Kawasaki

190 model

第一版

保存版

JET MATE

ウォータークラフト"ジェットメイト"
取扱説明書

ご愛用の皆様に

カワサキのウォータークラフト"ジェットメイト"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、充分に活躍させてください。

この取扱説明書は、あなたのウォータークラフト"ジェットメイト"を安全にかつ魅力的に御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御理解いただき、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"ジェットメイト"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なえるように、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まると、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まると、ウォータークラフト"ジェットメイト"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、予めご了承下さい。

© 川崎重工業株式会社 1989

1989.9. (1). (S)

目　　次

操縦者の基本的な心得 …… 3
主要諸元 …… 4
一般事項 …… 5
　製造番号 …… 5
　各部の名称 …… 5
　燃　　料 …… 6
　エンジンオイル …… 7
　操縦装置 …… 8
　シ ー ト …… 12
　燃料コック …… 13
　エンジンルームハッチ …… 14
　工　　具 …… 15
　デッキグリップ …… 15
　バウアイ …… 16
　消火器入れ …… 16
　小物入れ …… 16
　ドレンプラグ …… 17
操縦方法 …… 18
　安全な操縦 …… 18
　乗る前の点検項目 …… 19
　ならし運転 …… 21
　エンジンの停止 …… 21
　エンジンの始動 …… 22
　発　　進 …… 23
　停　　止 …… 23
　旋　　回 …… 24
　後　　進 …… 26
　着　　岸 …… 26
　係　　留 …… 27
　落　　水 …… 27
　え い 航 …… 27
　航走終了後の手入れ …… 27
　特殊な処置 …… 28
　運　　搬 …… 31
保　　管 …… 32
　保管する前の作業 …… 32
　保管後再使用する前の作業 …… 34
整備と調整 …… 35
　定期点検整備表 …… 35
　コントロールケーブルの調整 …… 36
　燃料とエンジンオイル系統 …… 40
　スパークプラグ …… 43
　バッテリ …… 43
　潤　　滑 …… 45
　冷却系統の洗浄 …… 46
トラブルシューティング …… 48
法定備品 …… 50
船舶検査 …… 51
航行区域 …… 52

操縦者の基本的な心得

1）海上交通の諸法規、マナーを守る。

陸上の交通に規則があるように、海上の交通にも法律で定められた各種の規則があります。交通の安全のためによくマスターし、必ず守って下さい。

2）"ジェットメイト" の操縦によく慣れておく。

このウォータークラフトは他のプロペラ推進式のボートと違ってウォータージェット（噴流）によって前進する船です。また単にコントロールスティックを動かすだけでは進路変更はできません。進路変更には適度なスロットル操作が必要です。この船の特徴に十分慣れて下さい。

