

## 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** まで。

自然吸気の4ストロークエンジンの最大排気量は **1500cc** まで。

乾燥重量114kg以上

ボンドライン全長246.38cm (97in.) Kawasaki SX-R 265.48cm(104.52in.)

ボンドライン全幅50.8cm(20in.)～76.2cm(30in.)

4ストロークエンジンにスーパーチャージャー / ターボチャージャーを装備したスキーの最大排気量は **1100cc** まで。

・排気量が **900cc以下**の強制誘導式 4ストロークエンジンには、**11 psi** を超えるすべてのブースト圧を禁止する。JJSA承認の装置が必要です。

・排気量が **900ccを超える**強制誘導式 4ストロークエンジンには、**9 psi** を超えるすべてのブースト圧を禁止する。JJSA 承認の装置が必要です。

・GPクラスにおいて、カワサキSX-R (1500cc) を使用する際は、純正ハル/トップデッキのまま参加でき、純正ハルは材質、形状も改造、加工してはならない。

・Kawasaki SX-R以外の船体において、船体の長さは最大 **246.38cm**までとし、JJSAより認可を受けた船体のみ使用できる。

※その他の船体形状については競技で使用する前に事前に問い合わせ、認可申請を行うこと。

※承認されていない船体は競技に参加・出場できない。

※いかなる場合も水面上にオイルを流出させてはならない。

※いかなる船体も不沈性能を維持しなくてはならない。

(検査時に浮力体を投入した場合はそれを外してはならない)

**SKGP.1.1**

すべての船体は本ルール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 (全てノーマル、純正、無加工) を維持する必要がある。

ルールブックに記載されていない変更または改造はしてはならない。

※変更または改造に関する質問は競技で使用する前にJJSAに問合せください。

問い合わせなく大会参加された場合ペナルティ対象とする。

**SKGP.1.2**

当該機種純正部品は、同じモデルの純正部品にアップデート/バックデートしてもよい。

但し、その部品は規則で置換/変更が許可されている場合を除き、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で 86 dB(a)** を超えてはならない。

・レース中も騒音レベルを測ることがある。

・騒音レベルが高いと判断した場合、走行テストを要求し計測を行う。

チーム員、もしくはメカニックの立ち合いは1名までとする。

・騒音超過の場合、ペナルティの対象になる。(音量クリアまで再検査、場合によっては封印)

・エンジン始動時は水中以外ではサイレンサーの使用を義務付ける。

**SKGP.1.4 ガソリン燃料**

燃料については、国内基準に満たすガソリンでなければならない。

## SKGP.2 船体 / ハル

### SKGP.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。
- ＊取付けたワイヤーの直径は **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れた場合などレッドカード（当該ヒート失格）。
  - ・船体の平面を越えて突き出ている牽引フックは取り外さなければならない。

### SKGP.2.2

- 船体は、承認機種を使用。次の条件を満たした場合に改造 / 社外品に交換することができる。
- ・既存の公認純正品の基本形状に似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（レールキャップとフットホールド）が含まれる場合がある。
  - ・2017年～ カワサキSX-R は、社外品のトップデッキを使用出来ません。  
（船体長がルール**246.38cm**を超える為、アッパー/ローワーともに純正のままのみ使用可。軽量不可）
  - ・JISAにおいて、JCIの検査証と照合する場合がある。船体の承認していない機種は参加できない。
  - ・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。
  - ・バルクヘッドは、社外品の船体が許可されているスキーマの社外品である場合があります。（その社外品船体から見ての社外品の使用が可能）
  - ・デッキ・ハル共に船体の修理を行うことができる。但しこれらの修理では、元の形状を **2mm** 以上変更してはならない。
  - ・デッキは内部で補強されている場合があります。
  - ・ボンドフランジの上部と下部のコンポーネントを分離して再結合する場合は、元の機種と同じ方法で再結合しなければならない。
  - ・船体にフットウェルが装備されている場合は塞ぐ必要がある。

※その他変更に関する質問は競技で使用する前に JISA に問い合わせてください。

### SKGP.2.3

- ・船体は、改造または社外品を使用してもよい。但し、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の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**を超えることはできない。
  - ・アッパーデッキや船体に取り付けられたアフターマーケットのスプラッシュガードはボンドラインを超えてはいけない。船体メーカーから販売された同一メーカー品に限る。
  - ・フィン / ラダー / スケグ等その他危険を引き起こす付属物は取り付けしてはならない。
- ※その他変更に関する質問は競技で使用する前に JISA に問い合わせてください。  
（特にオリジナルパーツを制作、加工した場合等）

