- ・ Vintage X-2 クラスのエンジンプロックは、650cc または 750cc エンジンを基礎としなければならない（800cc エンジンを使用不可）
- ・ すべての燃料ホースおよびエアホースには、結束バンドまたはクランプを装着しなければならない。
- ・ **すべての艇体は、エンジンの始動・停止に関わらず、船体内に油分を流出してはならない。**

VSK.1.1

- ・ すべての PWC は、規則で代替または改造が許可・要求されている場合を除き、厳密にストック状態を維持しなければならない。
- ・ 本規定に記載のない変更または改造は許可されない。
- ・ 船体識別番号は、メーカーオリジナルのものとは別に、日本の検査基準（JCI）をクリアしたものを貼付しなければならない。JCI の検査に合格する状態を必須とする。

VSK.1.2 部品の互換性

- ・ 使用される純正部品は、同一モデルの純正部品であればアップデート（更新）またはバックデート（遡及）して使用することができる。
- ・ 部品の交換はボルトオンのみ可能とする。ただし、規則で置換または変更が許可されている場合はこの限りではない。

VSK.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計測する場合がある。
- ・ 騒音レベルが高いと判断された場合、走行テストおよび計測を要求する。その際、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。
- ・ **騒音超過が認められた場合はペナルティの対象となり、規定値内でなければ出場は認められない。**
- ・ エンジン始動時はサイレンサーの使用を推奨する。

VSK.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）

VSK.2 船体**VSK.2.1 曳航・デフレクター規定**

- ・ 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。
- ・ 曳航ループは救助を速やかに行うためにワイヤー製と定めているため、ささくれ放置やバンパー裏への収納等、救助の妨げとなる行為は慎まなければならない。
- ・ 550 および X-2 においては、ワイヤーに代わり頑丈なロープでの代用を認める。ただし、解けたり切れたりした場合はペナルティ（レッドカード）の対象となる。

- ・ 危険が生じない限り、柔軟なスプレード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。
- ・ **550 または X-2 のボディに対し、社外 GP スキー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ドフレクターの装備は禁止とする。**

VSK.2.2

- ・ デッキおよびハルの修理を認める。ただし、修理によって元の形状を **2mm** 以上変更してはならない。
- ・ 船体およびトップデッキは、本項で別途規定がある場合を除き、製造元が当初装備した状態を維持しなければならない。
- ・ 船体内部のデッキとハルを接合するボンドは出荷時の状態とし、削り取ってはならない。修理時も元に近いボンド量を維持しなければならない。
- ・ ロワーデッキは純正品を使用しなければならない。
- ・ フットウェルが装備されている場合、その機能を修正し、純正デッキ同様の形状に戻さなければならない。
- ・ フロートフォーム（浮力体）は、元の浮力性能が維持される限り、改造またはアフターマーケット品の使用を認める。
- ・ **浮沈性能は常に維持されなければならない。**