3）天気予報をよく知っておく。

海上の気象は陸上より変わりやすく、また変化の度合いも大きいものです。航走前に必ず天気予報、気象情報を確認し、航走中も気象の変化に常に注意して下さい。

4）航走予定を知らせる。

航走前に必ず航走水域、時間、乗船者名、船体の特徴、連絡先などをマリーナや家族に知らせておいて下さい。

5）安全備品を確認する。

航走前に必ず安全備品が準備されているか確認して下さい。（「法定備品」の章参照。）

6）定員を守る。

このウォータークラフトの定員は３名です。定員オーバーは航走中の思わぬ事故につながります。

7）航走前、航走後の点検、手入れは必ず行う。

安全な航走、船体の長持ちのために十分な点検、手入れが必要です。「操縦方法」の章の「乗る前の点検項目」及び「航走終了後の手入れ」の項を参照して下さい。

主要諸元

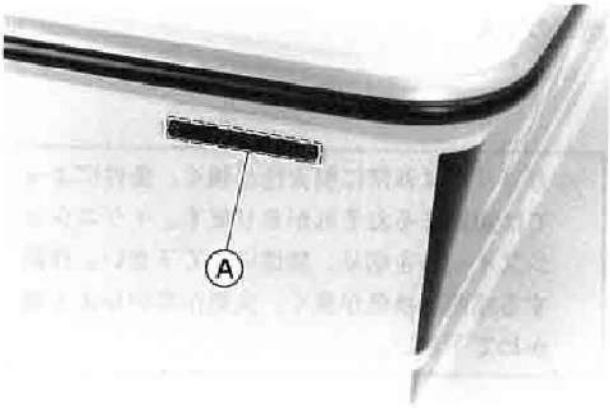
ウォータークラフト"ジェットメイト" JB650-A2

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	分離給油式
キャブレタ	ケイヒン（ダイヤフラム式）
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17° @ 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	230 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	
最大出力	49 PS @ 6,000 rpm
最大トルク	6.4 kg-m @ 5,500 rpm
最高速度（3人乗船時）	47 km/h
燃料消費量	19 ℓ/h（フルスロットル運転時）
航続距離	74 km（フルスロットル運転時）
航続時間	1時間35分
最小旋回半径	2.1 m
定員	3名
寸法・重量	
全長	2,710 mm
全幅	1,525 mm
全高	770 mm
乾燥重量	239 kg
燃料タンク容量	30 ℓ（予備4 ℓを含む）
エンジンオイルタンク容量	5.5 ℓ
電装品	
バッテリ	12V 40Ah（5時間率） 12V 50Ah（20時間率）

※これらの数字は、調整された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。

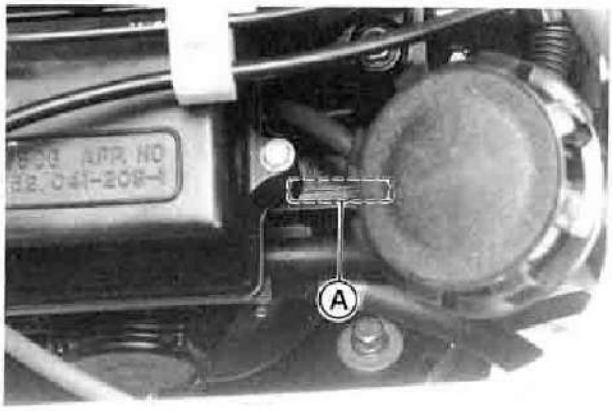
製造番号

●船体及びエンジン番号はあなたのウォータークラフト〝ジェットメイト〟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