### SKGP.2.4 スポンソン

- ・最大 **4つ** のスポンソンを装備できる  
**IJSBA ルールでは現在は2つと表記されています。2024年の途中からスポンソンの内側の羽が許可され4つまでとなりました。日本ではルールとしてフロントスポンソンもスポンソンとしてカウントしていますので、下記項目参照の上、不明点はJISAにご確認ください。**
- ・純正スポンソンは改造 / 変更 / 削除または社外品を使用しても良い。
- ・各スポンソンの全長 **91.45cm** を超えてはならない。（**シングルスポンソンの場合**）

### ・フロントスポンソン+リヤスポンソンの合計の長さ

社外ハル（船体長 97 インチまでの船体）は 1524 mm まで。（海外レースは別途確認）

SX-R は 2286 mm まで。（海外レースは別途確認）

- ・スポンソンは水平面で測定した場合、ハルの側面から **100mm** を超えてはならない。
- ・スポンソンの垂直フィンなどはベースから下方向へ **63.5 mm** を超えてはならない。
- ・スポンソンのどの部分もハルの側面がハルの底面と交差する点よりも **63.5mm** 以上下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）※1
- ・一体物は1つとし、分割物はそれぞれ1つとしてカウントされます。
- ・垂直気味にある羽状（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。スポンソンベースに羽・フィン状の物がある場合、溶接等で分割できない様に一体型である場合はスポンソンベースとして判断するので、スポンソン1つとカウントしない。但しベースに付いた羽状のものは上記※1にある **63.5 mm** を超えてはならない。
- ・もし、羽・フィン状の物を取り付けず、スポンソンベースのみ使用している場合、それはベースのみであってもスポンソン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。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は取り付ける前に JJSA にご確認ください。
- ・社外品または改造されたスポンソンは厚さ **6mm 以上** でなければならない。
- ・危険を引き起こさないように、前縁に丸みを付ける必要がある。
- ・ハルの滑走面にスポンソンを取り付けてはならない。
- ・スポンソン（羽）本体において、全面、全周囲、厚さ **6 mm** を維持しなくてはならない。設置の為にボルト穴部をスムージングの為に掘り込んだりすると、その箇所の厚さが足りなくなるので注意。
- ・フィン / ラダー / スケグ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。
- ・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ますが、スポンソンのどの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。
- ・ボンドフランジの内側にあるスポンソン（羽）も **6 mm 以上** の厚さを維持しなくてはならない。
- ・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られ、ボンドラインの上に凹んだ所に至るまでの形状で作成してもよい。

※その他変更に関する質問は競技で使用する前にJJSAに問い合わせてください。

## SKGP.2.5 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。
- ・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。

## 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は改造または社外品を使用してもよい。
- ・ポンプカバープレートの後部は延長してもよいが純正プレートの幅を超えてはならない。
- ・使用船体の販売時に付属するプレートをノーマルとし、そこから100mmまで延長してもよい。
- ・エクステンションは純正品のハルの後端より **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は取り付けしてはならない。

## SKGP.2.7 トリムタブ

- ・固定 / 自動 / ライダー制御の社外品トリムタブを使用できる。
- ・船体から取り外し可能な純正装備のトリムプレートは、社外品交換 / 削除できる。
- ・トリムタブは滑走面の幅を超えたり、元の滑走面の端から**100mm**を超えて後方に延長することはできない。
- ・ハルのトランサムに取り付けられたすべてのハルエクステンションは、トリムタブと見なされます。
- ・危険を引き起こさないように、すべてのエッジに丸みを付ける必要がある。
- ・フィン / ラダー / スケグ等その他危険を引き起こす付属物は取り付けしてはならない。

## SKGP.2.8 バンパー

- ・危険を生じない社外品のバンパーは使用してもよい。（フロントバンパー先端は尖らない事）
  - ・バンパーはネジ、リベット等でグラつく事無く固定しなければならない。
  - ・鋭利や引っかかりのある状態での使用はしてはならない。
  - ・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のある素材でなくてはならない。注）FRPやカーボンでは船体の硬度と変わらないので船体相当とみなす。この場合はデッキマットの様なスポンジ質またはゴム質の素材を覆う必要。バンパーを止め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。
- ※ウルトラのバンパーは使用可能。但し船体の全幅を大幅に超えてはいけない。

## 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。

## 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を使用してもよい。
- ・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。
- ・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。

## 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、変更または社外品を使用してもよい。
- ・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。  
(ポールが最後端ならチンパッド。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)

