Kawasaki

保存版

'92model
第一版

jet ski® SC

ウォータークラフト jet ski® 取扱説明書

jet ski® は川崎重工業株式会社の登録商標です。

ご愛用の皆様に

カワサキのウォータークラフト〝ジェットスキー〟をご購入下さいましてありがとうございます。きょうからあなたのよきパートナーとして、十分に活躍させて下さい。

この取扱説明書は、あなたのウォータークラフト〝ジェットスキー〟を安全かつ魅力的にご使用いただく手助けをするために編集したものです。

最初にお乗りになる前にこの本を読んで十分にご理解いただき、正しい操縦方法を完全に習得して下さい。

そして、この本に従って注意深い操縦と正しい整備を行うと、ウォータークラフト〝ジェットスキー〟の魅力と性能を十分に引き出せます。

また、水上での安全確保のためのマナーを守ると同時に、各種の法規、条例等も十分理解し、守って下さい。

本編は安全かつ効果的な作業が行えるように、次の見出しを使用して注意書きしています。

危　険

○作業手順や方法を誤ると、危険を伴うことを示しています。

注　意

○作業手順や方法を誤ると、ウォータークラフト〝ジェットスキー〟の部品やその他の装置に損傷を与えることを示しています。

〈要　点〉

○効果的な作業を行うための要点を示しています。

なお本書の内容は、仕様変更などにより実際と異なる場合がありますので、予めご了承ください。

© 川崎重工業株式会社 1991

1991.6.(1).(S)

目　　次

主要諸元 …… 3
一般事項 …… 4
　製造番号 …… 4
　各部の名称 …… 4
　ラベル位置 …… 5
　燃　　料 …… 6
　エンジンオイル …… 6
　操縦装置 …… 7
　シートラッチ …… 10
　備品入れ …… 11
　小物入れ …… 11
　工　　具 …… 11
　ドレンプラグ …… 11
操縦方法 …… 12
　安全な操縦 …… 12
　乗る前の点検項目 …… 13
　ならし運転 …… 15
　エンジンの停止 …… 15
　エンジンの始動 …… 16
　発　　進 …… 17
　停　　止 …… 18
　旋　　回 …… 19
　後　　進 …… 21
　着　　岸 …… 21
　ウォータークラフト〝ジェットスキー〟の乗り方 …… 21
　航走終了後の手入れ …… 23
　特殊な手入れ …… 23
　運　　搬 …… 26
保　　管 …… 27
　保管する前の作業 …… 27
　保管後再使用する前の作業 …… 29
整備と調整 …… 30
　定期整備表 …… 30
　エンジンルームハッチの取外し …… 31
　コントロールケーブルの調整 …… 31
　燃料とエンジンオイル系統 …… 34
　スパークプラグ …… 38
　バッテリ …… 38
　潤　　滑 …… 40
　冷却系統の洗浄 …… 41
　ビルジ系統の洗浄 …… 42
トラブルシューティング …… 43
船舶検査 …… 45
航行区域 …… 46

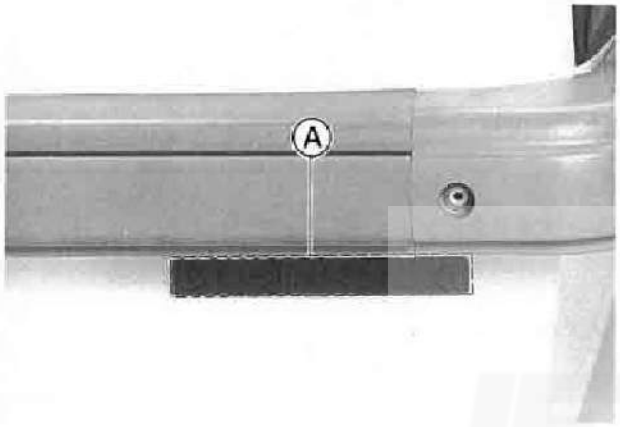
ウォータークラフト〝ジェットスキー〟JL650-A2

エンジン	
型　式	2ストローク、2気筒、クランクケースリードバルブ、水冷
排気量	635 cc
内径×行程	76.0×70.0 mm
圧縮比	7.2：1
点火方式	CDI
潤滑方式	分離給油式
キャブレタ	ケイヒン CDK 38-32
始動方式	スタータモータ
スパークプラグ	NGK BR7ES
ギャップ	0.7〜0.8 mm
点火時期	上死点前 15°／6,000 rpm
動力伝達機構	
カプリング	エンジン直結シャフトドライブ
ジェットポンプ：型　式	軸流、単段
推　力	210 kg
ステアリング	ステアリングノズル
ブレーキ	水の抵抗力
※性　能	
連続最高出力	49 PS／6,000 rpm
連続最大トルク	6.2 kg-m／5,500 rpm
最高速度	56 km／h（2名乗船時）
喫　水（静止状態）	180 mm
燃料消費量	19 ℓ／h（フルスロットル運転時）
航続距離	71 km（2名乗船・フルスロットル運転時）
航続時間	1時間15分
寸法・重量	
全　長	2,780 mm
全　幅	1,230 mm
全　高	1,070 mm
乾燥重量	200 kg
燃料タンク容量	25 ℓ（予備3.2 ℓを含む）
エンジンオイル	
タイプ	カワサキジェットスキー純正オイル（2サイクルエンジンオイル）
オイルタンク容量	3 ℓ
電装品	
バッテリ	12 V 19 Ah

※これらの数字は、一定の条件の下で測定されたものであり、条件が変われば数字も変わってきます。

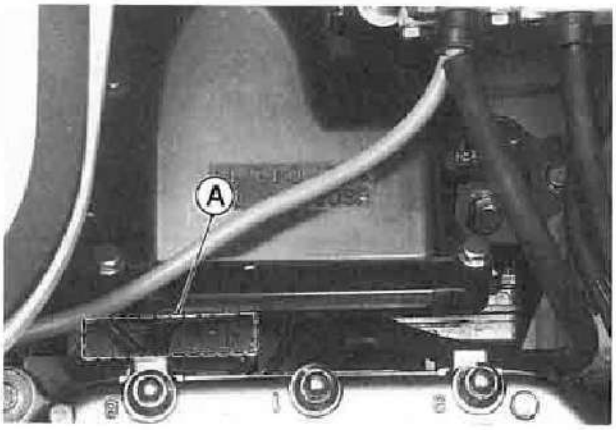
製造番号

●船体及びエンジン番号は、あなたのウォータークラフトを表す番号です。
この番号は登録に必要であり、また部品注文時に必要なこともあります。また、盗難にあった場合、是非とも必要なものです。
下のそれぞれの空欄に記録して下さい。



A．船体番号

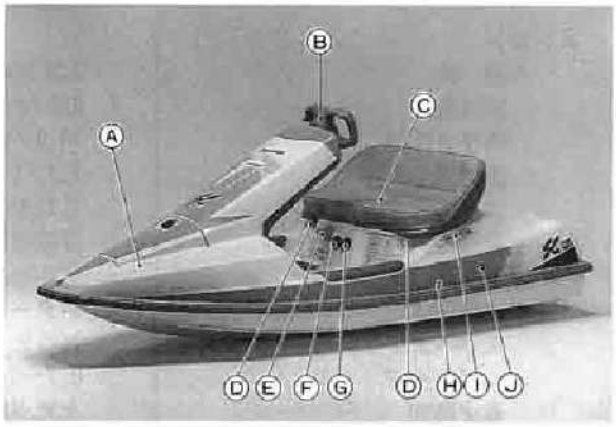
船体番号	



A．エンジン番号

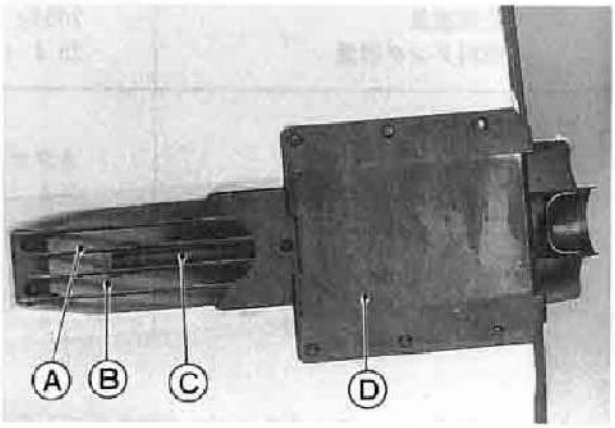
エンジン番号	

各部の名称



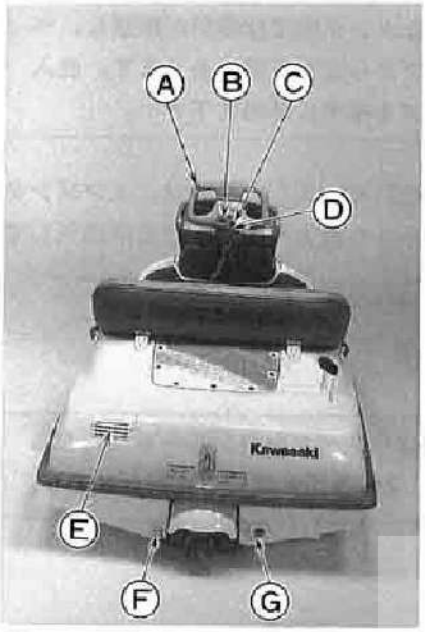
A．備品入れ
B．ハンドル
C．シート
D．シートラッチ
E．シフトレバー
F．チョークノブ
G．燃料ノブ
H．デッキ排水口
I．グリップバンド
J．バイパス出口

A．エンジンルームハッチ
B．シートグリップ
C．スロットルレバー
D．ステアリングノズル
E．リバースバケット
F．燃料注入口キャップ
G．グリップバンド
H．デッキ排水口

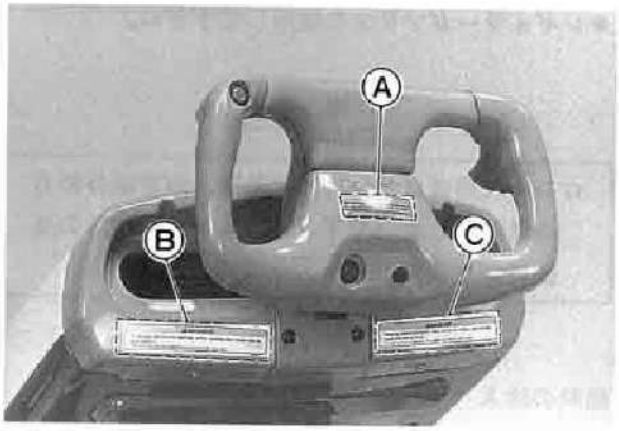


A．格子
B．吸水口
C．ドライブシャフト
D．ポンプカバー

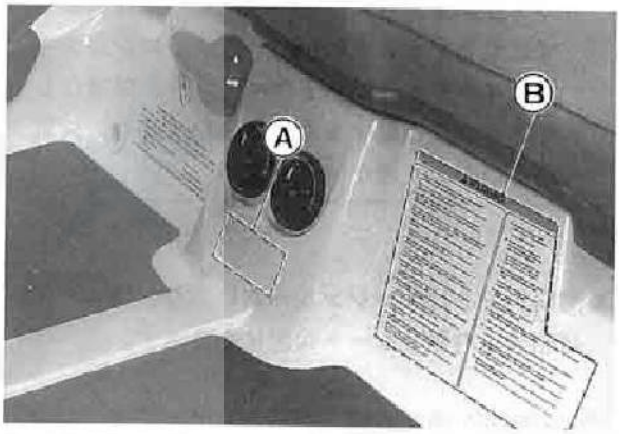
ラベル位置



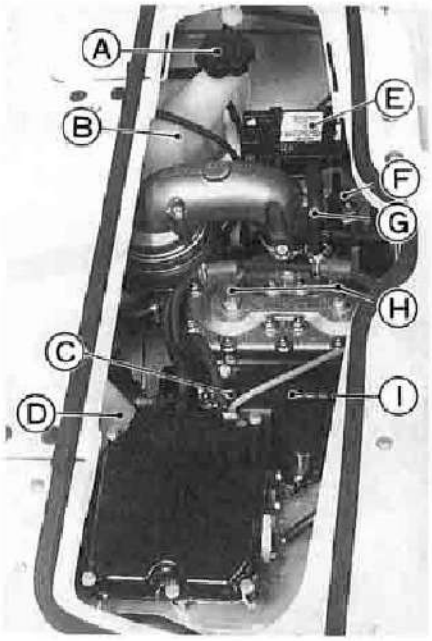
A．ストップボタン
B．スタータボタン
C．エンジンキルスイッチ
D．コードキー
E．換気口
F．ドレンプラグ
G．排気口



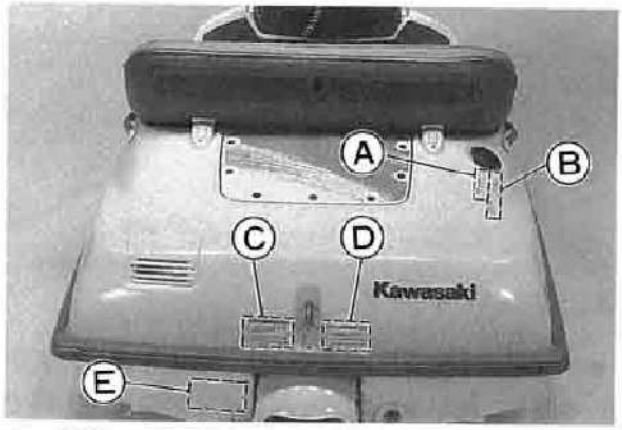
A．キルスイッチコード
B．ハンドル位置
C．保持禁止場所



A．航走前・航走後
B．操縦時



A．オイルタンクキャップ
B．オイルタンク
C．キャブレタ
D．燃料タンク
E．バッテリ
F．ドレンバルブ
G．クーリングホース
H．スパークプラグ
I．フレームアレスタ



A．燃料注入
B．エンジンオイル・ならし運転
C．ジェットポンプ点検
D．リバースバケット
E．転覆時の起こし方

燃　料

●レギュラーガソリンを使用して下さい。

注　意

○レース用ガソリンや添加物等、規定以外のものは使用しないで下さい。エンジン故障の原因になります。

燃料の注入

危　険

○ガソリンは非常に引火性が強く、条件によっては爆発するおそれがあります。エンジンキルスイッチからコードキーを抜き、禁煙にして下さい。作業する場所は換気が良く、火気がないかよく確かめて下さい。

●燃料タンクはエンジンルームにあり、燃料注入口は船体の右側、シート後部にあります。

A．燃料注入口キャップ

●キャップを開き、燃料を注入して下さい。注入する時は、細いホース等を用いると容易に注入ができます。また、ゆっくり注入すると、燃料タンク内の空気を抜くことができます。

●燃料の注入は必ず注入口上部から100㎜位までの量にして下さい。

危　険

○燃料をタンク一杯に注入しないで下さい。温度の上がったタンク内では燃料が膨張し、ベントチューブから溢れる事があります。注入後はキャップを確実に締めて下さい。

●輸送したり、燃料を注入した後では、エンジンをかける前にシートを後方へ倒し、数分間換気して下さい。(「シート」の項参照。)

危　険

○気化したガソリンがエンジンルームにたまると、火災や爆発の原因となることがあります。

エンジンオイル

●カワサキジェットスキー純正オイル（2サイクルエンジンオイル）を使用して下さい。

オイルの注入

●エンジンオイルタンクは、エンジンルームにあります。

A．エンジンオイルタンク　B．オイル注入口キャップ

●シートを後方へ倒し、キャップを開けてエンジンオイルを入れます。

注　意

○オイルなしでエンジンを回すと、エンジンは重大な損傷を受けます。オイルタンクがすっかり空になったときは、カワサキのウォータークラフト〝ジェットスキー〟の販売店でオイル系統の空気抜きをしてもらって下さい。

〈要　点〉

○ならし運転期間中は、特別潤滑用にガソリンとオイルの混合油を燃料タンクに入れることを推奨します。ならし運転期間が過ぎると、分離給油システムがエンジンを程よく潤滑するので、混合油を使う必要はありません。「操縦方法」の章を参照して下さい。

操縦装置

ハンドル

●このウォータークラフトのハンドルは自動車のハンドルと同じ機能を持っています。エンジンが回転しており、かつ、スロットルレバーを引いているときのみ、ハンドルを動かす事によってウォータークラフトを旋回させる事ができます。ハンドルはコントロールケーブルでウォータークラフト後部のジェットノズルとつながっています。

A．ハンドル

●ハンドルは、操縦者の座る位置に合うように、三ヵ所の位置にセットできます。ハンドルシャフトの下側のレバーを手前に引き、ハンドルを左右に動かして下さい。レバーがカチッと音がしてロックすることを確認して下さい。

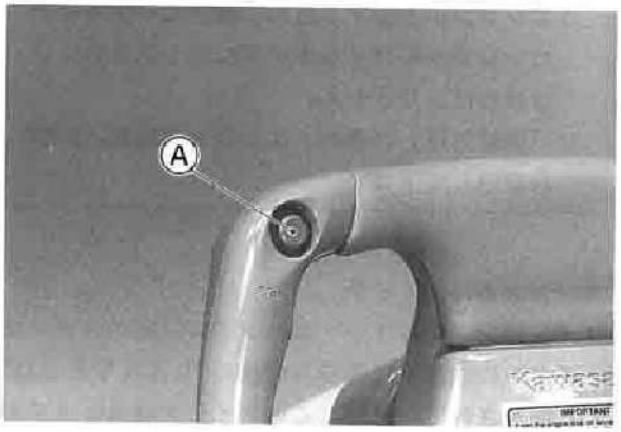
危　険

○航走中にハンドルの位置を変えると、バランスを失う恐れがあります。必ずウォータークラフトを停めてから行って下さい。
○操縦を交代してハンドル位置を動かしたときは、必ずキルスイッチコードを新しい操縦者につけ変えて下さい。