VSK.2.3 エンジンフード（日本レギュレーション）

- ・ 550A/B/W および X-2 共通で、アフターマーケット品のエンジンフードを使用してよい。

VSK.2.4 スポンソン

- ・ 最大 4 つのスポンソンを装備可能とする（X-2 は 2 つまで）
- ・ 純正スポンソンは、改造、変更、削除、または社外品の使用を認める。
- ・ 4 つ（2 対）のスポンソンを使用する場合、1 対は通常のフィンタイプ、もう 1 対はハルのフロントサイドに貼り付けるタイプのフロントスポンソンとしなければならない。フロントに 2 対、またはリヤにフィン状 2 対の構成は認められない。
- ・ 各スポンソンの全長は 91.45cm（36in.）を超えてはならない。
- ・ 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。
- ・ スポンソンのいかなる部分も、ハルの底面交点より **63.5mm** 以上下に伸びてはならない（底面の定義は側面 45° 以上が立ち上がるまでの範囲とする）
- ・ 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。フィン状の数とフロントスポンソン（ワイドハル）をそれぞれ個別にカウントする。
- ・ 一体型のスポンソンベースにフィンがある場合はベースとみなし、スポンソン 1 つとしてはカウントしない。ただし下方向への長さ制限（**63.5mm**）は適用される。
- ・ スポンソンベースのみを使用する場合であっても、1 つとしてカウントする。
- ・ スポンソン外側のネジはなべ型またはトラス型とする。埋め込みやスミングワッシャーの使用については、事前に JJSA に確認すること。
- ・ 社外品または改造スポンソンの羽の厚さは **6mm** 以上とし、前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。また、取り付け穴の掘り込みによる厚さ不足に注意すること。
- ・ フィン、ラダー、スケグ等の危険な付属物の取り付けは禁止とする。
- ・ スポンソンはボンドフランジの内側に取り付け可能だが、下部から 38mm を超えてはならず、水平面で外側にはみ出してはならない。厚さは 6mm 以上を維持すること。
- ・ **550 船体において、後部ボンドラインより外側へ大きく張り出したスポンソンの使用を認める。ただし、最前部には危険防止の丸みを付けなければならない。**
- ・ **特殊な形状については事前に問い合わせること。**

VSK.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認める。
- ・ 取り外しは禁止とする。
- ・ 最低 1 本のバーが駆動軸と平行である必要があり、脱落はペナルティ対象となる。
- ・ ゲートの突出はポンプ吸入口平面より下に **12mm** 以内とし、前縁は丸めなければならない。
- ・ 給水口天井部へのスタッファー単体取り付けは船体形状変更とみなし禁止するが、インテークゲートと一体型であれば使用を認める。

VSK.2.6 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認める。
- ・ ライドプレート（ポンプカバープレート）の後部の延長は可能だが、純正の幅を超えてはならず、延長距離は純正後端より **100mm** 以内とする。
- ・ エクステンションの側面は危険が生じない様に丸みを付けなければならない。
- ・ フィン/スケグ/ラダー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。

VSK.2.7 トリムタブ (550のみ X-2は使用不可)

- ・ アフターマーケット品の固定トリムタブを使用してよい (X-2 は使用不可)
- ・ 標準装備のトリムプレートは、社外品取り付け時に取り外し・交換が可能である。
- ・ トリムタブは滑走面の幅を超えてはならず、後方突出は **100mm** 以内とする。
- ・ 手動または自動で可動するトリムタブの取り付けは禁止とする。
- ・ **トランサムに取り付けられた部品はすべてトリムタブとみなされる。縁には丸みを付けること。**

VSK.2.8 バンパー

- ・ 危険のない社外品バンパーを使用してよい。
- ・ **厚さは純正相当（フロントは純正厚、サイド・リヤは 5mm～20mm）とする。**
- ・ **バンパーがない機種でも、最低限船首は覆われていなければならない。**
- ・ ネジやリベットで完全に固定し、鋭利な部分は排除すること。
- ・ バンパーの素材は YAMAHA KAWASAKI SEA-DOO 同等の柔軟なプラスチック製以上とする。
- ・ 注) FRP やカーボンを使用する場合は、スポンジ質やゴム質の素材で覆わなければならない。
- ・ **YAMAHA KAWASAKI SEA-DOO の純正バンパーはそのまま社外バンパーの出幅は全幅から 5mm～20mm 以内とし、フィン形状を含むものは交換を指示する場合がある。**

VSK.2.9 ステアリング/コントロール 550

- ・ 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事。**
- ・ 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。**
- ・ 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為のクイックターンステアリングの改造をしてもよい。
- ・ 社外品のステアリングケーブルは使用してもよい。
- ・ 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、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、配線等を通す為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は補強してもよい。
- ・ **ハンドルポールアセンブリの再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ならパッド効果のある素材で。プラスチックやカーボンのままである事は不可。ハンドルバーブラケットが最後端ならその金属部分を柔軟なパッドで覆う事)
- ・ 燃料コック等、船体外部から内部へ移設してもよい。元の穴は塞ぐ事。