## 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が追加されることができ、カスタムペイントしてもよい。

## SKGP.2.13 ビルジシステム

- ・純正ビルジポンプは改造・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は取付けてもよい。
- ・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くてはならない。

## SKGP.2.14 浮力体

- ・エンジンルームのフォームは、取外し / 改造 / 社外品を使用してもよい。

※ 浮力体は不沈性能を維持できなければならない。

(これに反したボートは JCI にて再検査。不沈の証明を提出)

## 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、水やその他の液体などは許可しない。

## SKGP.5 点火および電子機器

### SKGP.5.1

- ・点火システム / 電気ボックス / フライホイール / フライホイールカバーは、改造または社外品に交換する事ができる。
- ・バッテリー充電回路を無効化、または取り外してもよい。

### SKGP.5.2 バッテリー

- ・バッテリーは交換してもよい。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。
- ・バッテリー及びバッテリーボックスは社外品を使用してもよい。
- ・バッテリーの移設はしてもよい。
- ・バッテリーについて、検査機構において水上オートバイにリチウムイオンバッテリーの使用は禁じられている為、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 / 取り外してもよい。

## SKGP.6 エンジン — 4ストローク (1100cc以上)

### SKGP.6.1 エンジン

- ・エンジンブロックは、純正メーカーが提供するエンジンブロックを使用しなければならない。
- ・カワサキSX-R (1500cc) 艇を使用の際を除きどのメーカーの船体でも交換することができる。



- ・オイルライン / ウォーターラインの内部修正は、変更、加工してもよい。
- ・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。）

## SKGP.6.2 ヘッド

- ・オリジナルのシリンダーヘッド鋳物を使用しなければならない。  
(純正ヘッドの使用)
- ・吸気ランナーと排気ランナーは改造してもよい。
- ・ランナーに材料を追加することができます。
- ・吸気ポートと排気ポートは改造してもよい。
- ・ポート径、形状は改造してもよい。
- ・燃焼室は改造してもよい。
- ・吸気バルブと排気バルブの配置 / 本数は純正品と同じでなければならない。
- ・ヘッドガスケット面は機械加工してもよい。

## SKGP.6.3 バルブ / バルブスプリング

- ・社外品のバルブトレインコンポーネントは、元の起動方法と同じでなければならない。（例：最初にカムシャフトによって起動された場合ソレノイド起動に変換してはならない）。
- ・バルブは純正または社外品のシムでシム調整してもよい。
- ・バルブスプリングは改造または社外品を使用してもよい。
- ・カムシャフトは社外品を使用してもよい。
- ・カムシャフトの数は純正と同じでなければならない。
- ・元のベアリングのタイプと同じ寸法で使用しなければならない。
- ・カムタイミングは変更してもよい。
- ・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を使用してもよい。

## SKGP.6.4 ピストン

- ・社外品のピストンアセンブリは使用してもよい。
- ・エンジン排気量はクラス指定を超えてはいけない。

## SKGP.6.5 クランクシャフト

- ・クランクシャフトは、改造または社外品を使用してもよい。
- ・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 / ベアリングシェルは使用してもよい。

## 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、社外品を使用してもよい。

## SKGP.6.7 コンロッド

- ・金属製で作られた社外品のコンロッドは使用してもよい。
- ・ロッドの長さは変更してもよい。

## 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、マフラーなど）は、改造または社外品を使

用してもよい。

- ・スルーハルエキゾーストは危険が生じない限り、改造または社外品を使用してもよい。
- ・排気出口位置はボンドラインの下で後方に移設してもよい。  
但しボンドライン（リヤバンパーもしくはボディ）を超えて飛び出してはならない。
- ・ウォーターボックスは JISA に申請、承認したものに限る。
- ・**社外船体に純正品として付いている物でも音量超過は認めません。**
- ・排気音が規定を超える可能性がある場合、単独走行（全開走行）計測する事がある。その検査に引っかかった場合、即座に消音対策を命ずる。規定値内にならない場合はレースに参加できない。

### SKGP.6.9 冷却システム/ウォーターライン

- ・冷却システムは、変更または社外品を使用してもよい。
- ・冷却ラインを追加してもよい。
- ・社外品のウォーターバイパスシステムを使用してもよい。
- ・冷却システムのバイパスフィッティングは、改造 / 社外品 / 再配置することができる。但し他のライダーに危険を及ぼさないように、下向き/後方に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 / ソレノイドなど)
- ・運転中に手動により冷却水の流れを変更できる装置は使用できない。
- ・純正の冷却システムのサーモスタットは、取り外し / 改造 / 社外品を使用することができる。
- ・冷却システムフラッシュキットは使用してもよい。