A．レバー

ストップボタン

●ストップボタンはハンドルの左上の角に取付けられています。ストップボタンは赤色で、下に〝ＳＴＯＰ〟と表示されています。ストップボタンを押すとエンジンは停止します。
●コードキーをエンジンキルスイッチから抜いても、エンジンは停止します。（「エンジンキルスイッチ」の項参照。）



A．ストップボタン

スタータボタン

●スタータボタンはハンドル下側の中央左よりに取付けられています。スタータボタンは緑色で"START"と左横に表示されています。コードキーをエンジンキルスイッチの下に差し込み、スタータボタンを押すとエンジンが始動します。(「エンジンキルスイッチ」の項参照。) エンジンが始動したらボタンを放して下さい。コードキーを差し込んでいないと、エンジンは回転も始動もしません。

注　意

○エンジンが回転している時や、スタータがまだ回っている時にスタータボタンを押さないで下さい。スタータの摩耗を早め、またスタータの故障の原因になります。

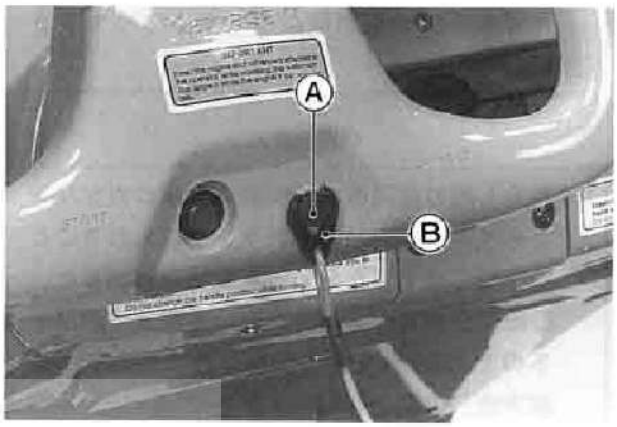
A．スタータボタン

〈要　点〉

○エンジンが始動するためには、コードキーがエンジンキルスイッチの下に差し込まれていなければなりません。
○「操縦方法」の章の「エンジンの始動」の項を参照して下さい。

エンジンキルスイッチ

●エンジンキルスイッチはハンドル下側のスタータボタンの右隣りにあり、右横に"LANYARD"と表示されています。このスイッチはストップボタンと同じ働きをしてエンジンを止めます。エンジンを始動する前に必ずコードキーをエンジンキルスイッチの下に差し込み、他の端を手首にはめます。もし操縦者が船外へ転落した場合、コードが操縦者に固定されているためコードキーがキルスイッチから外れ、エンジンは停止します。



A．エンジンキルスイッチ　B．コードキー

〈要　点〉

○エンジンが始動するためには、コードキーがエンジンキルスイッチに差し込まれていなければなりません。

危　険

○エンジンを始動する前やウォータークラフトが航走中は、常にコードを操縦者の手首にはめておいて下さい。そうしないと操縦者が落水したときにエンジンが停止しないので、事故が起きる原因になります。

スロットルレバー

●スロットルレバーはハンドルの右上の裏側にあります。レバーを手前に引くとエンジンの回転が上がり、放すとスプリングにより前方に戻ります。エンジン始動前に、スロットルレバーが通常の位置に戻るか必ず点検して下さい。更にスロットルケーブルには適正な遊びがなくてはなりません。スロットルケーブルの調整方法については「整備と調整」の章をご参照下さい。

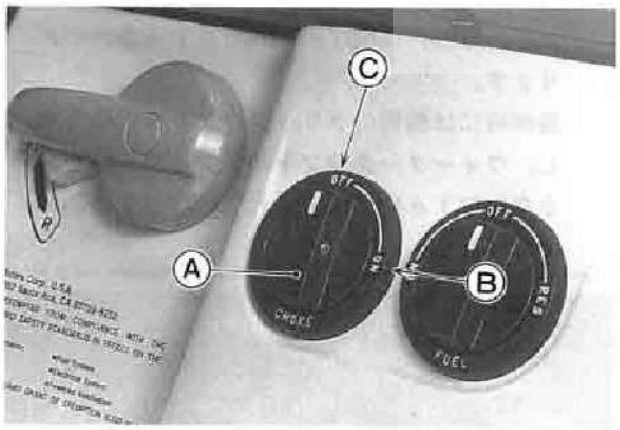
A．スロットルレバー

チョークノブ

●チョークノブはシートの下、デッキ側に付いています。チョークノブを右へいっぱいまわすと（"ON" 位置）、混合気が濃くなって始動が容易になります。始動後はチョークノブを左へいっぱい（"ＯＦＦ" 位置）に戻して下さい。

〈要　点〉

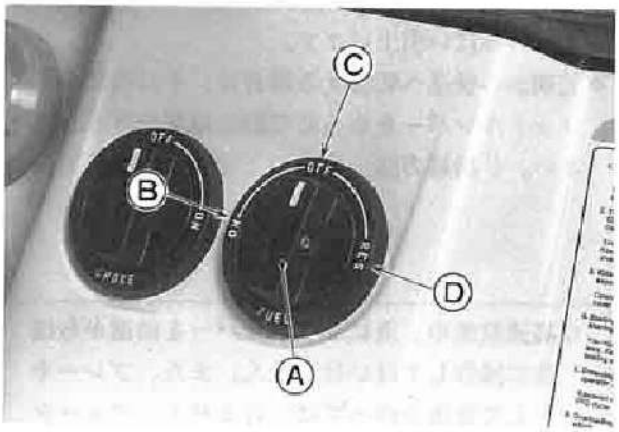
○もし、チョークノブがエンジン始動後も右へまわしたまま（"ＯＮ" 位置）になっていると、燃料のむだ使いとなり、性能も下がり、またスパークプラグの汚れの原因になります。



A．チョークノブ　　C．"ＯＦＦ"
B．"ON"

燃料ノブ

●燃料ノブはチョークノブの右隣りにあります。このノブには "ＯＮ"、"ＯＦＦ"、"ＲＥＳ"（予備）の三つの位置があります。ＯＮの位置で燃料を使い果たした時は、ノブをＲＥＳに切り換える事により約３ℓの予備燃料が使えます。ＲＥＳに切り換えてから、エンジンはフルスロットルで約10分間運転できます。



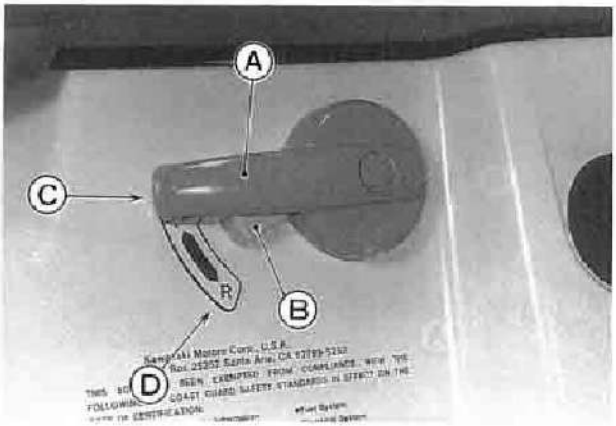
A．燃料ノブ　　C．"ＯＦＦ"
B．"ON"　　D．"ＲＥＳ"

〈要　点〉

○ "ＲＥＳ"（予備）の位置で走る距離は限られていますので、できるだけ早く燃料を補給して下さい。
○補給後はノブを必ず "ＯＮ" の位置にして下さい。

シフトレバー

●このウォータークラフトは、スターン（船尾）のステアリングノズルについたバケットの作用で後進ができます。前進、後進切換えのシフトレバーは、シートの右側の下にあります。シフトレバーは "Ｆ（前進）" と "Ｒ（後進）" の二段階になっています。



A．シフトレバー　　C．"Ｆ（前進）"
B．ノブ　　D．"Ｒ（後進）"

●前進から後進に切換えるには、シフトレバーのノブを押し込みながらレバーを下へいっぱい押し下げます。
●前進へ戻すには、ノブを押し込みながらレバーを上へいっぱい引上げます。
●前進から後進へ切換える場合は、その前に必ずスロットルレバーをゆるめて船の速度を落として下さい。(「操縦方法」の章の「後進」の項参照。)

危　険

○高速航走中、急にシフトレバーを前進から後進に操作してはいけません。また、ブレーキとして後進を使ってはいけません。ウォータークラフトのバウ（船首）が水中に突っ込んで乗船者がけがをする原因となることがあります。シフトする前に必ず減速し、また同乗者に安全のための注意を呼びかけて下さい。

シートラッチ

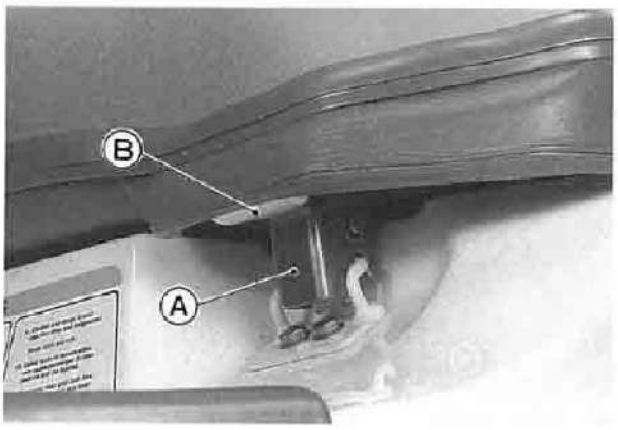
●シート前側下の両角のラッチを外すと、シートを後方に倒すことができます。

シートラッチの外し方：

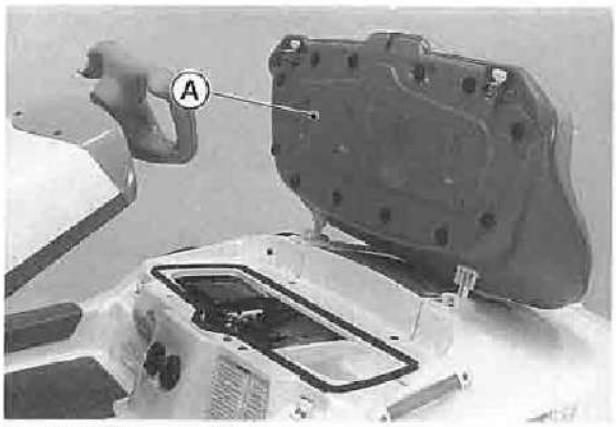
シートの角を上から押し下げながら、ラッチレバーをシートの方へ押し上げます。

シートラッチのかけ方：

シートをもとの位置に戻し、上からやや強く押します。ラッチが完全にロックされたか確認してください。



A．シートラッチ　　B．レバー

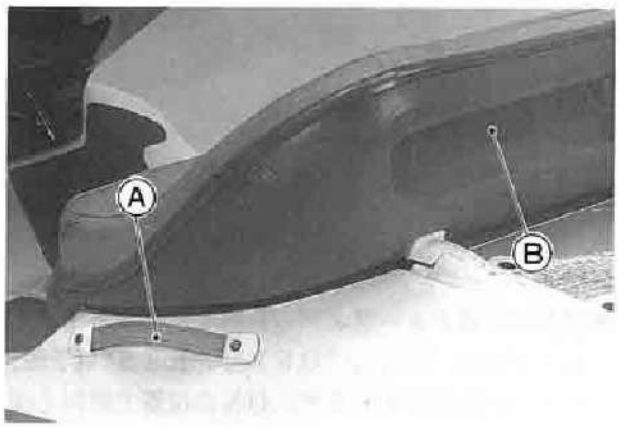


A．後方へ倒した状態

●シートを後方へ倒したときはいつでもシート下の小物入れにあるコードを使って、シートを固定して下さい。コードの片方のフックをシート下のプレートにかけ、もう一方のフックをスターンアイ（船尾のフック）にかけます。
●舷側のグリップバンドとシート後側のグリップは、航走中同乗者が安定した姿勢を保つためのものです。

危　険

○航走中同乗者は常に必ずシートに座り、舷側のグリップバンドとシートのグリップをつかんでいて下さい。そうしないと、もしウォータークラフトが急旋回や急加速したときに、倒れたり船外に投げ出されたりする恐れがあります。
○着岸時には舷側のグリップバンドから手を放し、ウォータークラフトの外側へ手や腕を出さないで下さい。はさまれてけがをする恐れがあります。

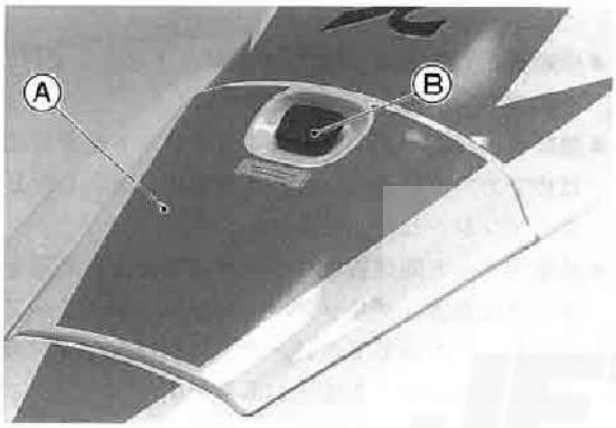


A．グリップバンド　　B．シートグリップ

●ウォータークラフトを輸送するときは、シートがガタついて損傷しないようにラッチを完全にロックして下さい。

備品入れ

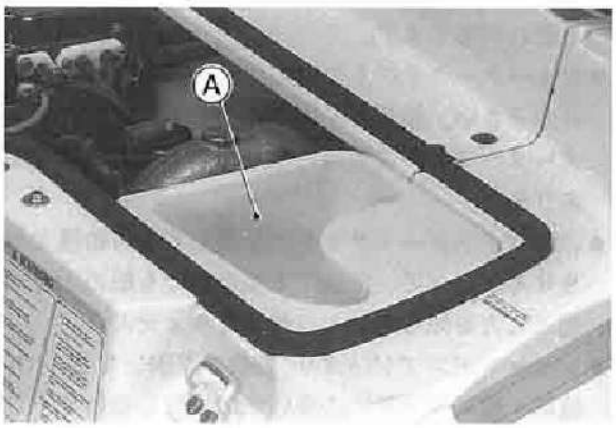
●備品入れは船首にあります。ふたを開けるときは、ノブを押しながら右へまわします。閉めるときは、ノブを押しながら左へまわします。



A．備品入れ　　B．ノブ

小物入れ

●シートの下のエンジンルームに小物入れがあります。この取扱説明書を防水の袋に入れて、ここに保管して下さい。また、ここにはごく軽量の物だけを入れて下さい。シートを倒した位置で固定するコードもここに入れてあります。



A．小物入れ

工　具

●工具は船首の備品入れに収納されています。必ずバンドで固定しておいて下さい。

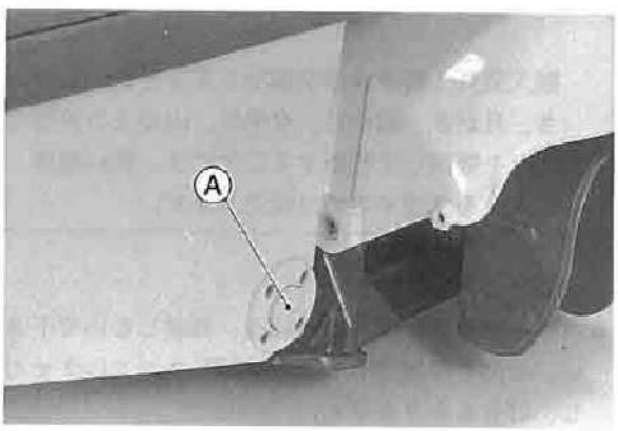
A．工　具

ドレンプラグ

●スターン（船尾）には、エンジンルームにたまった水を排出するためのドレンプラグがあります。ウォータークラフトを陸上に引き揚げたときだけドレンプラグを外して下さい。

注　意

○ウォータークラフトを水上におろす前に、エンジンルームに浸水しないようにドレンプラグをしっかり締めて下さい。



A．ドレンプラグ

操縦方法

安全な操縦

操縦者と同乗者の水泳能力：

危　険

○道具（たとえ浮袋のような簡単なものでも）を使って水上で遊ぶ人は泳ぎができなければなりません。また、泳いで戻ってくることができる範囲より沖合に出てはいけません。

安全運転規則：

危　険

○ウォータークラフトを操縦するには、四級小型船舶操縦士以上の海技免許が必要です。
○ウォータークラフトを操縦する際は、必ず安全規則、各地方の条例等をよく確認し、これ等に従って下さい。

●航走を始める前には必ず当地の天気予報を確認して、気象の変化に注意しておきます。

注　意

○一般に陸上より海上の方が気象変化の程度が大きいので、変化には十分注意して下さい。
○気象情報のみにたよらず、観天望気により突風、霧の前兆があれば直ちに帰港して下さい。