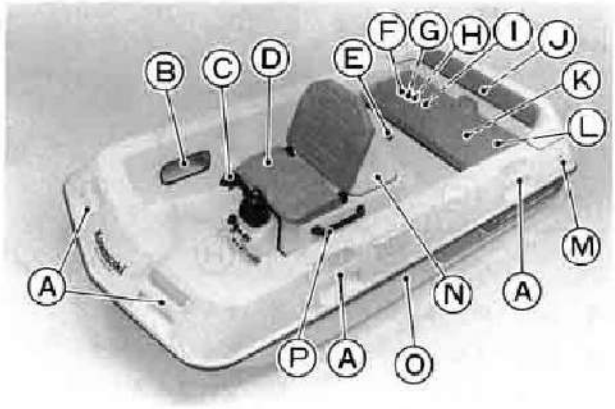
船体番号	



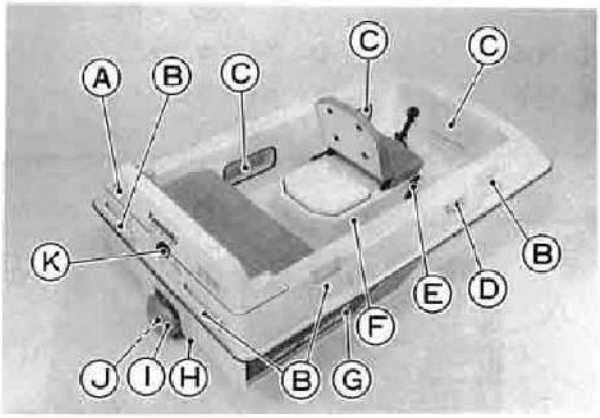
A．エンジン番号

エンジン番号	

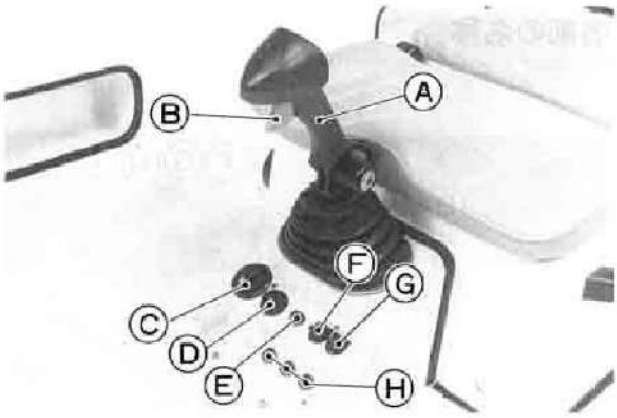
各部の名称



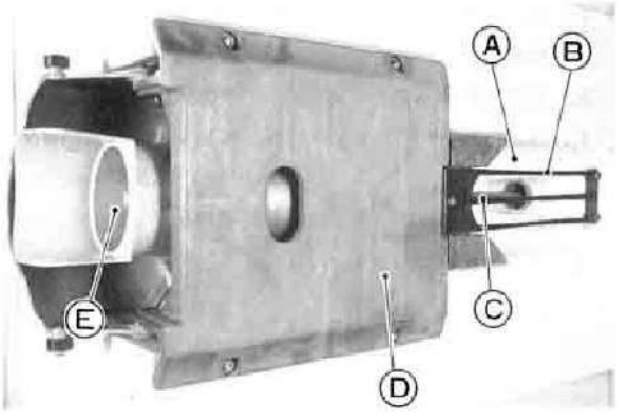
A．デッキグリップ
B．小物入れ
C．コントロールスティック
D．操縦席
E．外部燃料コック
F．リヤシート
G．燃料タンク
H．燃料計
I．メイン燃料コック
J．工具
K．バッテリ
L．ブロワー
M．換気孔（燃料ベントスクリーン）
N．エンジンルームハッチ
O．バイパス出口
P．グリップ



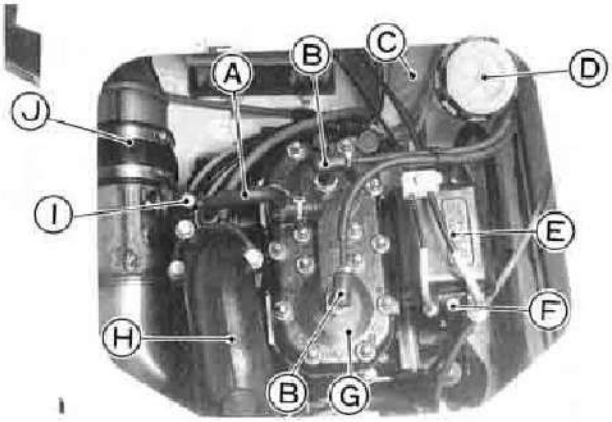
A．換気口（排気）
B．デッキグリップ
C．小物入れ
D．換気口（吸気）
E．シフトレバー
F．エンジンフード
G．排水孔（ビルジポンプ）
H．ドレンプラグ
I．リバースバケット
J．ステアリングノズル
K．燃料注入口



A．コントロールスティック　E．キルスイッチ
B．スロットルレバー　F．ビルジスイッチ
C．チョークノブ　G．ブロワースイッチ
D．イグニションスイッチ　H．ヒューズ



A．吸水孔　D．ポンプカバー
B．格子　E．ステアリングノズル
C．ドライブシャフト



A．冷却ホース　F．キャブレタ
B．スパークプラグ　G．シリンダヘッド
C．エンジンオイルタンク　H．エグゾーストパイプ
D．オイルタンクキャップ　I．ドレンバルブ
E．フレームアレスタ　J．マフラ