### SKGP.6.10

- ・オイルリザーバーのバップルは改造してもよい。
- ・オイルリザーバーにバップルを追加してもよい。
- ・オイルポンプは改造または社外品を使用してもよい。

### SKGP.6.11

- ・バルブカバーは、外観の目的 / 軽量化の目的でのみ交換することができる。

### SKGP.6.12

- ・交換用スターターモーターとベンディックスを使用してもよい。

### SKGP.6.13

- ・交換用エンジンマウントを使用してもよい。（社外品可）

### SKGP.6.14

・エンジン仕上げに対する外部の変更（例：メッキ、研磨、または塗装）は、装飾目的でのみ許可する。

### SKGP.6.15 一般補修

- ・一般的な補修部品

(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 / 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) の交換は、社外品でも良い。

- ・クランプは、完全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なければならない。

## SKGP.7 エンジン — 4 ストローク (1100cc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1100cc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。)

### SKGP.7.2 ヘッド

- ・オリジナルのシリンダーヘッド鋳物を使用しなければならない。(純正ヘッドの使用)
- ・吸気ランナーと排気ランナーは改造してもよい。
- ・ランナーに材料を追加してもよい。
- ・吸気ポートと排気ポートは改造、加工してもよい。
- ・ポート径、形状は改造してもよい。
- ・燃焼室は改造してもよい。
- ・吸気バルブと排気バルブの配置 / 本数は純正品と同じでなければならない。
- ・ヘッドガスケット面は機械加工してもよい。

### 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、エンジンの純正状態の起動方法と同じでなくてはならない。(例：最初にカムシャフトによって起動された場合ソレノイド起動に変換してはならない)。
- ・バルブは純正または社外品のシムでシム調整してもよい。
- ・バルブスプリングは改造または社外品を使用してもよい。
- ・カムシャフトは社外品を使用してもよい。
- ・カムシャフトの数は純正と同じでなければならない。
- ・元のベアリングのタイプと同じ寸法で使用しなければならない。
- ・カムタイミングは変更してもよい。
- ・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を使用してもよい。

### SKGP.7.4 ピストン

- ・社外品のピストンアセンブリは使用してもよい。
- ・エンジン排気量はクラス指定を超えてはいけない。(1100cc 以下)

### SKGP.7.5 クランクシャフト

- ・クランクシャフトは、改造または社外品を使用してもよい。
- ・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 / ベアリングシェルは使用してもよい。



### 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、社外品を使用してもよい。

### SKGP.7.7 コンロッド

- ・金属製で作られた社外品のコンロッドは使用してもよい。
- ・ロッドの長さは変更してもよい。

### 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、マフラーなど）は、改造または社外品を使用してもよい。

- ・スルーハルエキゾーストは危険が生じない限り、改造または社外品を使用してもよい。
- ・排気システムのチューニングされた部分は、船体の外にはみ出してはならない。
- ・排気ガスの出口位置は、ボンドフランジの下のトランサムに移動することができる。
- ・ウォーターボックスは JISA が認定したものに限り、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）計測する事がある。その検査に引っかかった場  
合、即座に消音対策を命ずる。規定値内にならなければレースに参加できない。

### SKGP.7.9 冷却システム/ウォーターライン

- ・冷却システムは、変更または社外品を使用してもよい。
- ・冷却ラインを追加してもよい。
- ・社外品のウォーターバイパスシステムを使用してもよい。
- ・冷却システムのバイパスフィッティングは、改造 / 社外品 / 再配置することができる。但し他のライダーに危険を及ぼさないように、下向き/後方に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 / ソレノイドなど）
- ・運転中に手動により冷却水の流れを変更できる装置は使用できない。
- ・純正の冷却システムのサーモスタットは、取り外し / 改造 / 社外品を使用することができ  
る。
- ・冷却システムフラッシュキットは使用してもよい。

### SKGP.7.10

- ・オイルリザーバーのバッフルは改造してもよい。
- ・オイルリザーバーにバッフルを追加してもよい。
- ・オイルポンプは改造または社外品を使用してもよい。

### SKGP.7.11

- ・バルブカバーは、外観の目的 / 軽量化の目的でのみ交換することができる。

### SKGP.7.12

- ・交換用スターターモーターとベンディックスを使用してもよい。

### SKGP.7.13

- ・交換用エンジンマウントを使用してもよい。（社外品可）

### SKGP.7.14

- ・エンジン仕上げに対する外部の変更（例：メッキ、研磨、または塗装）は、装飾目的でのみ許可  
する。

## SKGP.7.15 一般補修

- ・一般的な補修部品

( 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 / 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 ) の交換は、社外品でも良い。