観天望気：雲ゆきや空模様を見るとか、日がさ、月がさ、朝やけ、夕やけ、山の上の笠雲などを観測して判断することです。狭い地域の天気を予想するのに役立ちます。

●ウォータークラフトは日没後、操縦しないで下さい。夜間も操縦できるように設計されていませんし、灯火もありません。

注　意

○波に向かってぶつかる乗り方をすると、ウォータークラフトに過激な力がかかり、船体の破損の原因になります。

●このウォータークラフトの定員は2名です。定員以上乗ってはいけません。
●エンジンを始動する前に、スロットルやステアリング及びシフトレバーが正常に動くか点検して下さい。これらが故障していると、事故につながることがあります。
●操縦者と同乗者は、常にライフジャケットを着け、その他安全装備をしてください。
●操縦者は航走中必ずキルスイッチコードを手首にはめておいて下さい。もしそうせずに落水したとき、エンジンは停止しません。
●航走中ずっと同乗者はバランス保持のため両足をデッキにおき、グリップバンドとシートグリップをつかんでおいて下さい。そうしないとバランスを失ってけがをすることがあります。
●急旋回や急加速する前に、同乗者がバランスを失ったり船外に投げ出されたりしないように、グリップをしっかりつかむよう注意して下さい。
●ウォータークラフトが前進中に後進へシフトするときは、徐々に減速してからシフトレバーを操作して下さい。また、シフトする前に同乗者に知らせて、安全のための注意を呼びかけて下さい。そうしないと、船首が水中に突っ込んで、同乗者がけがをする恐れがあります。
●旋回するためにはジェットポンプからの推力が必要です。スロットルレバーを完全に離すと旋回能力が落ち、障害物を避けようとしても避けられない恐れがあります。
●ウォータークラフトで他のボート等をえい航しないで下さい。船首と船尾の孔やフックは、ウォータークラフトの運搬時に縛り付けるために設けてあります。
●このウォータークラフトは転覆しても自動復元しません。従って、操縦する人は誰でも船の正しい起こし方を知っていなければなりません。
●ジェットポンプが詰まり、事故の原因となるので、雑草・海草や浮遊物の多い所で操縦しないで下さい。

●他のボート、特に水上スキーをしているボートには注意して下さい。
●決して水上スキー用のジャンプ台をとび越えないで下さい。ウォータークラフトの損傷や、操縦者と同乗者のけがのもとになります。
●発進や急旋回する時は周囲に十分注意して下さい。ウォータークラフトは旋回性能が良く、操縦性も良いので、周囲の人が思っているより早く旋回できるからです。
●酒気を帯びたり、または正常な運転や判断を妨げる恐れのある薬物を服用して、ウォータークラフトを運転してはいけません。

ジェットポンプに関する注意：

ジェットポンプはもともとプロペラ推進より安全になっていますが、次の特別な注意が必要です。

危　険

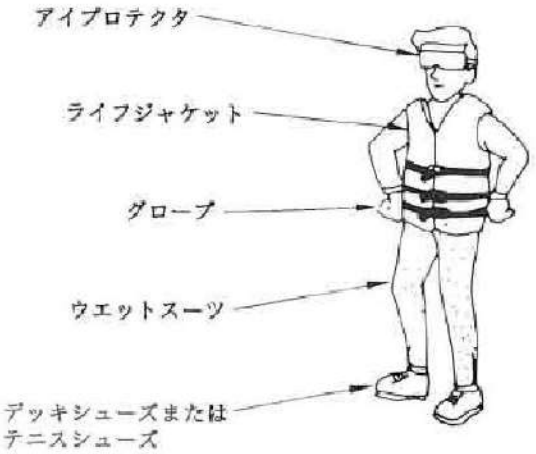
○エンジンが回転中は、ジェットポンプの吸水口（船底の中央後部）に手、足、衣類等を近づけたり、船尾のステアリングノズル（噴水口）に物をさし込まないで下さい。けがをする恐れがあります。

A．ステアリングノズル

操縦者と同乗者の安全装備：

危　険

○操縦者と同乗者は、必ずライフジャケットを着けて下さい。



目と足もとの安全と保護：

危　険

○ウォータークラフトが航走中、波しぶき等で一瞬目が見えなくなることがあります。適当なアイプロテクタ等をかけて安全をはかって下さい。
○水の浅い場所で水中に降りたとき、水中にかくれている貝がらや岩などにより、足にけがをすることがあります。操縦者も同乗者もデッキシューズ、テニスシューズ等を履いて、足の保護をはかって下さい。

乗る前の点検項目

●毎回ウォータークラフトを使用する前に、必ず次の事項を点検して下さい。

ウォータークラフトの外側：

1）ポンプの清掃：

吸水口、ジェットポンプ、ドライブシャフト等から異物を取り除いて下さい。

2）ポンプカバー：

ジェットポンプカバー、吸水口格子に緩みがないか点検し、必要なら取付けボルトを締めて下さい。

3）船体の損傷：
船体の損傷を点検して下さい。

4）ドレンプラグ：
スターン（船尾）のドレンプラグが確実に締められているか確認します。

5）ステアリング：
ステアリング系統にひっかかりがないか、ガタつく箇所がないか、過度の遊びがないか点検して下さい。必要であればケーブルを調整して下さい。(「整備と調整」の章参照。) ステアリングケーブルは両端をシールしてあり、潤滑は不要です。もし、シールが破損していれば、ケーブルごと交換して下さい。

6）シフトレバー：
シフトレバーを〝F（前進)〟、〝R（後進)〟のそれぞれの位置に動かしてみて、ひっかかりがないか、ガタつく箇所がないか点検します。また、スターン（船尾）のリバースバケットが、シフトレバーの動きと正常に対応して動くか点検します。(「整備と調整」の章参照。)

ウォータークラフトの内側：

7）スロットルコントロール：
スロットル系統にひっかかりがないか、ガタつく箇所がないか、過度の遊びがないか点検し、必要であれば調整します。(「整備と調整」の章参照。) スロットルレバーは手を放すと完全にもとの状態に戻らなければなりません。

危　険

○もし、スロットルレバーがなめらかに、完全に戻らないと、操縦不能になるおそれがあります。

8）エンジンルームの換気：
シートを後へ倒し、数分間エンジンルームの換気をします。

危　険

○気化したガソリンがエンジンルームにたまると、火災や爆発の原因となることがあります。

9）燃料タンク内の圧力：
燃料注入口キャップを開き、タンク内の圧力を逃がします。キャップはしっかりと締めて下さい。

10）燃　料：
燃料タンク内の量を点検します。必要ならば燃料を補給し、燃料ノブを〝ON〟にします。

11）バッテリ：
バッテリの液量が、上限と下限のマークの間にあるか点検します。

12）エンジンオイル：
オイルタンク内のオイルを点検します。必要ならば補充します。

13）燃料漏れ：
エンジンルーム内に燃料漏れがないか点検して下さい。

14）オイル漏れ：
同時にオイル漏れがないか点検します。

15）ファスナ：
ボルト、ナット、クランプ等に緩みがないか点検し、あれば締めて下さい。

16）ホースの接続：
すべてのホースが確実に接続され、また、すべてのホースのクランプがしっかりと締められているか確認して下さい。また、すべてのホースを点検し、劣化やひび割れがあれば交換して下さい。

17）ビルジ（あか）の排水：
エンジンルームに水がたまっていれば、ドレンプラグを外して水を出して下さい。排水後、ドレンプラグをしっかり締めます。

18）キルスイッチコード：
エンジンを始動して、数秒間回転させます。(「エンジンの始動」の項参照。) コードキーをエンジンキルスイッチから抜いて、エンジンが停止するか確認します。

危　険

○密閉された場所でエンジンを運転しないで下さい。排気ガスは無色無臭で有毒な一酸化炭素を含んでいます。従って、排気ガスを吸うと一酸化炭素中毒を起こし、仮死状態を経て死亡する結果となります。

注　意

○水から引き揚げたウォータークラフトのエンジンを、続けて15秒間以上運転しないで下さい。オーバーヒートして、エンジンや排気系統の重大な損傷の原因になります。

19）ストップボタン：
再びエンジンを始動して数秒間回転させます。ストップボタンを押して、エンジンが停止することを確認します。

20）エンジンルームハッチ：
エンジンルームハッチがしっかりと取り付けられているか点検します。

21）シート：
シートのラッチが完全にロックされているか確認します。

22）操縦者と同乗者の保護：
操縦者と同乗者は常にライフジャケットを着け、その他安全装備をして下さい。

ならし運転

●新しいウォータークラフトは、ならし運転が大切です。これは、機械部品の各摺動部になじみをつけ、それらの偏摩耗を防ぎ、また表面を滑らかにするためです。ならし運転期間中は、特別潤滑用に50：1のガソリンとカワサキジェットスキー純正オイルの混合油を燃料タンクに入れることを推奨します。最初の5時間(燃料タンクで約3杯分)のエンジン運転中は、この混合油を使用して下さい。ならし運転期間が過ぎると、分離給油システムがエンジンを程よく潤滑するので、混合油を使う必要はありません。また、最初の5時間は急激な加速や長時間の全速運転をしないで下さい。この間は全速の3／4以下で運転して下さい。
一定の速度で長く運転せず、ひんぱんに速度を変えて運転して下さい。

●ならし運転期間中、ウォータークラフトを注意深く取り扱うと、より効率よく、信頼性の高い性能が確保でき、長持ちにつながります。

●上記ならし運転に加えて、最初の10時間運転後、整備工場で定期点検整備を受けて下さい。「整備と調整」の章の「定期整備表」をご参照下さい。

エンジンの停止

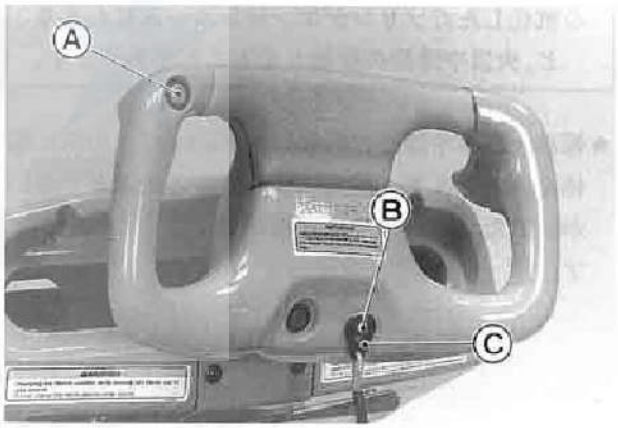
エンジンは次の二つの方法のどちらか一つによって、止めることができます。

○赤色のストップボタンを押します。押し続ける必要はありません。エンジンが停止すると、ストップボタンはもとに戻り、始動できる状態になります。

○コードキーをエンジンキルスイッチから抜きます。エンジンを再び始動させるためには、コードキーをキルスイッチの下に差し込まねばなりません。

危　険

○エンジンが停止すると、ウォータークラフトの進路変更ができなくなります。



A．ストップボタン　　C．コードキー
B．エンジンキルスイッチ

●もし、緊急にエンジンを停止しなければならない時は、赤色のストップボタンを押すか、またはコードキーを抜いて下さい。

考えられる緊急事態とは：

＊エンジンの回転をコントロールできなくなったとき。

＊スロットルレバーが指をはなしても完全に戻らないとき。

＊操縦者がうろたえ、スロットルレバーを引きっぱなしにしているとき。

危　険

○もし、スロットルが正しく作動しないときは、原因を見つけて修理するまでウォータークラフトを運転しないで下さい。

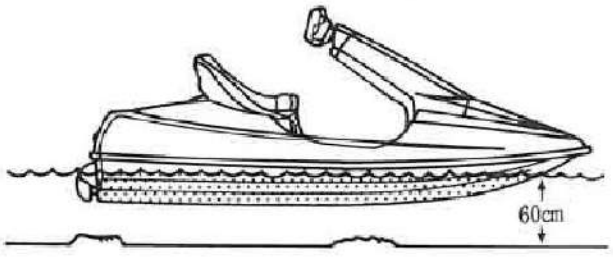
エンジンの始動

●ウォータークラフトを水上に下ろす前に、この章の「乗る前の点検項目」の項をよく読み、その指示に従って下さい。
●輸送したり、燃料を注入した後では、エンジンをかける前にシートを後へ倒して、数分間換気して下さい。

危　険

○気化したガソリンがエンジンルームにたまると、火災や爆発の原因となることがあります。

●雑草・海草や浮遊物のない水深60cm以上の所に船体を浮かべます。前方に泳いでいる人達がいないか、また、ボートや障害物がないかよく確認します。



注　意

○ウォータークラフトを始動する時は、異物を船底から吸い込んでジェットポンプが損傷するのを防ぐため、少なくとも水深が60cm以上の所で行って下さい。

●燃料ノブが〝ON〟になっているか確認します。
●シートに座り、コードキーをエンジンキルスイッチの下に差し込み、コードのもう一方の端を手首にはめます。コードを引っ張ってみて、しっかり手首にはまっているか確認して下さい。

〈要　点〉

○コードキーがエンジンキルスイッチに差し込まれていないと、エンジンは回転も始動もしません。

●チョークノブを右へいっぱいまわし（〝ON〟位置）、スロットルレバーを少し引きます。
●左手で緑色のスタータボタンを押し、エンジンが始動したら放して下さい。もし、エンジンが5秒以内に始動しない時は、スタータボタンを放して下さい。15秒間待って再び始動させて下さい。数回試みても始動しない時は、「トラブルシューティング」の章を参照して下さい。

A．スタータボタン

〈要　点〉

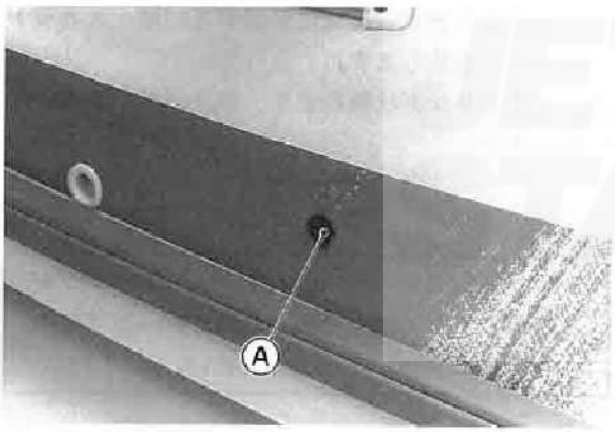
○エンジンが始動しない時は、15秒間隔で始動を行って下さい。こうすることはバッテリやスタータの寿命を延ばすことになります。
○エンジンに初爆があれば、たとえ始動に至らなくてもチョークノブを左へいっぱい戻して下さい。燃料の過給を防ぎます。
○エンジンが温まっているときは、チョークは使わないで下さい。

注　意

○エンジンが回転しているときや、スタータがまだ回っている時に、スタータボタンを押さないで下さい。スタータの摩耗を早め、故障の原因になります。

●エンジン始動後、約１分間暖機運転します。ときどきスロットルレバーを少し引いて回転を上げます。長時間のアイドリングはスパークプラグを汚すことになります。

●スロットルレバーを引いたとき、船体の左側のバイパス出口から水が出てくるか確認して下さい。これは冷却水が循環していることを示しています。もし水が出てこなければエンジンを停止し、原因を調べます。排気系統に水が入っていないときは、バイパス出口に水が出てくるまで15秒ほどかかります。



A．バイパス出口

発　進

桟橋からの発進：

●桟橋からウォータークラフトの上に飛び降りてはいけません。

●まず桟橋側のデッキに片足をおき、次にハンドルとシートをもち体重を移動させて船のバランスをとりながらシートに座ります。

●ハンドルを操縦者の座る位置にセットします。

●シフトレバーが前進しようとする場合は〝F〟に、後進の場合は〝R〟になっているか確認します。

●桟橋を離れるときは、船を押して離れるか、または船尾の水面に十分余裕ができるまで桟橋から浅い角度で船を動かします。ウォータークラフトは船首でまわるのではなく船尾でまわるので、桟橋に当たらないように十分注意して下さい。

●前方に障害物等がないか確認して、ハンドルを走る方向にまわします。

危　険

○進行方向にいるボートや障害物に注意して下さい。これは危険防止のため、初心者には特に重要なことです。

●スロットルレバーを引いて旋回ができる推力を出します。

注　意

○桟橋から離れるときは、急旋回や急加速を避けて下さい。そうしないと船尾が桟橋に当たり、損傷するかも知れません。操縦者は急激な操作をする前には、旋回する余裕が水面にあるか必ず確認して下さい。

●広い水面に出ていくに従って、徐々に加速します。

●スピードが上がるにつれてウォータークラフトは水平になって滑走します。

●いったん滑走状態になったらスロットルを戻し、好みのスピードで走って下さい。

●進行方向のボートや泳いでいる人達、また障害物に絶えず注意して下さい。

ランプからの発進：

●ウォータークラフトを水上に降ろす前に、「乗る前の点検項目」の項の各項目を点検したか確認して下さい。

●同時に、ランプの表面の状態、傾斜及び幅が、トレーラーやけん引車に適しているか点検して下さい。

注　意

○ウォータークラフトが浸水しないように、スターン（船尾）のドレンプラグがしっかり締められているか点検して下さい。

水深の深い場所での発進：

一人乗りの場合

●ウォータークラフトの左側か右側へまわります。

●片手でグリップハンドをつかみ、もう一方の手をデッキサイド（舷側）におきます。できるだけ姿勢を低くしてウォータークラフトのバランスをとりながら、体を船上へ引き上げます。

二人乗りの場合

●操縦者または同乗者が船のバランスをとっている間に、もう一方がデッキサイドから一人乗りの場合と同じ要領でウォータークラフトに上がります。

水深の浅い場所での発進：

注　意

○ウォータークラフトを始動する時は、異物を船底から吸い込んでジェットポンプが損傷するのを防ぐため、少なくとも水深が60cm以上の所で行って下さい。

●船の左右どちら側からでも乗ることができます。乗るときはウォータークラフトが安定するようにバランスをとって下さい。

停　止

通常停止：

危　険

○フルスピードで滑走中は、動いている物や止まっている物から60m以内に直進して近づかないで下さい。止まりたい場所に近づく前に必ずスロットルレバーを戻してスピードを落として下さい。