ステアリング/コントロール X-2

- ・ 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事。
- ・ 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。
- ・ ステアリングシャフト/ハンドルポストは社外品を使用してもよい。
- ・ 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入れなければならない。
- ・ 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様な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為のクイックターンステアリングの改造をしてもよい。
- ・ 社外品のステアリングケーブルは使用してもよい。
- ・ エンジンフードをハンドルポスト固定仕様に變更する為に交換しなければならない。
- ・ 燃料コック等、船体外部から内部へ移設してもよい。元の穴は塞ぐ事。

VSK.2.10 船体一般補修

- ・ 船体の修理に際し、パテおよびマットキット（FRP 補修材等）を追加することができる。
- ・ 船体にカスタムペイントを施してもよい。

VSK.2.11 ビルジシステム

- ・ 純正のビルジポンプは、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ことを条件に、社外品のビルジ排出システムを設置してもよい。
- ・ 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。
- ・ 船体外へ油分の流出が認められた場合は、エンジブロワー等の想定外の事態であっても、例外なくペナルティ（レッドカード）の対象となる。

VSK.2.12 浮力体

- ・ エンジンルーム内の浮力体は、他の規則に抵触しない限り、取り外しや改造を行うことができる。但し、いかなる場合も浮沈性能は維持されなければならない。

VSK.2.13 通気口

- ・ エンジンルームの換気チューブは、改造、社外品への交換、ダクトの再配置、または取り外しを行うことができる。

VSK.2.14 バルクヘッド

- ・ バルクヘッド（隔壁）の改造を認める。

VSK.2.15 バラスト / ウェイト

- ・ 危険を生じさせない限り、船体にバラストウェイトを追加してもよい。
- ・ 水やその他の液体など、走行中に重量が変化するバラストの使用は禁止とする。

VSK.3 エンジン

VSK.3.1 ピストン

- ・ エンジンのポアアップを認める。（最大排気量は 550 クラスで 600cc まで、X-2 クラスで 750cc までとする。）
- ・ アフターマーケット品のピストンを使用してもよい。
- ・ ピストンリングの数、種類、および配置の變更を認める。

VSK.3.2 クランクケース

- ・ クランクケースは、変更が許可されているものを使用しなければならない。
- ・ 吸気ポートおよび排気ポートの加工、変更を認める。
- ・ 燃料、オイル、および水の通路の加工、変更を認める。
- ・ ベアリング面およびシール面の加工は禁止とする。
- ・ ベースガスケット面の空洞部分に充填材を追加してもよい。
- ・ 点火装置に関連するピックアップ座面やステーター座面への座ぐり加工、穴あけ、およびネジ穴の追加を認める。
- ・ 追加のキャブレターパルスラインフィッティングを取り付けてもよい。
- ・ クランクケースドレンシステムは、取り外しまたはブロック（閉鎖）することができる。
- ・ 直径 10mm を超えない追加の取り付け穴は、ケースの内面まで貫通しない限り認める。
- ・ ベースガスケット面および吸気面の機械加工を認める。
- ・ クランクケースに生じた穴やひび割れの補修を認める。
- ・ メッキ、研磨、塗装等は、美的装飾目的の場合に限り許可される。
- ・ その他、外部に対する改造は一切禁止とする。

VSK.3.3 シリンダー / シリンダーヘッド

- ・ シリンダーの改造または社外品の使用を認める。 (550A X-2)
- ・ シリンダーの改造は認めるが、社外品の使用は不可とする。 (550B 550W)
- ・ シリンダーヘッドの加工または社外品の使用を認める。 (550A・B・W X-2)