燃　料

●レギュラーガソリンを使用して下さい。

注　意

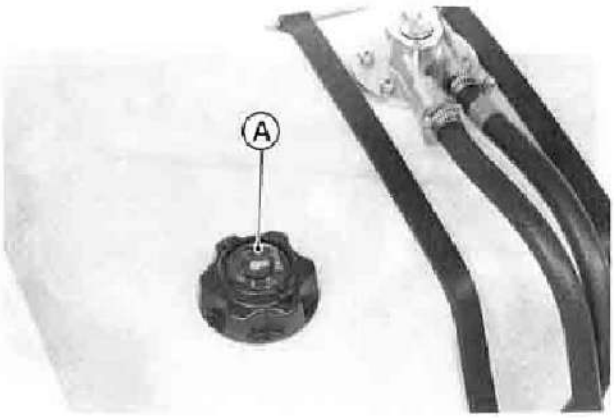
○レース用ガソリンや添加物等、規定以外のものは使用しないで下さい。エンジン故障の原因になります。

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。イグニションスイッチを切り、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、リヤシートの下にあります。(「シート」の項参照。) 燃料タンクキャップについている燃料計は、燃料タンク内の燃料の量を示します。指針が“E”の近くにきていたら、燃料を補給して下さい。もしメイン燃料コックが“RES”になっていれば、必ず“ON”にして下さい。



A．燃料計

●燃料注入口は、スターン(船尾)の中央にあります。キャップを外し、正規の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。

A．燃料注入口キャップ

A．燃料注入口

危　険

○燃料をタンク一杯に注入しないで下さい。温度の上ったタンク内では燃料が膨張し、ベントパイプ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。

●エンジンを始動する前に、エンジンルームの気化ガスを排出するため少くとも4分間ブロワーを作動させて下さい。(「ブロワースイッチ」参照。)

危　険

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

<要　点>

○ならし運転期間中は、ガソリンと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）の混合油を使用して下さい。ならし運転終了後、燃料はレギュラーガソリンを使用して下さい。(「操縦方法」の章の「ならし運転」の項参照)

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。

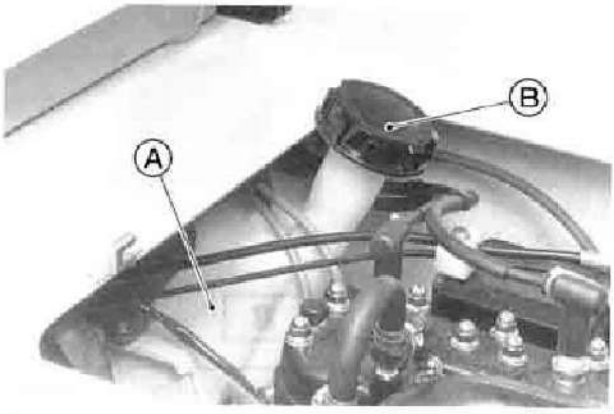
オイルの追加

●エンジンオイルタンクはエンジンルームの中にあります。(「エンジンルームハッチ」の項参照。)

●オイルタンクキャップを外してエンジンオイルを追加して下さい。

注　意

○オイル無しでエンジンを回転させると損傷します。もし、オイルタンク内にオイルが全く無い時は、オイルを注入し、オイルラインの空気抜きを行って下さい。



A．エンジンオイルタンク
B．タンクキャップ

操縦装置

コントロールスティック

A．コントロールスティック

●コントロールスティックは操縦席の前方にあります。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、コントロールスティックを左右に動かすことによってウォータークラフトを左右に旋回させることができます。コントロールスティックは、コントロールケーブルでウォータークラフト後部のステアリングノズルとつながっています。

●保管するのに便利なように、コントロールスティックは途中から前方へ折れるようになっています。コントロールスティックの上部を後方から前方に向って少し衝撃を加えると、前方に倒れます。

A．コントロールスティック

注　意

○ストップボタンや、スタータボタンに衝撃を加えないようにして下さい。

スロットルレバー

●スロットルレバーは、コントロールスティック頭部の少し下の前側にあります。片手でコントロールスティックを握り、人さし指で操作して下さい。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、必ずスロットルレバーが通常の位置に戻るか点検して下さい。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」の章の「コントロールケーブルの調整」の項を参照して下さい。

A．スロットルレバー

ストップボタン

●ストップボタンはコントロールスティック頭部に取付けられています。ストップボタンは赤色で、横に“STOP”と表示されています。ボタンを押すとエンジンが止まります。