○ウォータークラフトにブレーキをかけるつもりで後進へシフトしてはいけません。バウ（船首）が水中に突っ込んで乗船者がけがをする原因となることがあります。

このウォータークラフトは、次の順序で水の抵抗を利用して停止します。

1．止めようとする区域に到着する前に、スロットルレバーを放します。

2．アイドリング状態のまま、停止区域へ向かって進みます。

注　意

○異物を船底から吸い込んでジェットポンプが損傷するのを防ぐため、水深が60cm以下になる前にエンジンを止めて下さい。

3．完全に停止させるため、ストップボタンを押すか、またはコードキーをエンジンキルスイッチから抜きます。

A．スロットルレバー

A．ストップボタン　　C．コードキー
B．エンジンキルスイッチ

スロットルレバーを放すと前進速度は落ちますが、エンジンがまだ回転しているので、再びスロットルレバーを引いてウォータークラフトの進行方向を変えることができます。

この方法でウォータークラフトを旋回させ、障害物から離れることができます。

危　険

○スロットルレバーを完全に放すと、ウォータークラフトの進路変更能力が低下します。そのため、避けようとしている障害物にぶつかることになりかねません。旋回には推力が必要なので、スロットルレバーを常に少し引き続けているか、または、ジェットポンプノズルにいつも推力があるようにスロットルレバーを必要に応じて引いて下さい。

岸辺に近づいてきて停止したいときには、ストップボタンを押して下さい。エンジンが直ちに止まるので、砂や異物がジェットポンプに入って損傷をうけることを防ぎます。水深60cm以下のところでエンジンを回転させてはいけません。

危　険

○再びスロットルを使ってウォータークラフトをすばやく旋回させる必要がある場合は、エンジンを止めないで下さい。エンジンが止まると、方向を変えることができません。

停止技術：

停止距離は操縦者と同乗者の体重、アイドリング速度、滑走速度等によって変わります。熟練した操縦者はいろいろな操縦技術を使って停止距離を短縮する事ができます。停止するときに急旋回（スロットルを使って）することは、停止距離を短くするのに使える一つの方法です。

最短停止距離：

二人乗り（体重合計145kg）で、最高速度からの最短停止距離は53mです。

この数字は、一定の条件の下で測定されたものです。従って、条件が変わればこの数字も変わってきます。

旋　回

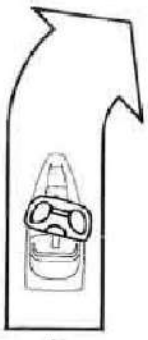
ウォータークラフトを旋回させるには、次の二つの動作の組み合せが必要です。

○ハンドルを回す。
○スロットルを使う。

左旋回するためにはハンドルを左へ回す。

左

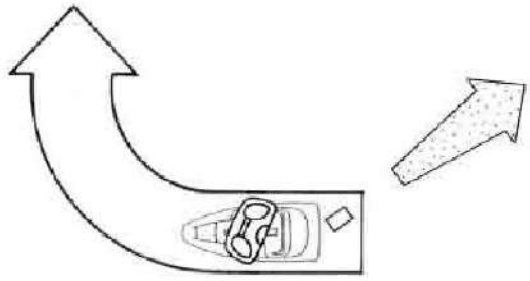
右旋回するためにはハンドルを右へ回す。



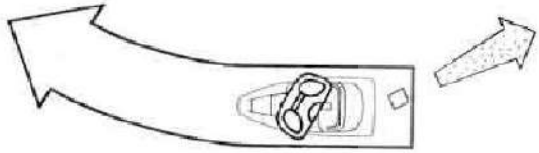
右

スロットルを使うことも、もう一つの旋回方法の重要な要素です。スロットルレバーを引くとジェットポンプにより推力が生じ、進路変更ができるようになります。

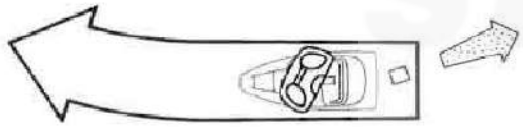
ジェットポンプの推力が強いとウォータークラフトは鋭く旋回します。



ジェットポンプの推力が弱いと緩く旋回します。



スロットルレバーを完全に放すとジェットポンプの推力が殆どなくなります。ウォータークラフトはゆっくりとまわり、旋回能力は低下します。

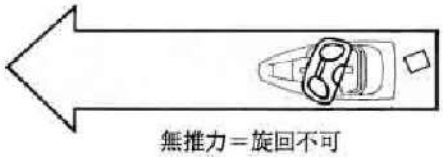


アイドリング＝ゆっくりと徐々に旋回

危　険

○スロットルレバーを完全に放すと、ウォータークラフトの進路変更能力が低下します。そのため、避けようとしている障害物にぶつかることになりかねません。旋回には推力が必要なので、スロットルレバーを常に少し引き続けているか、または、ジェットポンプノズルにいつも推力があるようにスロットルレバーを必要に応じて引いて下さい。

航走中にエンジンを停止すると、ジェットポンプの推力がなくなり、ハンドルを回してもウォータークラフトは真っすぐに進みます。



無推力＝旋回不可

危　険

○再びスロットルを使ってウォータークラフトをすばやく旋回させる必要がある場合は、エンジンを止めないで下さい。エンジンが止まると、方向を変えることができません。

次のことは緊急操作をするときに覚えておくことが大切なジェット推進ボートの特徴です。

旋回するには推力が必要なこと。

従って、スロットルレバーを常に少し引き続けているか、または、ジェットポンプノズルにいつも推力があるようにスロットルレバーを必要に応じて引いて下さい。

●旋回に入る前に、スロットルをゆるめてスピードを落として下さい。

危　険

○このウォータークラフトは旋回性能が良く、操縦性も良いので、急旋回や急加速したときに同乗者が船外に投げ出され、他のボートに当たって事故になる恐れがあります。操縦者は急旋回等する前に同乗者に注意を呼びかけ、まわりのボートに注意して下さい。また、同乗者は航走中必ずシートに座り、旋回時には両方のグリップをつかんでいて下さい。

後　進

●離着岸時等、やむを得ない場合を除いて、なるべく後進は使わないで下さい。
●前進から後進に移る前に必ず船が止まるまで減速して下さい。スロットルレバーを十分ゆるめるか、または完全にゆるめます。十分に減速するまで待ってからシフトレバーを〝R（後進）〟に入れます。

危　険

○高速航走中、急にシフトレバーを前進から後進に操作してはいけません。また、ブレーキとして後進を使ってはいけません。ウォータークラフトのバウ（船首）が水中に突っ込んで、乗船者がけがをする原因となることがあります。シフトする前に必ず減速し、また同乗者に安全のための注意を呼びかけて下さい。

●後進方向の水面に他のボート、泳いでいる人達、または障害物等がないか確認し、目標を定めます。
●徐々にスロットルレバーを引いて、ゆっくりと後進を始めます。

着　岸

●着岸するときは、ウォータークラフトのスピードと方向をコントロールするために、スロットルを効果的に使って下さい。

危　険

○着岸時には舷側のグリップバンドから手を放し、ウォータークラフトの外側へ手や腕を出さないで下さい。はさまれてけがをする恐れがあります。

●停止したい砂浜や岸辺に近づいてきたら、ストップボタンを押して下さい。砂がジェットポンプに入って損傷させることを防ぎます。水深60cm以下のところでエンジンを回転させてはいけません。

注　意

○ウォータークラフトを岸に乗り上げないで下さい。インペラや船体がひどく損傷することがあります。
○浅瀬や浮遊物の多い所で操縦しないで下さい。インペラが損傷したり、砂で冷却ホースが詰まることがあります。

●エンジンを止めると進路変更のコントロールが不可能になることを忘れないで下さい。従って、ウォータークラフトのスピードが十分落ち、停止位置寸前になってからエンジンを止めて下さい。いったんエンジンを止めると、非常事態の緊急回避ができなくなります。

ウォータークラフト〝ジェットスキー〟の乗り方

シートに座って下さい。初めてウォータークラフトに乗った時は、まず船の扱い方に慣れて下さい。スロットルレバーを操作してエンジンスピードをいろいろ変え、スロットルが旋回にどう影響するか感触をつかんで下さい。

危　険

○ハンドルの真上にあごがくるような乗り方をしないで下さい。波にぶつかったときけがをすることがあります。

もし燃料がきれてエンジンが止まっても、チョークノブを回してはいけません。燃料ノブを〝ＲＥＳ〟の位置に回し、エンジンをもう一度始動します。常に他のボート、泳いでいる人達や、障害物に注意して下さい。

〈要　点〉

○〝ＲＥＳ〟（予備）の位置で走る距離は限られていますので、できるだけ早く燃料を補給して下さい。
○補給後はノブを必ず〝ＯＮ〟の位置にして下さい。

落　水：

操縦者がウォータークラフトから転落すると、コードキーがエンジンキルスイッチから抜けて、エンジンは直ちに停止します。

危　険

○ウォータークラフトから落ちた時、ハンドルにしがみつかないで下さい。ウォータークラフトにぶつかってけがをする恐れがあります。

●落水の最良の方法は、両足をそろえ、腕を頭上に上げ、しりから先に水面に落ちることです。
●ウォータークラフトのデッキサイドから上がります。コードキーをエンジンキルスイッチの下に差し込み、スタータボタンを押してエンジンを始動します。

転覆したウォータークラフトの起こし方：

万一ウォータークラフトが転覆したときは、コードキーが操縦者に引っ張られてエンジンキルスイッチから抜け、エンジンは停止します。

直ちに次の手順で船体を起こして下さい。

危　険

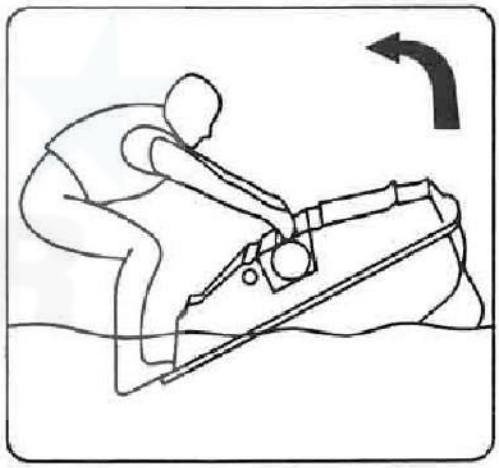
○このウォータークラフトは転覆しても自動復元しません。操縦者は適切なウォータークラフトの起こし方を知っていなければなりません。さもないと立ち往生することがあります。

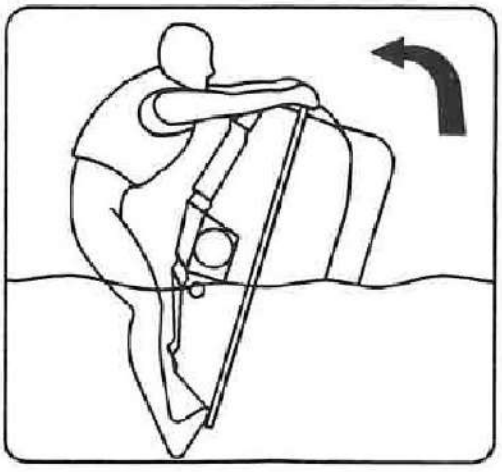
●エンジンが停止したか確認します。もし停止していなければ、すぐにコードキーをキルスイッチから抜くか、またはストップボタンを押してエンジンを停止させます。

注　意

○もし、ウォータークラフトが転覆したままでエンジンが回転し続けると、キャブレタやエンジンに水が入る恐れがあり、エンジンの内部部品の損傷の原因になります。

●転覆したウォータークラフトの後部寄りの舷側に泳いで行きます。
●片手で手前の舷側を押し下げ、もう一方の手で船底の格子をつかみます。
●次に両足で舷側のバンパーを押し下げ、両手で格子を手前へ引っ張り、体重をかけながら手前へ回転させます。
●船体が起き上がってきたら、必要ならば反対側のバンパーをつかんで船体を完全に引き起こします。





●舷側からウォータークラフトに上がります。コードキーをキルスイッチに差し込み、スタータボタンを押してエンジンを始動します。

〈要　点〉

○ウォータークラフトがいったん転覆した場合は、熟練した操縦者がスロットルを全開にしてしばらくの間船を走らさねばなりません。こうするとビルジ装置が働いて、エンジンルームにたまった水を排出することができます。

○もしエンジン内部に水が入った場合は、特別な処置が必要です。「特殊な手入れ」の項の「浸水後の処置」を参照して下さい。

航走終了後の手入れ

第１：排気系統の水抜き

●ウォータークラフトを水から引き揚げます。

●余分な水を排気系統から出すためにエンジンを始動し、数秒間回転させます。排気口から水が出なくなる迄、くり返しエンジンをふかして下さい。

注　意

○水から引き揚げた状態では、エンジンを最大速度で回転させないで下さい。エンジンの重大故障の原因になります。

○水から引き揚げたウォータークラフトのエンジンを、続けて15秒間以上運転しないで下さい。オーバーヒートして、エンジンや排気系統の重大な損傷の原因になります。

●海上で操縦した後は、そのたびに真水で冷却系統を洗浄して下さい。（「整備と調整」の章の「冷却系統の洗浄」の項参照。）これは塩の固着による冷却系統の詰まりを防ぐのに役立ちます。

第２：エンジンルームの清掃

●シートを後へ倒します。

●エンジンルームに水がたまっていたら、スターン（船尾）のドレンプラグを外して排水します。排水後はドレンプラグをしっかり締めて下さい。

●エンジンルームを拭いて乾かし、シートをもと通りにロックします。

●ウォータークラフトを保管する場合は、エンジンルームの換気ができ、また結露を防ぐためにシートの下に木片等をかませて、すきまをあけておきます。

特殊な手入れ

インペラの清掃：

時折、海草や他の浮遊物がインペラやジェットポンプに詰まり、性能が低下することがあります。ジェットポンプを正常に作動させるために、これらの異物を完全に取り除く必要があります。

●エンジンを止め、ウォータークラフトを水から引き揚げます。

危　険

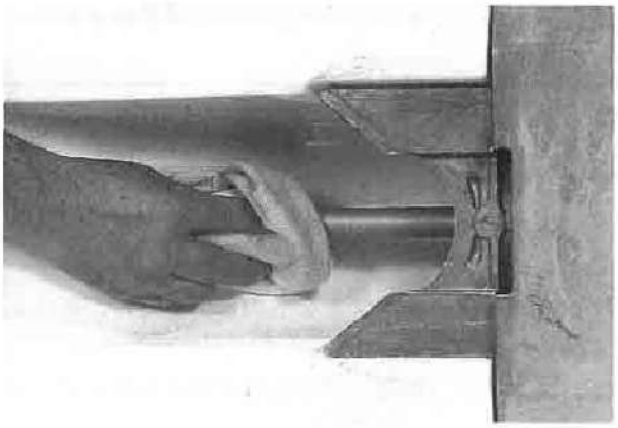
○エンジンが回転中にジェットポンプの清掃をしないで下さい。けがをする恐れがあります。ポンプを点検する前にエンジンを止め、コードキーをエンジンキルスイッチから抜いておいて下さい。

●コードキーをキルスイッチから抜きます。

●タオルかパッドをウォータークラフトの横におきます。

●ウォータークラフトをその上に傾け、必要ならばジェットポンプの格子及びカバーを取り外して下さい。

●吸水口、ドライブシャフト、インペラ、ジェットポンプハウジング、ポンプ口、ステアリングノズルから海草やゴミを取り除きます。



注　意

○ポンプのある場所や、関連部品がきれいになっているか確認して下さい。エンジン冷却水はジェットポンプによって供給されるので、ポンプの性能の低下はオーバーヒートの原因になります。

●ジェットポンプカバーと格子を取り付け、ボルトをしっかりと締めます。

汚れたスパークプラグの清掃：

スパークプラグの汚れはいくつかの原因で起こります。低いアイドリング速度、長時間のアイドリング運転、チョークを使用したまま航走した場合等です。また、燃料に水が混じっていたり、エンジン内部に水が入っている場合も、スパークプラグが汚れる原因になります。

●汚れたスパークプラグを取り外し、きれいな乾いたプラグを取り付けて下さい。汚れたスパークプラグはプラグクリーナで清掃して下さい。また、水のついたスパークプラグは、浸透性防錆剤で清掃します。

●スロットルはほとんど使わないでエンジンを始動して下さい。

浸水後の処置：

注　意

○もしエンジン内に水が入ったならば、直ちに次の処置をして下さい。エンジン内に数時間以上水が残ったままになると、クランクシャフトベアリングやエンジンの内部部品を傷めます。

もしウォータークラフトが浸水したら、キャブレタの吸気口からエンジン内に水が入ることがあります。また、燃料タンクやオイルタンクにも水が入ることがあります。

1．ウォータークラフトを水から引き揚げ、シートを後へ倒します。

2．スターン（船尾）のドレンプラグを外して、エンジンルームの排水をします。

3．コードキーをキルスイッチに差し込み、エンジンドレンバルブノブを引き上げながらスタータボタンを押します。エンジン内の水がクランクケースから出てきます。スタータボタンは5秒以上押さないで下さい。もう一度スタータボタンを使用する時は、15秒以上間をあけて下さい。

A．ドレンバルブノブ

4．ドレンバルブノブを戻します。

5．ドレンバルブノブを引き上げ、もう一度エンジンを回してエンジン内の水が完全に出たか確認します。

6．チョークノブを右へまわして（"ON" 位置）、エンジンを始動します。

注　意

○水から引き揚げたウォータークラフトのエンジンを、続けて15秒間以上運転しないで下さい。オーバーヒートして、エンジンや排気系統の重大な損傷の原因になります。

○水から引き揚げた状態では、エンジンを最大速度で回転させないで下さい。エンジンの重大故障の原因になります。

7．もしエンジンが始動しないならば、スパークプラグを取り外し、水気がないか点検します。浸透性防錆剤をスプレーして清掃し、再度始動して下さい。何度もプラグに水が付着するならば、燃料系統内に水気があります。