VSK.3.4 クランクシャフト

- ・ クランクシャフトの改造または社外品の使用を認める。
- ・ ストロークおよびコンロッド長の変更を認める。

VSK.3.5 エンジンマウント

- ・ エンジンベッドおよびモーターマウントの改造、または社外品の使用を認める。

VSK.3.6 ガスケット

- ・ 社外品のガスケットを使用してよい。

VSK.3.7 排気システム

- ・ エキゾーストマニホールド、排気チャンバー、ヘッドパイプ、ウォーターボックス、サイレンサー、マフラー等の変更、改造、または社外品の使用を認める。
- ・ 排気系は十分な消音機能を有していなければならない。
- ・ 排気出口の位置は、ボンドフランジより下部のトランサム面に移設することができる。
- ・ 排気出口は、ボンドフランジより後方に突出してはならない。

VSK.3.8 冷却システム

- ・ 冷却システムの改造または社外品の使用を認める。
- ・ 社外品の冷却ラインおよびウォーターバイパスシステムを使用してよい。
- ・ バイパスフィッティングの改造、社外品への交換、および再配置を認める。
- ・ 排水の方向は、他のライダーに危険を及ぼさないよう、下方または後方へ噴出しなければならない。
- ・ 冷却システム全体で使用されるバルブは、固定式または自動式（例：サーモスタット、圧力調整式、ソレノイド方式等）でなければならない。
- ・ 走行中に冷却水の流れを任意に変える手動制御デバイスの使用は禁止とする。
- ・ フラッシュキットの使用および設置を認める。

VSK.3.9 スターターモーター

- ・ スターターモーターおよびベンディックスは、社外品を使用してもよい。

VSK.3.10 オイル噴射システム

- ・ オイル噴射システム（オイルポンプ等）の取り外しを認める。

VSK.3.11 一般補修

- ・ 一般整備部品（プラグ、プラグワイヤー、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、ファスナー等）の交換は、純正部品に限定されない。
- ・ ネジ山の修正加工を認める。

VSK.4 空気/燃料供給 2ストローク

VSK.4.1 キャブレター

- ・ キャブレターは、エンジンの始動状況や艇体の姿勢に関わらず燃料漏れがないことを条件に、改造またはアフターマーケット品の使用を認める。
- ・ ベンチュリーの数は、エンジンの気筒数を超えてはならない。
- ・ スライドバルブ式のキャブレターの使用は禁止とする。
- ・ アフターマーケット品のプライマーキットを使用してよい。
- ・ 吸気マニホールドアセンブリの改造または社外品の使用を認める。
- ・ アフターマーケット品のクランクケース圧力作動式燃料ポンプを使用してよい。
- ・ 燃料フィルター（給油口）を船体内部に移設することを認める。

VSK.4.2

- ・ 改造品または社外品の気体/空気分離器のサイズは、2 インチ×6 インチを超えてはならない。
- ・ 燃料タンクへのリターンラインは、常に開放されていなければならない。
- ・ アフターマーケット品または改造された電動燃料ポンプは、吐出圧が4psiを超えない範囲で使用を認める。
- ・ 電動燃料ポンプは、エンジン停止時に自動的に停止する構造でなければならない。
- ・ 手動で作動させる燃料ポンプの使用は禁止とする。

VSK.4.3 インジェクターシステム

- ・ アフターマーケット品の燃料噴射システムは、以下の規則を厳守する場合に限り使用を認める。
- ・ SAE J30R9 に適合する高圧燃料ホースを使用しなければならない。
- ・ システムの高圧部分には、絞め（かしめ）タイプのホースバンドを使用しなければならない。
- ・ 燃料フィルターは金属製でなければならない。
- ・ その他のインラインフィルターは、すべてシステムの低圧部分に設置しなければならない。
- ・ エンジン停止時に燃料ポンプが自動停止する構造でなければならない。
- ・ 手動で作動させる燃料ポンプの使用は禁止とする。