- ・クランプは、完全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

- ・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。
- ・燃料インジェクターは社外品を使用してもよい。

※すべての高圧ラインは、SAE J30R9 認定の高圧ホースを使用する必要があります。

- ・高圧ラインの燃料フィルターは金属製でなければなりません。
- ・高圧接続には、ネジ式フィッティングまたは**圧着式クランプ**を使用する必要があります。
- ・高圧ラインでは、**ナイロンタイラップ**または**標準のネジクランプ**は使用できません。
- ・燃料ポンプには、自動遮断制御スイッチを装備する必要があります。
- ・手動で作動する燃料ポンプは許可されていません。

- ・**燃料ホースは搭載エンジンの純正品以上の性能を有するものは使用可能。**

※社外品の燃料ポンプの使用は可能。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も可能。

### 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。

- ・エアフローセンサーは、改造、社外品、または取り外してもよい。
- ・フレーム アレスターとスロットル ボディ間のダクトは、改造または社外品を使用してもよい。

### SKGP.8.3 スロットルボディ

- ・スロットルボディは改造または社外品を使用してもよい。
- ・バタフライの数を増やすことはできますが、シリンダーの数を超えることはできません。
- ・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。

SKGP.8.4 \* 該当外項目の為、削除。

### SKGP.8.5 燃料タンク

・社外品の燃料タンクは使用してもよい。但し検査機構に公認されたものでなければならない。

・交換用燃料タンクは、元の燃料タンクの強度および安全基準を満たしているか、それを上回っている必要があります。

- ・燃料システム全体は閉鎖システムです。
- ・船体はエンジンが 作動 / 停止 関係なくいかなる場合も燃料を排出、こぼしてはならない。
- ・燃料タンクは公認 PWCの改造されていないタンクに交換してもよい。
- ・タンクが危険を引き起こすことなく船体にしっかりと収まる状態でなければならない。

- ・純正品の燃料フィルターとリリーフバルブを使用する必要があり改造してはならない。
- ・燃料ピックアップ / 燃料フィルター / 燃料ペットコックは取外しや社外品を使用してもよい。
- ・追加の燃料フィルターを使用することができる。
- ・燃料バッフル（スポンジ等）を元の機器の燃料タンクに追加することができます。
- ・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を使用してもよい。
- ・船体外に備え付けた燃料キャップ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。
- ・社外品の燃料タンクは、燃料タンクが純正燃料タンクの強度と安全基準以上を満たす必要がある。検査機構による承認が必要。
- ・燃料給油口の移動は認められない。
- ・燃料フィルターホースは継ぎ目がない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を使用してもよい。
- ・レギュレーター（社外品メーター）の追加、交換はしてもよい。

## **SKGP.9 ターボチャージャー/スーパーチャージャー**

スキークラスでは、ターボチャージャー / スーパーチャージャーは、排気量が**1100cc以下**のエンジンのみ取り付けすることができる。

### **SKGP.9.1 ターボ / スーパーチャージャー**

- ・ターボチャージャーのハウジングは、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。エンジン回転中は常に循環しています。
- ・危険が生じない限り、社外品のターボチャージャー/スーパーチャージャーを使用してもよい。
- ・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。
- ・社外品のターボチャージャー / スーパーチャージャーは、過給機装備のない船体に追加してもよい。
- ・すべてのホースとパイプは、改造または社外品を使用してもよい。

### **SKGP.9.2**

- ・インタークーラーは、改造または社外品を使用してもよい。

### **SKGP.9.3**

- ・IJSBA承認のブースト圧力リリーフバルブは、排気量900cc以下のエンジンの場合は11.00PSIを超える全ての圧力を解放する様に設定し、排気量900cc以上のエンジンの場合は9.00PSIを超える全ての圧力を解放する様に設定しなければならない。

### **SKGP.9.4**

- ・ブーストセンサーは、改造または社外品を使用してもよい。

## **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ー / ポンプ取付けプレート / ポンプシューは、改造または社外品を使用してもよい。
- ・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た全長は純正品より50mm以内にしなければならない。

(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を使用してもよい。
- ・追加の冷却フィッティングを取り付けてもよい。
- ・可視性スパウトを取り外すか停止しなければならない。
- ・ポンプ入口をシールするためにシーラントを使用することができる。

## **SKGP.10.2**

・カプラー / ベアリングハウジング / ドライブシャフトは、エンジンとポンプの間で 1:1 の駆動比であれば、改造または社外品を使用してもよい。