8．燃料タンク内に水があれば、ポンプまたはサイフォンで全部抜きとります。燃料フィルタスクリ

ーンを清掃します。(「整備と調整」の章の「燃料とオイル系統」の項参照。)新しい燃料を入れます。汚れた燃料は決められた場所に捨てて下さい。

危　険

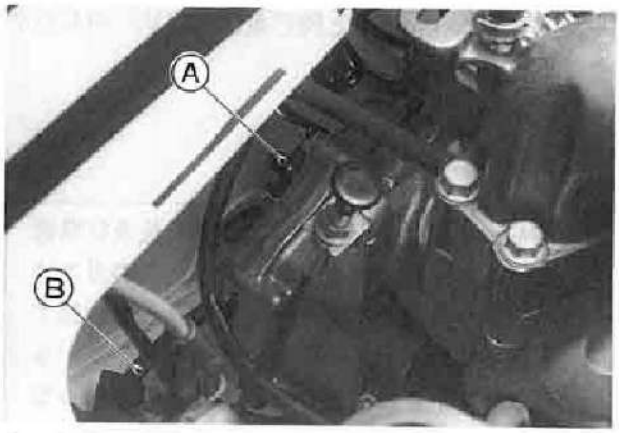
○ガソリンは非常に引火性が強く、条件によっては爆発する恐れがあります。エンジンキルスイッチからコードキーを抜き、禁煙にして下さい。作業する場所は換気が良く、火気がないかよく確かめて下さい。

A．サイフォンホース

〈要　点〉

○エンジンから全く水がなくなる迄、この方法を数回繰り返す必要があるかも知れません。繰り返しトラブルが起きるときは、水を排出するために燃料ポンプを分解する必要があります。販売店に相談してみて下さい。

9．オイルタンク内に水があれば、オイルを全部抜きとります。オイルポンプからインテークホースを外し、オイルを抜きます。



A．オイルポンプ　　B．インテークホース

10．ホースを元通りオイルポンプに接続し、新しいカワサキジェットスキー純正オイルを入れます。汚れたオイルは決められた場所に捨てて下さい。
11．オイルホース内の空気を抜きます。(「整備と調整」の章の「燃料とオイル系統」の項参照。)
12．シートを元通りにし、ラッチをロックします。
13．スターン（船尾）のドレンプラグを締めます。
14．最後にウォータークラフトを水上に戻し、10分間以上走らせて残っている水を完全に乾かし、異物（塩など）を排気口から排出します。

ウォータークラフトのえい航：

燃料切れ、エンジントラブル、また、その他問題が起きた場合にはウォータークラフトをえい航してもらうことができます。6ｍのえい航用ロープの一端を船首の穴に結びつけ、他の端をえい航ボートに結びつけます。えい航はゆっくりと行い、8㎞／h以上のスピードを出さないで下さい。

注　意

○この指示は重要ですから必ず守って下さい。そうしないとエンジンルームに浸水し、ウォータークラフトの一部が沈むことがあります。

ジャンプコードによる始動：

バッテリが上がった場合、取り外して充電する必要があります。それができない時は、他のウォータークラフト等の正常なバッテリとジャンプコードを使って始動することができます。その場合ウォータ

ークラフトのバッテリと同じ電圧（12V）のものを使用して下さい。

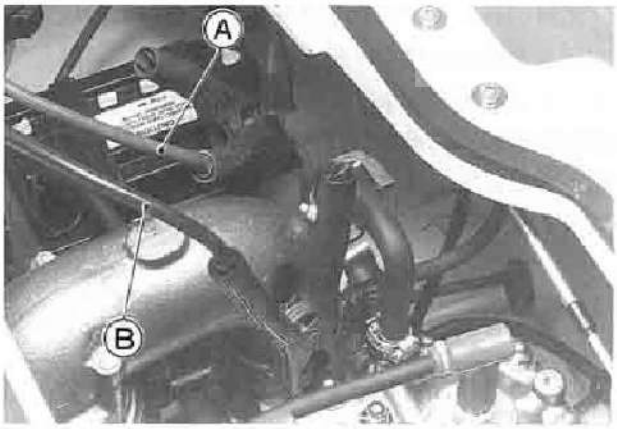
危　険

○バッテリ液は条件によっては引火性及び爆発性がある水素ガスを発生します。このガスはバッテリ内に常時あり、放電しきった状態でも残っています。火気や火花をバッテリから遠ざけて下さい。またバッテリを取り扱っている時は、保護メガネを着用して下さい。バッテリ液が皮膚や目、衣類に付着した時は、直ちにその部分を水で5分以上洗い、医者の診察を受けて下さい。

●両方のバッテリの（＋）ターミナル間をジャンプコードで接続します。
●他のジャンプコードの一端を他の船のバッテリの（－）ターミナルに接続します。

注　意

○バッテリを反対の極〔(＋)から(－)〕へ接続すると、電気系統に大きな損傷が生じます。



A．(＋)コード　　B．(－)コード

●もう一方の端をエグゾーストパイプのボルトに接続します。

危　険

○最後の手順の接続を間違ってキャブレタやバッテリへしてはいけません。コードをショートさせないように注意し、上記の最後の作業をする時はバッテリの上に体を乗り出さないで下さい。また、凍結したバッテリをジャンプコードで始動させてはいけません。爆発する恐れがあります。

注　意

○5秒間以上連続してスタータを回さないで下さい。スタータがオーバーヒートします。スタータが冷えるように15秒間待ってから、また回して下さい。

●エンジンを始動させた後、上記の逆の順序でジャンプコードを取り外して下さい。

運　搬

ウォータークラフトをトレーラー等でけん引するときは、けん引に関する諸法規、規則を必ず守って下さい。

●ウォータークラフトの重量と形状にマッチしたトレーラーを使用して下さい。不適格なトレーラーで運搬することは安全面で問題があります。
●燃料ノブを〝ＯＦＦ〟の位置にします。
●トレーラーの上で動かないようにしっかり固定して下さい。

保　管

冬の間や、長時間ウォータークラフトを使用しない時は、適切な保管が必要です。無くなった部品がないか点検し、摩耗した部品を交換したり、防錆のために各部への注油、潤滑、また一般的には次回ウォータークラフトを使用する時、最良のコンディションにしておくための準備をしておきます。カワサキのウォータークラフト〝ジェットスキー〟の販売店で行ってもらうか、または次の事項を実施して下さい。

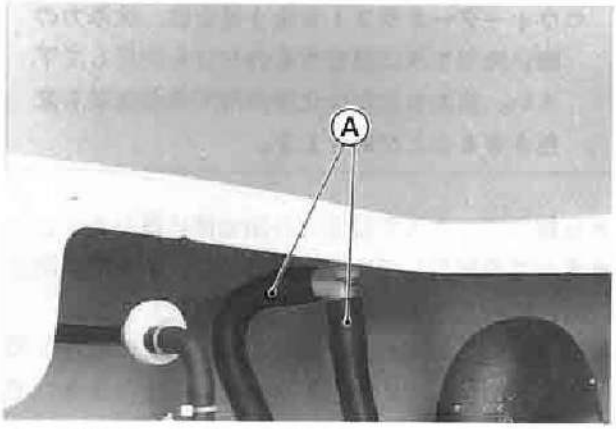
保管する前の作業

冷却系統

- 冷却系統を洗浄します。(「整備と調整」の章の「冷却系統の洗浄」の項参照。)

ビルジ系統

- ビルジ系統を洗浄します。(「整備と調整」の章の「ビルジ系統の洗浄」の項参照。) このとき、ホースをプラスチックのブリーザに再び接続する前に、両方のホースに圧縮空気を吹き込んで、ビルジ系統から水を完全に押し出して下さい。



A．両方のホースに空気を吹き込む。

燃料系統

危　険

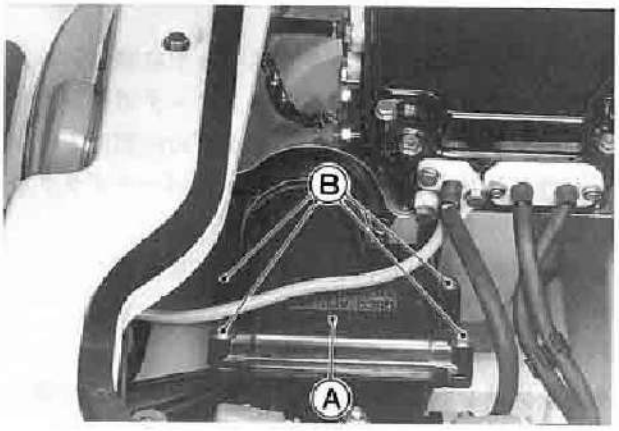
○ガソリンは非常に引火性が強く、条件によっては爆発する恐れがあります。エンジンキルスイッチからコードキーを抜き、禁煙にして下さい。作業する場所は換気が良く、火気がないかよく確かめて下さい。

- サイフォンまたはポンプを使って、燃料タンクから燃料を抜いて下さい。
- 燃料フィルタスクリーンを清掃します。(「整備と調整」の章の「燃料とオイル系統」の項参照。)
- 燃料タンク内の結露を防ぐために、燃料注入口キャップを緩めたままにしておいて下さい。
- エンジンを始動し、キャブレタ内の燃料を使い切るまで、15秒間づつ回転させます。各回転は5分間隔で行います。

注　意

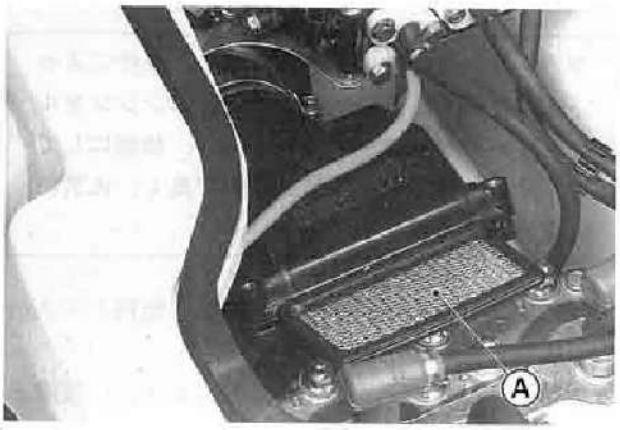
○水から引き揚げたウォータークラフトのエンジンを、続けて15秒間以上運転しないで下さい。オーバーヒートして、エンジンや排気系統の重大な損傷の原因になります。

- キャブレタから空気吸入口カバーを取り外します。



A．空気吸入口カバー　　B．ボルト

●フレームアレスタエレメントを取り外し、必要な場合は圧縮空気で清掃します。



A．エレメント

●キャブレタ内に浸透性防錆剤をスプレーします。
●フレームアレスタエレメントを取り付けます。上下の区別はありません。
●カバーを取り付け、しっかりとボルトで締めます。

エンジン

●スパークプラグを取り外し、各シリンダ内にエンジンオイル約30ccを注入します。

注　意

○オイルを入れ過ぎないようにして下さい。入れ過ぎると次回エンジンを始動する時、クランクシールが損傷することがあります。

●コードキーをエンジンキルスイッチに差し込み、ストップボタンを押しながらスタータボタンでエンジンを数回回転させ、シリンダの内側にオイルを行きわたらせます。そして、スパークプラグを取り付けます。
●コードキーをキルスイッチから抜きます。

バッテリ

●バッテリを取り外します。(「整備と調整」の章の「バッテリ」の項参照。)
●重ソウと水の溶解液で外部を清掃します。水でよくゆすぎます。

注　意

○バッテリ内に重ソウの溶解液が入らないようにして下さい。

●バッテリ液の量を調べ、必要ならば蒸留水を上限のマークまで満たして下さい。
●比重計でバッテリ液の比重を点検し、必要ならば充電して下さい。
●両方のターミナルにグリースを塗ります。
●バッテリを乾燥した涼しい場所に保管し、温度が氷点下になる場所にはおかないで下さい。

〈要　点〉

○バッテリは少なくとも30日おきに点検し、必要ならば補充電して下さい。長く放置すると徐々に放電し、サルフェーション（極板が白くなる）が始まります。いったんこの反応が始まると、バッテリは大抵の場合正常な機能に戻すことはできません。

洗　浄

●エンジンルームを水洗いし、スターンのドレンプラグを外して排水します。残った水はきれいに拭きとります。
●船体の外部を水洗いし、完全に乾かします。デッキ内に水が残らないように注意して下さい。

注　意

○ウォータークラフトを洗う場合は、洗浄力の弱い洗剤を水に混ぜたものだけを使用して下さい。強力な溶剤は化学作用で表面塗装を変色させることがあります。

●良質のワックスを船体の外面全体に塗ります。
●すべての露出している金属部品に、錆や腐食防止のため浸透性防錆剤を軽くスプレーします。
●適当な換気が行われ、結露を防ぐためにシートの下に10㎜位の木片等をかませて、すき間をあけておきます。
●ウォータークラフトにカバーを掛け、ほこりのない乾燥した場所に保管します。

潤　滑

●すべての推奨潤滑方法を実施して下さい。(「整備と調整」の章の「潤滑」の項参照。)

保管後再使用する前の作業

以下の作業は保管期間終了後、ウォータークラフトを使用できる状態に戻すために必要な手順です。カワサキのウォータークラフト〝ジェットスキー〟の販売店で行ってもらうか、または次の事項を実施して下さい。詳細については、「整備と調整」の章を参照して下さい。

●すべての推奨潤滑方法を実施して下さい。(「潤滑」の項参照。)

●スロットル、チョーク、ステアリング及びシフト機構が動かなかったり、途中でひっかかったりしないか点検します。スロットルレバーは放すと完全にもとの位置にもどらなければなりません。

●スパークプラグを清掃し、ギャップを点検します。(「スパークプラグ」の項参照。)

●すべてのゴムホースに風化、ひび割れ、ゆるみがないか点検します。

●保護パッドを敷いてウォータークラフトを傾け、ジェットポンプカバーを取り外します。冷却ホースとビルジホースに風化、ひび割れ、ゆるみがないか点検します。

●必要なら良品と交換して下さい。カバーを取り付け、しっかりと固定します。

●スターンのドレンプラグが確実に締められているか点検します。

●バッテリを点検し、必要ならば補充電して、ターミナルを清掃します。バッテリを取り付けて下さい。(「バッテリ」の項参照。)

●燃料フィルタを点検または交換します。(「燃料とオイル系統」の項参照。)

●燃料ベントチェックバルブを検査します。(「燃料とオイル系統」の項参照。)

●エンジンオイルベントチェックバルブを検査します。(「燃料とオイル系統」の項参照。)

●燃料タンクにガソリンを入れ、燃料注入口キャップをしっかり締めます。

危　険

○ガソリンは非常に引火性が強く、条件によっては爆発する恐れがあります。エンジンキルスイッチからコードキーを抜き、禁煙にして下さい。作業する場所が換気が良く、火気がないか確かめて下さい。

●輸送したり、燃料を注入した後では、エンジンをかける前にシートを後へ倒して、エンジンルームを数分間換気して下さい。

危　険

○気化したガソリンがエンジンルームにたまると、火災や爆発の原因となることがあります。

●燃料漏れを点検し、必要があれば修理して下さい。

●オイルの量を調べ、少なければ規定のオイルを補充します。

危　険

○密閉された場所でエンジンを運転しないで下さい。排気ガスは無色無臭で有毒な一酸化炭素を含んでいます。従って、排気ガスを吸うと一酸化炭素中毒を起こし、仮死状態を経て死亡する結果となります。

●エンジンを始動し、15秒間運転します。燃料、オイル及び排気ガス漏れを点検して下さい。漏れがあれば必ず修理して下さい。

注　意

○水から引き揚げたウォータークラフトのエンジンを、続けて15秒間以上運転しないで下さい。オーバーヒートして、エンジンや排気系統の重大な損傷の原因になります。

○水から引き揚げた状態では、エンジンを最大速度で回転させないで下さい。エンジンの重大故障の原因になります。

●シートのラッチがロックされたか確認します。

定期整備表

〈要　点〉

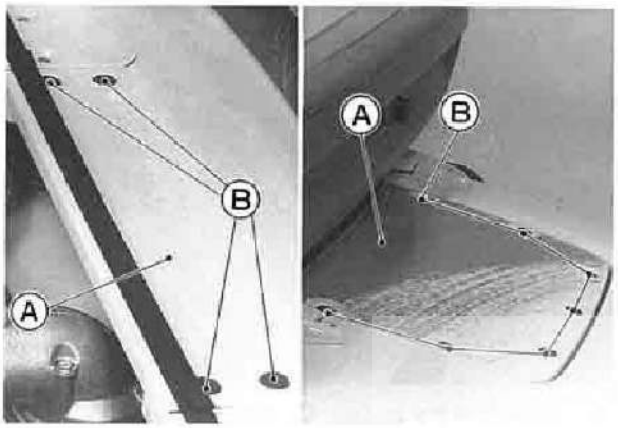
○毎日乗る前には必ず「乗る前の点検項目」の点検を実施して下さい。

実施項目＼頻度	最初の10時間後	25時間毎	100時間毎
すべてのホースクランプ、ナット、ボルト及びファスナを点検する。	●	●	
※シリンダヘッドナットを締める。	●	●	
※ハンドル内部のスロットルケーブル取付部及びチョークノブ内部のチョークケーブル取付部にグリースを塗る。		●	
スロットルケーブルとチョークケーブルのキャブレタ側ピボットアーム取付部にグリースを塗る。		●	
スパークプラグを清掃し、ギャップを点検し、必要ならば交換する。		●	
バッテリの液量とターミナル部を点検する。		●	
※チョークケーブルとスロットルケーブルを潤滑する。		●	
ステアリングノズルとリバースバケットのピボットにグリースを塗る。		●	
ステアリングケーブルとシフトケーブルのボールジョイントにグリースを塗る。		●	
燃料フィルタスクリーンを検査、清掃する。		●	
燃料ベント及びエンジンオイルベントのチェックバルブを検査する。		●	
キャブレタを調整する。		●	
ビルジ系統及びフィルタを洗浄する。		●	
冷却系統を洗浄する（海上で操縦した時は使用後毎回）。		●	
フレームアレスタを検査、清掃する。		●	
※インペラのブレードの損傷を検査する。			●
※カップリングダンパを検査、交換する。			●
※キャブレタのスロットルシャフトのスプリングを検査する（もし必要ならばキャブレタを交換する）。			●
※ステアリングケーブルとシフトケーブルを点検する。			●