VSK.4.4 燃料システム全般

- ・ 燃料システム全体は密閉型でなければならない。
- ・ エンジン作動の有無や姿勢に関わらず、燃料の流出を一切禁止とする。
- ・ 燃料タンクは純正品に限定されない。ただし交換する場合、他の認証済み PWC からの流用であり、かつ無改造の物でなければならない。
- ・ 危険が生じない限り、元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ない。
- ・ 燃料ピックアップ、燃料フィルター、燃料ペットコックの取り外し、または社外品への交換を認める。
- ・ 燃料タンク内への追加フィルター設置やバッフルの追加を認める。
- ・ 燃料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認める。
- ・ 未承認 PWC からの燃料タンク流用には、レースディレクターの承認を必須とする。その際、タンクは純正品以上の強度と安全基準を満たしていなければならない。

- ・ 燃料ホースは、JIS K6343（送油用ゴムホース）規格の試験（引っ張り強さ、伸び、老化、耐油試験等）に合格したものでなければならない。
- ・ また、ISO 7840 に準拠した耐炎試験に合格し、30 秒間の受炎後も最高使用圧力の 1.25 倍の圧力で漏れがないものでなければならない。
- ・ 規格表示の無い半透明ホースを使用される場合、規格表示（耐油）の提示を要求する場合があります。ご用意ください。

VSK.4.5 フレームアレスター

- ・ 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、エンジンの電氣的安全性） 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フレームアレスターを使用しなければならない。但しこれはあくまで基準で日本では純正相当品のフレームアレスターの使用を認める。
- ・ フレー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。

VSK.4.6 リードバルブ

- ・ リードバルブアセンブリの改造、または社外品の使用を認める。

VSK.5 イグニッションとエレクトロニクス

VSK.5.1

- ・ リミッター機能を停止、または削除してもよい。
- ・ CDI ユニットは改造または社外品を使用してもよい。
- ・ 点火時期は変更してもよい。
- ・ ピックアップマウントの改造をしてもよい。
- ・ トータルロス点火システムを使用してもよい。(550A X-2 クラスのみ)
- ・ ランヤードによるエンジン停止システムを装備していない場合は、スイッチアセンブリを変更し、ランヤード式停止スイッチに交換しなければならない。

VSK.5.2 制御ユニット・センサー

- ・ 純正 CDI ユニットは、純正のユニットよりも追加の入力または出力を提供せず、純正の接続部に接続できる限り、改造または社外品を使用してもよい。
- ・ 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など）を追加する事はできません。
- ・ エンジン温度センサーは取り外してもよい。

(Vintage 550B W は純正品の電子制御ユニットは OK 社外品は不可)

VSK.5.3 フライホイールカバー

- ・ フライホイールカバーの改造または社外品の使用を認める。

VSK.5.4 バッテリー

- ・ バッテリーの社外品への交換を認める。ただし、バッテリーボックス内に収まり、確実に固定されていないと認められない。
- ・ バッテリーの設置場所の移動を認める。
- ・ リチウムイオンバッテリーの使用は、検査機構により禁じられているため不可とする。

VSK.6 ドライブライン

VSK.6.1

- ・ インペラー/インペラハウジング/ステーターベーンアセンブリ/ポンプ取付プレート/ポンプシューは改造または社外品を使用してもよい。(550A X-2)
(VT-550B W は純正品ポンプを使用しなければならない。但し純正品であれば 440 ポンプは使用してもよい)

- ・ 純正品であって 750 用または 800 用を装備する場合、ポンプ径が大幅に変更になりますが、インターゲートは従来通り 12 mm を超えて船底より突出してはならない。
- ・ 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の全長は純正品より 50 mm まで延長してもよい。

VSK.6.2 トリムシステム

- ・ 社外品のノズルトリムシステムを使用してもよい。

VSK.6.3

- ・ ポンプ周辺への追加の冷却フィッティングの取り付けを認める。
- ・ 可視性スパウトは停止しなければならない。
- ・ ポンプ入口のシールにシーラントを使用してもよい。

VSK.6.4 カプラー・シャフト

- ・ 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間で 1:1 の駆動比を維持する限り、社外品の使用を認める。