※これらの項目は適正な工具を用いて行わなければなりません。適切な設備がなく、また、機械の取扱いに熟練していなければ、カワサキのウォータークラフト〝ジェットスキー〟の販売店で実施してもらって下さい（サービスマニュアル参照）。

エンジンルームハッチの取外し

整備と調整を行うために、エンジンルームハッチを取り外すことが必要な場合があります。写真に示しているラバープラグとスクリューをハッチから外して下さい。



A．エンジンルームハッチ　B．ラバープラグとスクリュー

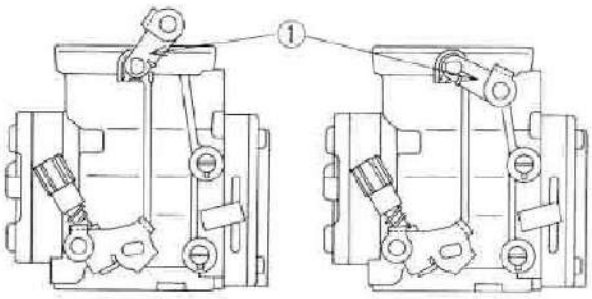
コントロールケーブルの調整

チョークケーブルの調整

●チョークノブが〝ＯＦＦ〟の位置にあるとき、キャブレタ内のチョークバタフライバルブは完全に開いていなければなりません。チョークのピボットアームが一番上方にあり、ケーブルがわずかに緩んでいるか点検します。

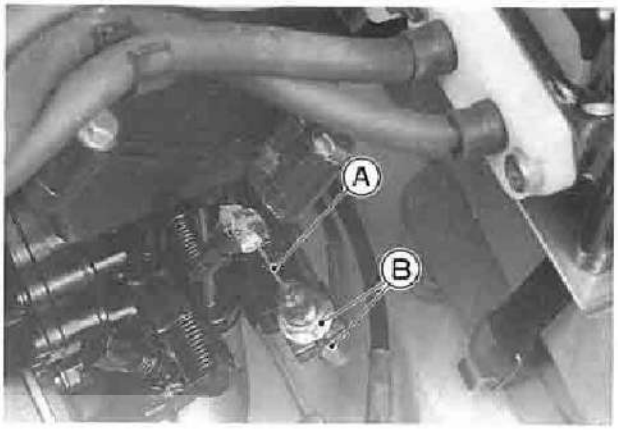
チョーク開
（ノブが〝ＯＦＦ〟位置）

チョーク閉
（ノブが〝ＯＮ〟位置）



1．チョークピボットアーム

●必要ならばチョークケーブルを調整して下さい。
○チョークノブを〝ＯＦＦ〟位置にします。
○キャブレタブラケットにあるロックナットを緩めて回し、ケーブルに少しの遊びを持たせます。
○ロックナットをしっかり締めます。



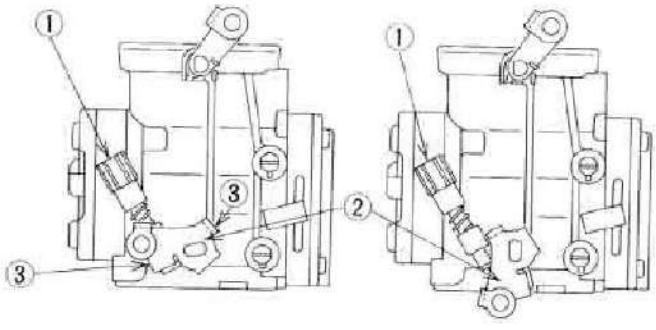
A．チョークケーブル　　B．ロックナット

スロットルケーブルの調整

●スロットルケーブルの調整具合を点検します。
○スロットルレバーを全く放した状態では、スロットルピボットアームの下部のストッパがアイドルアジャストスクリューに当たっており、スロットルケーブルはわずかに遊びがあります。
○スロットルレバーをいっぱい引いたとき、ピボットアームの上部のストッパがキャブレタのストッパに最大限に近接しています。

スロットル閉
（レバーを放した状態）

スロットル開
（レバーをいっぱい引いた状態）

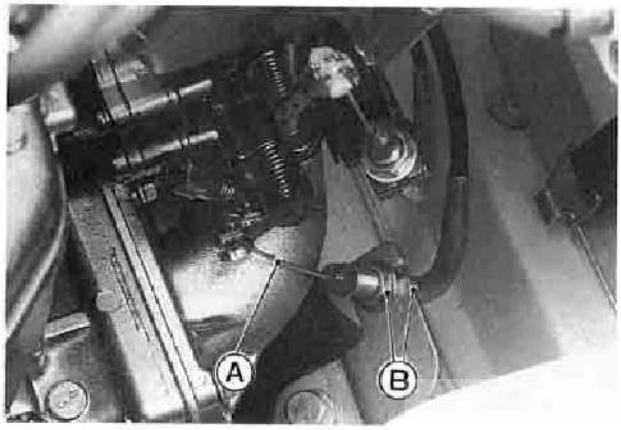


1．アイドルアジャストスクリュー
2．スロットルピボットアーム
3．ストッパ

●必要ならばスロットルケーブルを調整します。

○キャブレタブラケットのロックナットを緩めます。ピボットアームの下部のストッパがアイドルアジャストスクリューに当たるようにします。次にロックナットを回して、ケーブルに少しの遊びを作ります。

○ロックナットをしっかり締めて下さい。

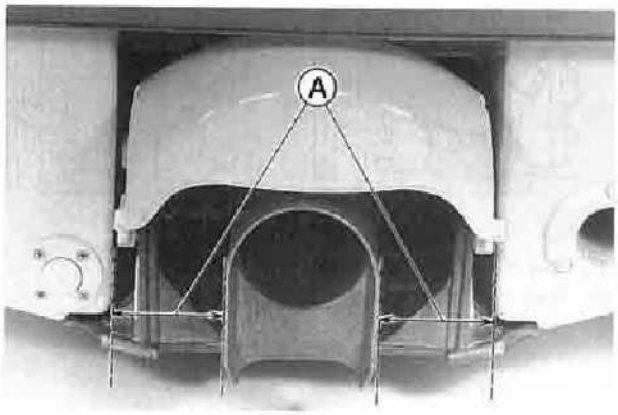


A．スロットルケーブル　B．ロックナット

ステアリングケーブルの調整

●ハンドルを直進状態にします。

●ステアリングノズルが、ノズル室の両側から同じ距離にあるか点検します。

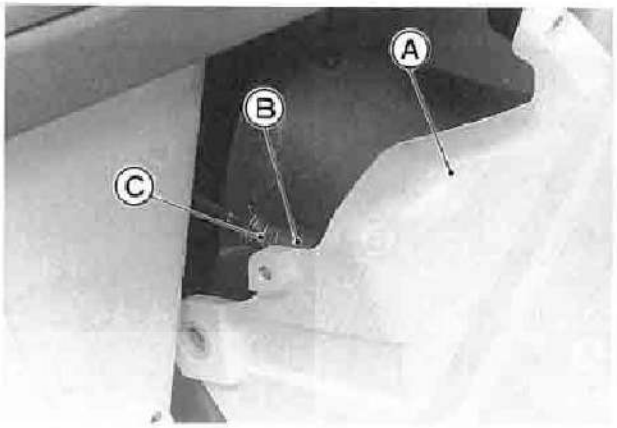


A．等距離

●同じ距離でなければ調整します。

●最初にシフトレバーを“R（後進）”位置に入れます。

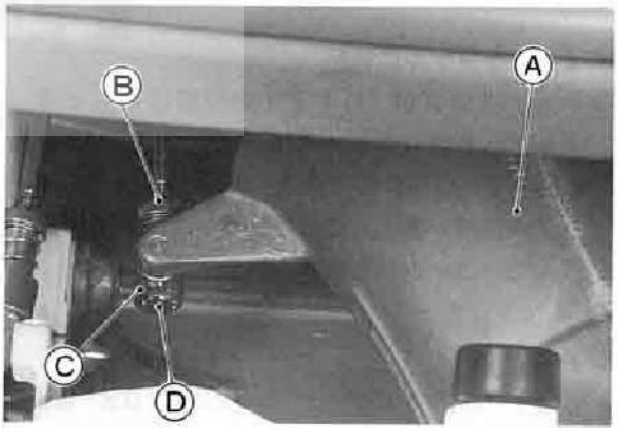
●スターン（船尾）のリバースバケットの左側にあるシフトリンクのアウタスリーブをずらし、ボールからボールジョイントを外します。



A．リバースバケット　C．ボールジョイント
B．スリーブ

●ステアリングノズルを右へ向けます。

●次にステアリングノズル左側のステアリングリンクのロックナットを緩めます。

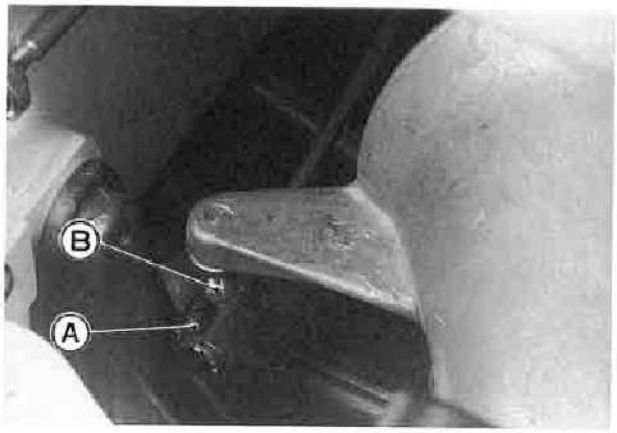


A．ステアリングノズル　C．スリーブ
B．ロックナット　D．ボールジョイント

●アウタスリーブをずらして、ボールからボールジョイントを外します。

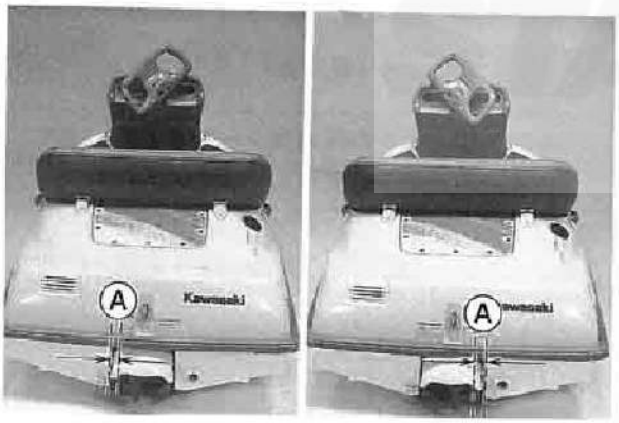
●ハンドルを直進状態にします。

●リンクのボールジョイントをまわして、ステアリングノズルがノズル室の中央に位置しているときに穴がボールの位置に合うようにします。



A．ボールジョイントの穴　B．ボール

●ボールにボールジョイントを接続し、もう一度ステアリングケーブルの調整具合を点検します。
●調整が正しければ、ロックナットをしっかり締めます。
●このボールジョイントでケーブルの調整ができない場合は、カワサキの販売店で調整してもらって下さい。
●もう一つの点検方法として、ハンドルを左右にいっぱい切ります。ステアリングノズルの左右の端からノズル室までの隙間を計り、それぞれが同じであれば正確に調整されています。



A．等距離

ステアリングケーブルの点検

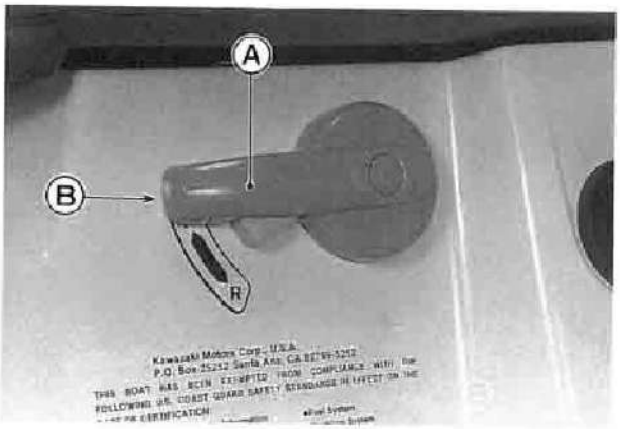
ステアリングの動きがスムーズでなかったり、ひっかかっているように感じられた時は、カワサキのウォータークラフト〝ジェットスキー〟の販売店で点検を受けて下さい。

〈要　点〉

○ステアリングケーブルの両端はシールされていますので、潤滑する必要はありません。

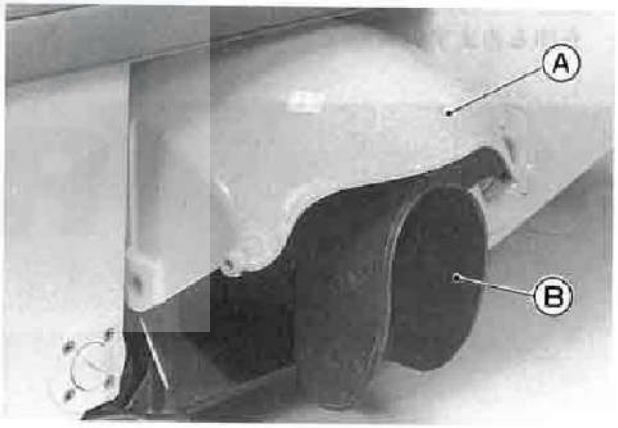
シフトケーブルの調整

●シフトレバーを〝F（前進）〟の位置に入れます。



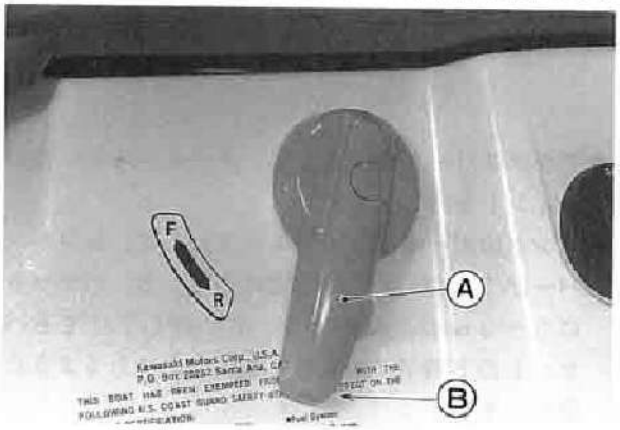
A．シフトレバー　　B．〝F（前進）〟

●このとき、スターン(船尾)にあるリバースバケットに少し遊びがあり、手で押し下げてもバケットの下端はステアリングノズルの上端より上に位置します。



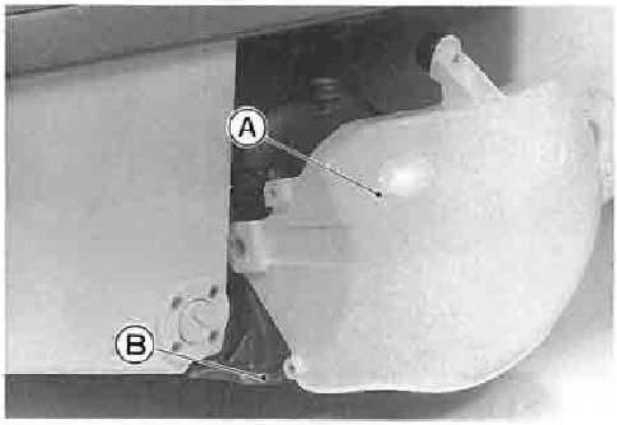
A．リバースバケット　　B．ステアリングノズル

●シフトレバーを〝R（後進）〟の位置に入れます。



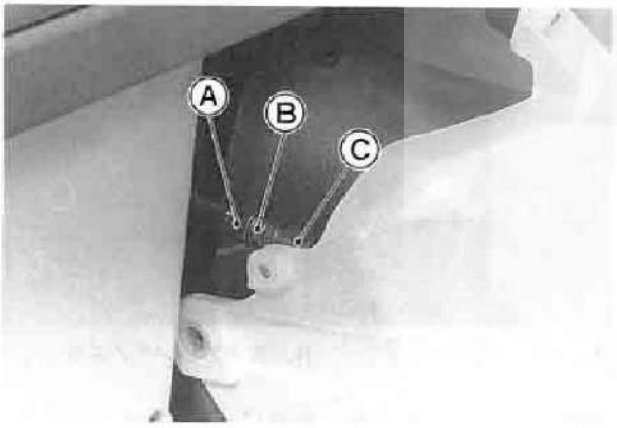
A．シフトレバー　　B．〝R（後進）〟

●このとき、リバースバケットの下端はポンプカバーの底面より下にあります。



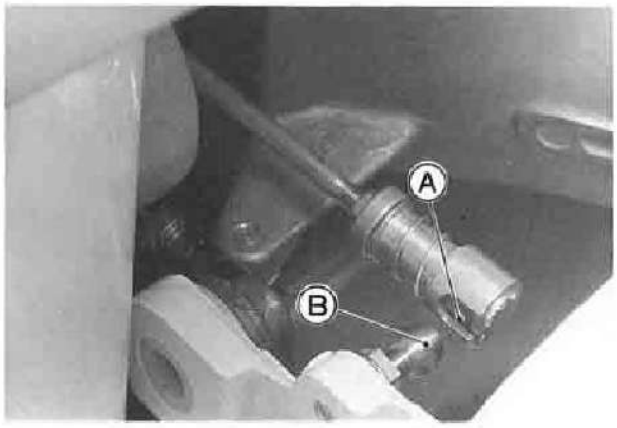
A．リバースバケット　　B．ポンプカバー

●もしどちらかでも異なっていれば、シフトケーブルを調整します。
●シフトレバーを〝R（後進）〟の位置に入れます。
●シフトリンクのボールジョイントのロックナットをゆるめます。



A．ロックナット　　C．スリーブ
B．ボールジョイント

●アウタスリーブをずらして、ボールからボールジョイントを外します。
●リンクのボールジョイントをまわして、シフトレバーが〝F（前進）〟の位置にあるとき、バケットに2～3㎜の遊びがあり、手で押し下げてもバケットの下端がノズルの上端より上にあるように調整します。



A．ボールジョイントの穴　B．ボール

●ボールにボールジョイントを接続し、もう一度シフトケーブルの調整具合を点検します。
●調整が正しければ、ロックナットをしっかり締めます。

シフトケーブルの点検

シフトケーブルの動きがスムーズでなかったり、ひっかかっているように感じられたときは、カワサキのウォータークラフト〝ジェットスキー〟の販売店で点検を受けて下さい。

〈要　点〉

○シフトケーブルの両端はシールされていますので、潤滑する必要はありません。

燃料とエンジンオイル系統

キャブレタの調整：

アイドリングスピード

正常なアイドリングスピードとは、最も低い、しかし安定したスピードを言います。

●アイドリングアジャストスクリューを右へ回すとアイドリングスピードは上がり、左へ回すと下がります。

A．アイドリングアジャストスクリュー

アイドリングスピード

水上……約1,250 rpm
陸上……約1,800 rpm

ミクスチュアスクリュー

キャブレタは出荷前に工場で測定器を使って一つひとつ調整されていますので、すべてのキャブレタに共通する特定のセッティングはありません。そのキャブレタに最適のセッティングがなされた後、キャップが取り付けられています。従って、キャップのレバーを動かしたり、キャップを外してミクスチュアスクリューの位置を変えたりしないで下さい。

〈要　点〉

○調整の必要があるときは、カワサキの販売店で調整してもらって下さい。

燃料ベントチェックバルブ：

燃料タンクにはゴムのベントホースが取り付けられています。ホースについている小型のプラスチックのチェックバルブは、燃料タンク内に空気を入れる一方、ウォータークラフトが転覆したとき燃料のこぼれを最小にする働きをしています。

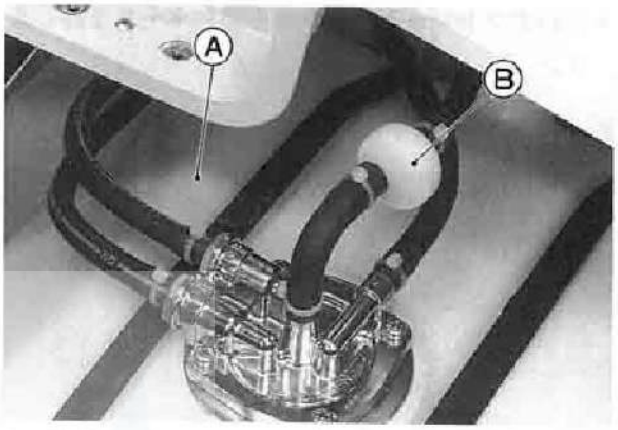
燃料ベントチェックバルブの検査

定期整備表の規定に従ってチェックバルブを検査して下さい。

危　険

○燃料関係のホースを外す前に、燃料注入口キャップを緩めて圧力を抜いて下さい。

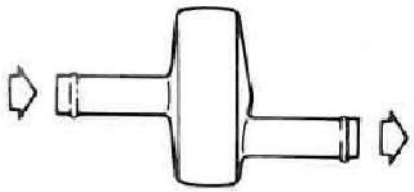
●エンジンルームハッチを外します。
●燃料ベントホースからチェックバルブを取り外します。



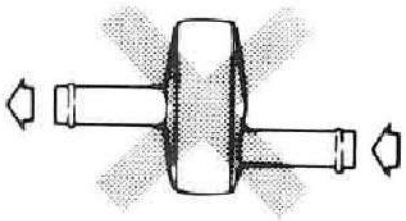
A．燃料タンク　　B，チェックバルブ

●チェックバルブの各開口部から空気を吹き込んで下さい。

空気は下図の方向には自由に通ります。



下図の方向には通りません。



●もし、上記のテストの一つでも不合格になったならば、良品と交換して下さい。
●チェックバルブの矢印を燃料タンクの方に向けて取り付けます。

燃料フィルタスクリーン：

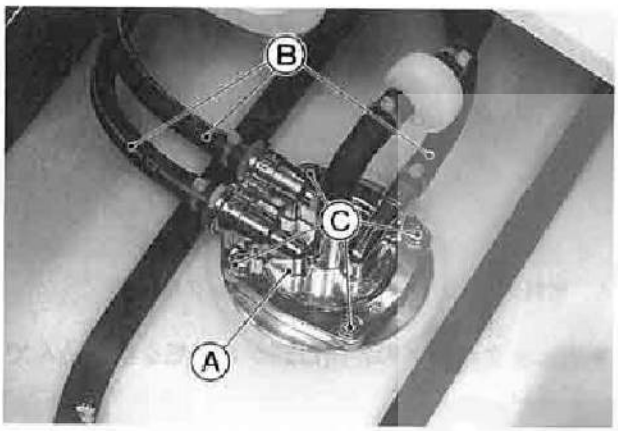
ウォータークラフトには、キャブレタにゴミや異物が入るのを防ぐため、燃料アウトレットアッシに燃料フィルタスクリーンが付いています。

定期整備表の規定に従って、フィルタスクリーンを清掃して下さい。

燃料フィルタスクリーンの検査

●エンジンルームハッチを外します。

●燃料アウトレットアッシから燃料ホースを外します。



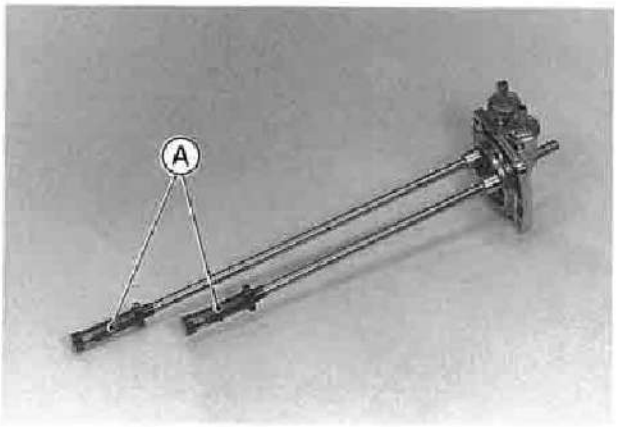
A．燃料アウトレットアッシ　C．スクリュー
B．燃料ホース

●スクリューを外して、燃料アウトレットアッシを引き出します。

危　険

○ガソリンは非常に引火性が強く、条件によっては爆発する恐れがあります。エンジンキルスイッチからコードキーを抜き、禁煙にして下さい。作業する場所が換気が良く、火気がないかよく確かめて下さい。

●燃料フィルタスクリーンが損傷したり劣化していないか点検します。スクリーンが損傷している場合は、燃料アウトレットアッシを交換します。



A．スクリーン

燃料フィルタスクリーンの清掃

●燃料フィルタスクリーンを洗浄油で洗い、ブラシでスクリーンに詰まった汚れを落として下さい。

危　険

○フィルタスクリーンの清掃は、通気性の良い火気のない場所で行って下さい。
○ガソリンとか引火性の強い洗浄油は、スクリーンの洗浄には使用しないで下さい。

●燃料アウトレットアッシを取り付け、スクリューをしっかり締めます。

●各燃料ホースのマークを、アウトレットアッシのホース取付部のそれぞれの同じマークに合わせて接続します。

注　意

○接続を間違うと燃料が正常に流れませんので、注意して下さい。

●各ホースにクランプを取り付け、しっかり締めます。

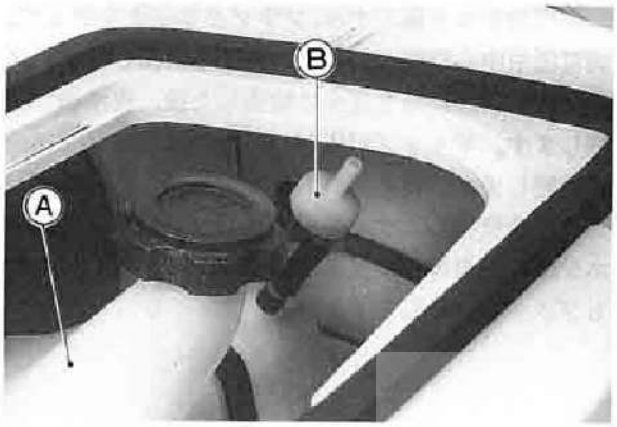
エンジンオイルベントチェックバルブ：

航走中にエンジンオイルがこぼれないように、オイルタンクのベントホースにオイルベントチェックバルブが取り付けられています。オイルポンプによってオイルが流れるように、空気がタンクに入ることができますが、オイルはチェックバルブから出て行くことはできません。

エンジンオイルベントチェックバルブの検査

定期整備表の規定に従って、チェックバルブを検査して下さい。

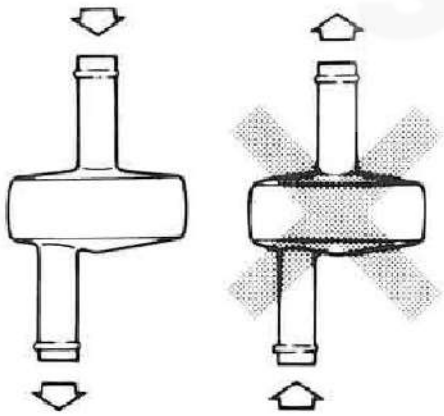
- シートを後へ倒します。
- チェックバルブを取り外し、各開口部から空気を吹き込んで下さい。



A．オイルタンク　　B．チェックバルブ

★下図の方向に空気が通れば良好です。

★どちらの開口部からでも空気が通るか、または、どちらからも通らない時は、チェックバルブを良品と交換して下さい。



- チェックバルブの矢印をオイルタンクの方に向けて取り付けます。

オイルポンプの空気抜き：

オイルポンプに接続している2本のホースのどちらかでも外したときは、ホースの内部に空気が入り、オイルの流れを妨げることがあります。

- オイルタンクに十分オイルがあり、オイルがスムーズに流れる状態にあることを確認します。
- オイルポンプの下に布を敷きます。
- オイルポンプについている空気抜きスクリューを2回転緩め、オイルが流れ出たらスクリューをしっかりと締めます。

A．空気抜きスクリュー

- シリンダヘッドの冷却ホース取付部から水を送って、エンジンを十分冷却します。（「冷却系統の洗浄」の項参照。）

注　意

○水を流す前に必ずエンジンをかけておいて下さい。また、エンジンを止める前に水を止めて下さい。

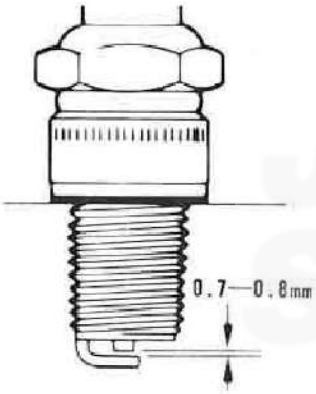
○冷却水なしで続けて15秒間以上エンジンを運転しないで下さい。過熱からエンジンと排気系統に損傷をひき起こすもとになります。

- エンジンを始動し、アイドリング状態でオイルが透明なアウトレットホースを通っているか点検します。
- アウトレットホースの中の気泡がなくなるまで、エンジンを回しておきます。

スパークプラグ

「定期整備表」の規定に従ってスパークプラグを清掃し、ギャップを点検します。

標準のスパークプラグはNGK　BR7ESで、ギャップを0.7~0.8mmに調整して使用して下さい。ウォータークラフトのエンジンは水冷で、一般的に一定のスロットル開度で運転されるので、シリンダヘッド温度は比較的安定しています。従って、エンジンの調子がよく、調整も適当で、オイルポンプが正常に作動していれば、熱価の異なったスパークプラグを使用する必要はありません。間違った熱価のスパークプラグを使用すると、エンジンの広範囲な損傷の原因となるので、標準のスパークプラグのみ使用して下さい。



スパークプラグの検査及び交換

スパークプラグを取り外し、絶縁碍子を検査します。電極のまわりの絶縁碍子を見ると燃焼状態がわかります。エンジンが適正に運転されていると、絶縁碍子はきれいで薄褐色をしています。絶縁体が白くなり過ぎたり、プラグに灰色の金属性の付着物があるなら、燃焼室の温度が高過ぎます。「トラブルシューティング」の章を参照して下さい。

注　意

○過度の運転温度はエンジンに重大な損傷を起こすので、原因をつきとめ直ちに修正して下さい。

絶縁碍子に乾いたすすのような黒い堆積物がある時は、燃料と空気の混合が濃過ぎることを示しています。キャブレタが正しく調整されているか点検して下さい。黒い堆積物が湿って油気を帯びている時は、オイルのタイプが不適当か、オイルポンプのオイル吐出量が過度であることが考えられます。「トラブルシューティング」の章を参照して下さい。

堆積物をかき落とすか、プラグクリーナを使って、両電極や中心電極のまわりの碍子を清掃します。プラグから研磨粉等を完全に除去した後、洗浄油で清掃します。ギャップが広がっていれば、0.7~0.8mmに調整します。電極が腐食または焼損していれば、プラグを交換します。絶縁碍子のひび割れ、またはネジ部の損傷等目に見える損傷がある時は、いつでもプラグを交換して下さい。

バッテリ

「定期整備表」の規定に従って、バッテリの液量とターミナル部を点検します。

注　意

○バッテリのラベル上の事項に注意して下さい。

A．上限マーク　　B．下限マーク

バッテリ液量：

バッテリ液面が、バッテリケース側面の上限と下限のマークの間にあるようにして下さい。バッテリ液面が低くなったら、バッテリのフィラキャップを外し、蒸留水を各セルとも上限のマークに達する迄注入して下さい。

注　意

○バッテリには、蒸留水のみ入れて下さい。水道水は不純物を含んでおり、バッテリの寿命を縮めます。

バッテリの充電：

バッテリ液の比重が20℃で1.20以下のときは、バッテリを取り外し、充電する必要があります。

バッテリの取り外し

注　意

○充電する時はいつでもバッテリを船内から取り外して下さい。取り外さずに充電すると、バッテリ液がこぼれ、ウォータークラフトの部品が腐食することがあります。

A．ゴムバンド　　C．赤リード線
B．黒リード線(アース)

●最初にバッテリから黒色のリード線（アース）を外します。
●次に赤色のリード線を外します。
●バッテリを固定している二本のゴムバンドを外します。
●バッテリを持ち上げて船内から出します。
●ターミナルを清掃します。

バッテリの充電

危　険

○充電中はバッテリに火気を近づけないで下さい。バッテリは水素と酸素の混合ガスを発生しているので、爆発の恐れがあるからです。バッテリチャージャを使用する時は、バッテリをチャージャに接続した後で、チャージャのスイッチを入れて下さい。これはバッテリターミナル部でスパークし、バッテリの発生ガスが発火するのを防ぐためです。

●各セルからキャップを外し、バッテリをチャージャに接続します。充電は1.9アンペアで10時間行います。

注　意

○充電中にバッテリ液の温度が45℃以上に上昇したら、温度を下げるため充電電流を下げて下さい。従って、充電時間はその分だけ長くします。

●充電後、各セルのバッテリ液面を点検します。液面が下がっていれば、上限のマークまで蒸留水を補給します。
●各セルの比重とバッテリ電圧を測って充電結果を点検します。バッテリ液の比重は、初めてバッテリを使用するために入れられたバッテリ液の比重と同じでなくてはなりません。通常は室温で1.28です。バッテリ電圧は14.5～15.5Vです。

バッテリターミナル部：

バッテリターミナル部の点検

●ターミナル部に汚れや腐食があるときは、ぬるま湯を注いで拭いて下さい。
●腐食が著しい場合は、ターミナル部を取り外し、ワイヤブラシ、サンドペーパーで磨きます。
●清掃、締め付け後は、ターミナル部に耐水グリースを薄く塗っておきます。

バッテリの取り付け

●バッテリを取り外した時と逆の順序で取り付けます。

●バッテリを接続した後、ターミナルに耐水グリースを塗ります。

注　意

○バッテリの（＋）と（－）を逆に接続しないで下さい。レギュレータや整流器が損傷します。

潤　滑

すべての船舶と同じように、適切な潤滑と腐食防止処置は、ウォータークラフトを長期間、故障なく使用するために絶対必要なことです。下記箇所の潤滑回数については、「定期整備表」及び「乗る前の点検項目」を参照して下さい。

●下記の箇所に浸透性防錆剤をスプレーします。

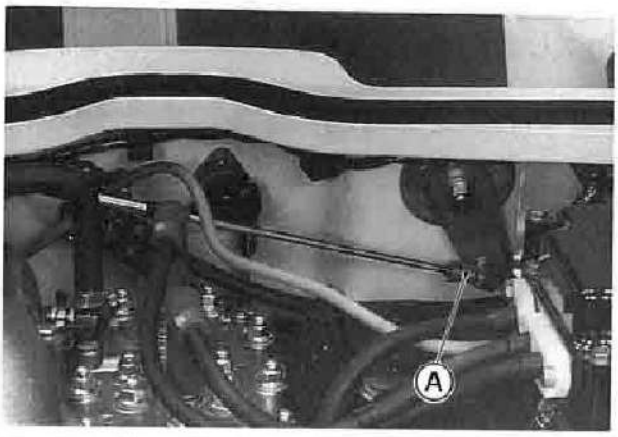
チョークケーブル及びスロットルケーブル

注　意

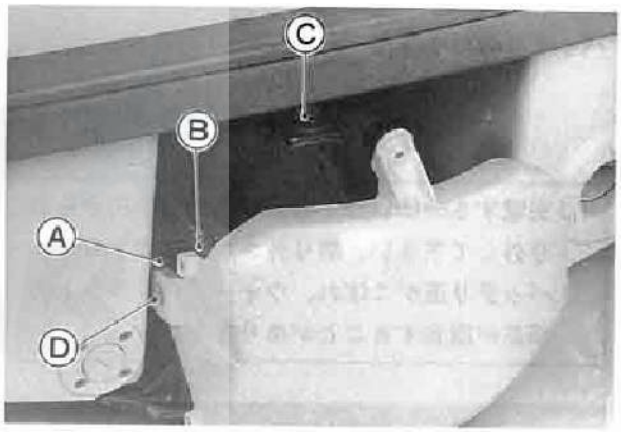
○チョークケーブルとスロットルケーブルの潤滑は、チョークノブとハンドルを分解する必要がありますので、カワサキの販売店で行ってもらって下さい。

●下記の箇所に良質の耐水グリースを塗ります。

ステアリングリンクとシフトリンクのボールジョイント及びステアリングノズルとリバースバケットのピボット



A．シフトリンクボールジョイント



A．ステアリングリンクボールジョイント
B．シフトリンクボールジョイント
C．ステアリングノズルピボット
D．リバースバケットピボット

キャブレタ側のスロットルケーブル取付部及びチョークケーブル取付部

A．グリースを塗布

注　意

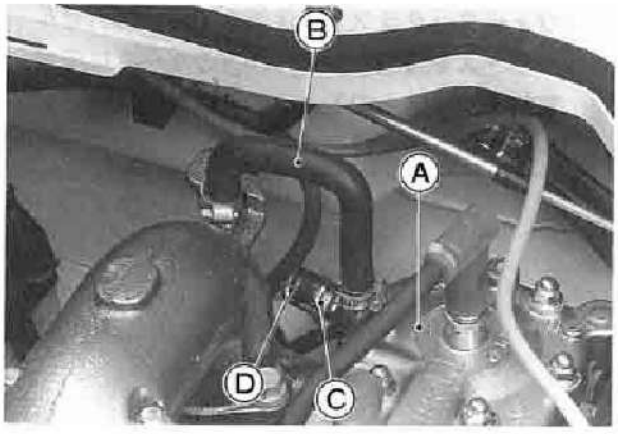
○チョークノブ内部のチョークケーブル取付部と、ハンドル内部のスロットルケーブル取付部のグリース塗布は、それぞれ分解を必要としますので、カワサキの販売店で行ってもらって下さい。

冷却系統の洗浄

冷却系統に砂や塩分が堆積するのを防ぐため、ときどき洗浄する必要があります。以下の作業を「定期整備表」に従って行うか、または、海上で使用した後は毎回、また、船体の左側にあるバイパス出口から出てくる水が減ったときはすぐに行って下さい。

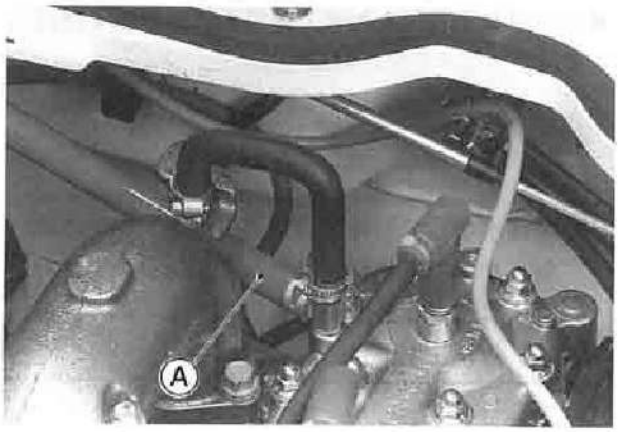
この方法はまた、陸上の整備でエンジンに冷却水を送る必要のあるとき（例えばオイルポンプの空気抜き）にも使われます。

●シリンダヘッドとエグゾーストパイプをつないでいる冷却ホースのシリンダヘッド側の取付部に、ゴムのキャップがあります。



A．シリンダヘッド　　C．クランプ
B．冷却ホース　　D．キャップ

●クランプをゆるめてキャップを外し、そこに水道のホースを接続します。



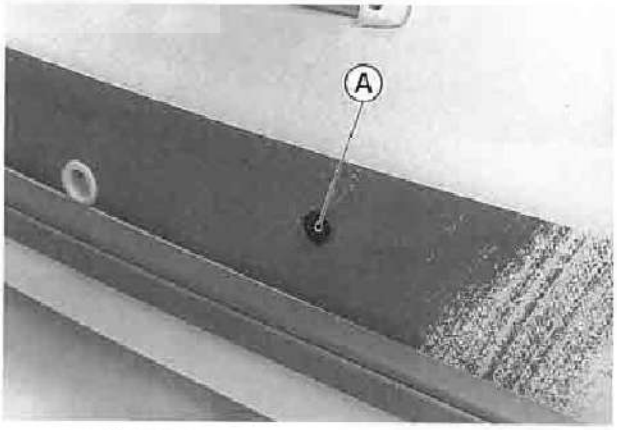
A．水道ホース

●水道の蛇口を開ける前に、エンジンをかけ、アイドリングさせます。

注　意

○水を流す前に必ずエンジンをかけておいて下さい。先に水を流すと、エグゾーストパイプを通ってエンジン内に水が逆流して、内部を損傷する恐れがあります。

●エンジンをかけたらすぐに水道の蛇口を開け、船体の左側にあるバイパス出口から水がわずかに出てくる位に水量を調節して下さい。



A．バイパス出口

●水を出したままエンジンを数分間アイドリングさせます。

●蛇口を閉めます。エンジンはまだアイドリングさせておきます。

●エンジンを数回ふかせて排気系統から水を排出します。

注　意

○冷却水なしで続けて15秒間以上エンジンを運転しないで下さい。過熱からエンジンと排気系統に重大な損傷をひき起こすもとになります。

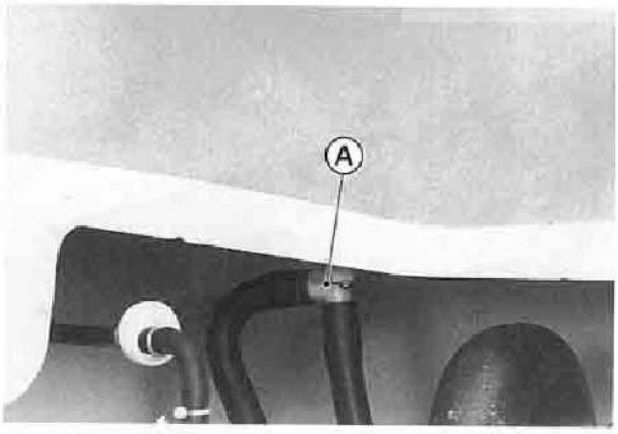
●エンジンを止め、ホースを外し、元通りにキャップを取り付けてしっかりクランプを締めます。

ビルジ系統の洗浄

詰まりを防ぐためにビルジ系統を「定期整備表」に従って洗浄するか、または、詰まっていると疑われるときはすぐに洗浄して下さい。

●エンジンルームハッチを外します。

●プラスチックのブリーザから両方のビルジホースを外して下さい。ブリーザは、燃料タンクの後側にあります。

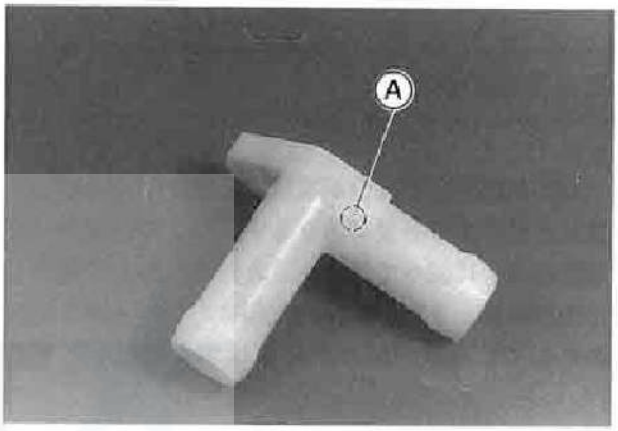


A．ブリーザ

●ビルジフィルタ側のホースに水道ホースを接続し、水を出して約1分間洗浄します。この間、水がエンジンルームに入りますが、たくさんたまらないようにします。スターンのドレンプラグを外して、エンジンルームの水を出します。

●もう一本のホースに水道ホースを接続し、水を出して数分間洗浄します。

●プラスチックのブリーザにホースをもと通り接続する前に、ブリーザの小さな孔が詰まっていないか確かめて下さい。もし孔が詰まっていれば、エンジンが停止したときやアイドリング状態のとき、ホースを通って水がどんどんエンジンルームに入ってくることがあります。ブリーザを外す必要があるかも知れません。



A．ブリーザの孔

●ビルジホースをもと通りに接続します。

〈要　点〉

○ウォータークラフトを保管する場合は、ビルジホースを接続する前に両方のホースに圧縮空気を吹き込んで下さい。（「保管」の章の「ビルジ系統」の項参照。）

トラブルシューティング

●ここに示す方法ではあなたのウォータークラフトのトラブルが確定できないときは、カワサキのウォータークラフト〝ジェットスキー〟の販売店に相談するか、サービスマニュアルを参照して下さい。

トラブル		原因
エンジンが始動しない。	エンジンが回転しない。	●コードキーがエンジンキルスイッチに差し込まれていない。 ●バッテリ電圧が低い。 ●バッテリの接続が悪い。 ●エンジン内に水がある。
	エンジンは回転する。	●燃料が少ない。 ●チョークの誤使用。 ●燃料タンク内に圧力がかかっている。 ●燃料フィルタスクリーンの詰まり。 ●燃料ベントラインまたはチェックバルブの詰まり。 ●排気ガスの漏れ。
エンジンは始動するがすぐ止まる。		
エンジンが失火し、回転が不規則。	スパークが弱い。	●スパークプラグの汚れまたは摩耗。 ●スパークプラグコネクタのゆるみ。 ●オイルポンプの吐出量が多い。
	混合気が薄い。	●燃料が少ない。 ●キャブレタミクスチュアスクリューの調整不良。 ●燃料フィルタスクリーンの詰まり。 ●燃料ベントラインまたはチェックバルブの詰まり。
	混合気が濃い。(燃料消費が多い。)	●チョークの誤使用。 ●キャブレタミクスチュアスクリューの調整不良。 ●フレームアレスタの詰まり。 ●燃料タンク内に圧力がかかっている。

エンジン出力が弱い。	●「失火」のときの原因を点検し、更に、 ●スロットルバルブの調整不良。 ●排気系統の詰まり。 ●ガソリンまたはエンジンオイルに水が混入している。
エンジンがオーバーヒート。	●ジェットポンプ内に海草やゴミが詰まっている。 ●冷却系統の詰まり。 ●キャブレタミクスチュアスクリューの調整不良。 ●エンジンオイルベントラインまたはチェックバルブの詰まり。 ●ガソリンまたはオイルのタイプが不適。
ノッキングを起こす。	●ガソリンの品質不良。 ●スパークプラグの熱価が高過ぎる。
ステアリングがかたい、または調子が悪い。	●ステアリングピボットの油切れ。 ●ステアリングケーブルが損傷、または取り回しが不適当。

危　険

○ステアリング装置に故障があれば非常に危険ですので、カワサキのウォータークラフト"ジェットスキー"の販売店でよく調べてもらって下さい。

船舶検査

船舶検査

ウォータークラフト〝ジェットスキー〟は、法律(船舶安全法)に基づいて日本小型船舶検査機構の行う検査を受けなければ使用できません。

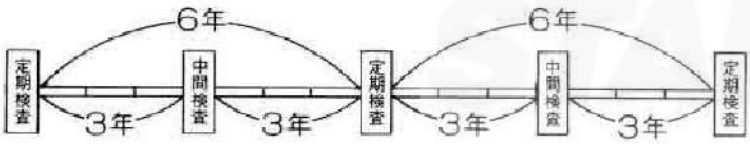
検査の種類

検査には最初に使用を始める時、および6年毎に行う定期検査と、その中間の3年毎に行う中間検査があります。

●定期検査
定期的に行う精密な検査

●中間検査
定期検査と定期検査との間で行う簡易な検査

船検の時期



船舶検査証書など合格証書類

(1) 定期検査の場合

船検に合格した小型船には、①船舶検査証書 ②船舶検査手帳 ③船舶検査済票(年票と番号票を各2枚)が渡されます。

上記①および②の証書類は、ウォータークラフトを使うときには必ず船内に備えて下さい。また、③の検査済票(通称「船検ナンバー」)は、ウォータークラフトの両側の外から見やすい位置に必ず貼りつけて下さい。

船舶検査証書の有効期間は6年です。

(2) 中間検査の場合

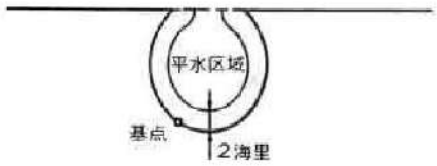
中間検査に合格した小型船には、船舶検査証書と船舶検査手帳が返されるときに、中間検査済票1枚が渡されます。この中間検査済票は、中間検査に合格した小型船のしるしですから、これを左舷の船舶検査済票の近くに貼って下さい。

航行区域

法律（船舶安全法）により、ウォータークラフト〝ジェットスキー〟が航走できる区域は次の様に定められています。

平水区域

平水区域とは、湖、川、港内、湾、などの波の静かな水域です。ただし、陸岸から２海里（約3.7km）を超えることはできません。

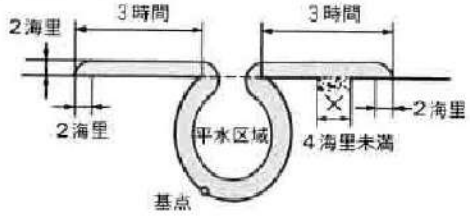


沿海区域

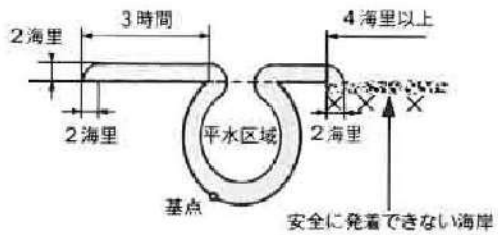
1. 主たる水域

沿海区域（平水区域を除く）で、ウォータークラフトが航走できるのは次のいずれかの水域です。

①ウォータークラフトが安全に発着できる基点（マリーナ）が平水区域にあり、その平水区域から有効最大速力で３時間以内に達することのできる水域。ただし、陸岸から２海里（約3.7km）を超えることはできません。



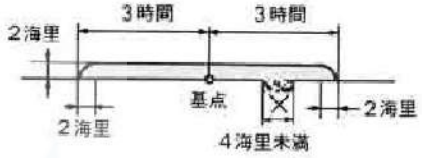
もし、途中に安全に発着できない海岸が４海里(約7.4km)以上ある場合は、その場所の始まっている所から２海里（約3.7km）以内の水域まで。



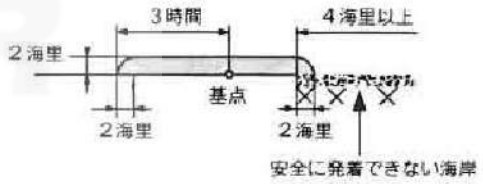
注　意

○安全に発着できない海岸とは、海岸線に岩、崖、護岸(テトラポットや防波堤)、隠頭岩(潮の満ち引きにより見え隠れする岩、見えないが水深が十分にない岩)などがある海岸です。

②ウォータークラフトが安全に発着できる基点（マリーナ）が沿海区域にあり、その基点から有効最大速力で３時間以内に達することのできる水域。ただし、陸岸から２海里（約3.7km）を超えることはできません。



もし、途中に安全に発着できない海岸が４海里(約7.4km)以上ある場合は、その場所の始まっている所から２海里（約3.7km）以内の水域まで。



2. 追加できる水域

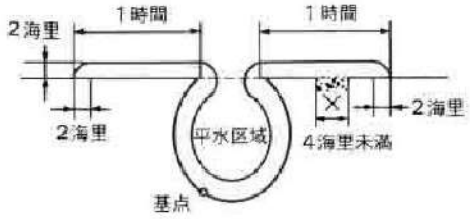
沿海区域（平水区域を除く）で、ウォータークラフトが航走できる追加水域は、次のいずれかの水域です。

ただし、追加する水域は２ヶ所以内です。

注　意

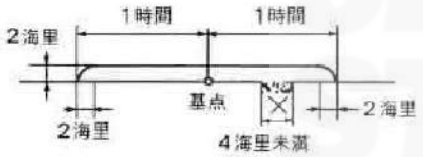
○追加する水域は、従来の水域と連続してはいけません。

①ウォータークラフトが安全に発着できる基点（マリーナ）が平水区域にあり、その平水区域から有効最大速力で1時間以内に達することのできる水域。ただし、陸岸から2海里（約3.7km）を超えることはできません。



もし、途中に安全に発着できない海岸が4海里（約7.4km）以上ある場合は、その場所の始まっている所から2海里（約3.7km）以内の水域まで。

②ウォータークラフトが安全に発着できる基点（マリーナ）が沿海区域にあり、その基点から有効最大速力で1時間以内に達することのできる水域。ただし、陸岸から2海里（約3.7km）を超えることはできません。



もし、途中に安全に発着できない海岸が4海里（約7.4km）以上ある場合は、その場所の始まっている所から2海里（約3.7km）以内の水域まで。

母船に乗せて使用する場合

母船を中心として半径2海里（約3.7km）以内の水域及び平水区域の陸岸から2海里以内の水域に限ります。

注　意

○母船に搭載してウォータークラフトを使用するには、船舶検査手帳に母船の船名が登録されていなければなりません。

MEMO

JL650-A2

JET STAR

川崎重工業株式会社
C P 事 業 本 部

Part No. 99921-1394-01