A．ストップボタン

スタータボタン

●スタータボタンはコントロールスティック頭部に取付けられています。スタータボタンは緑色で“START”と横に表示されています。ボタンを押すとエンジンが始動します。エンジンが始動したらボタンを放して下さい。

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とき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>

○エンジンを始動させるには、次のようにします。

1. イグニションスイッチを“ON”の位置にする。
2. キルスイッチにコードキーを押し込む。
3. シフトレバーを“S(スタート)”の位置にする。

(この項の「イグニションスイッチ」、「キルスイッチ」、「シフトレバー」参照。)

○「操縦方法」の章の「エンジンの始動」の項を参照して下さい。

●エンジンを始動する前に、エンジンルームの気化ガスを排出するため少なくとも4分間ブロワーを作動させて下さい。(「ブロワースイッチ」参照。)

危 険

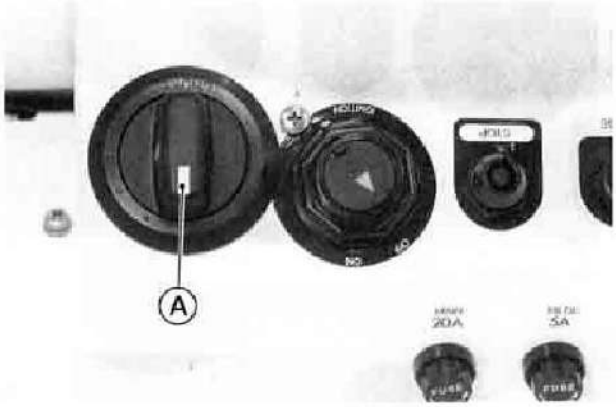
○気化したガソリンがエンジンルームにたまると、火災や爆発の原因となることがあります。

チョークノブ

●チョークノブを右へいっぱい回すと、混合気が濃くなり、始動が容易になります。始動後はチョークノブを左へ戻して下さい。

<要 点>

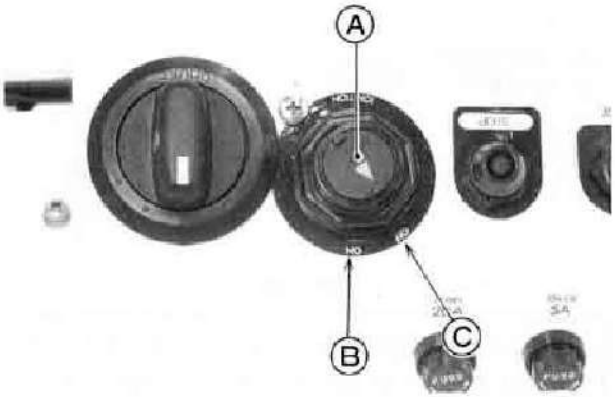
○もし、チョークノブがエンジン始動後も使用されたままになっていると、燃料のむだ使いとなり、性能も下がり、またスパークプラグの汚れの原因になります。



A. チョークノブ

イグニションスイッチ

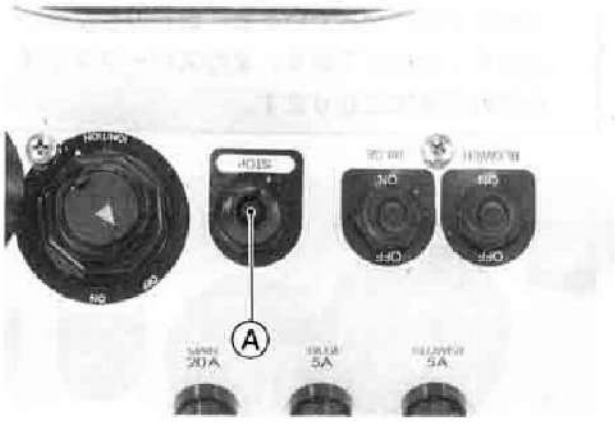
●イグニションスイッチは“ON”と“OFF”の位置があり、キーは“OFF”の位置で抜くことができます。キーが“ON”の位置にあるときのみ、スタータが回り、エンジンが点火し、温度警告ブザーが作動します。



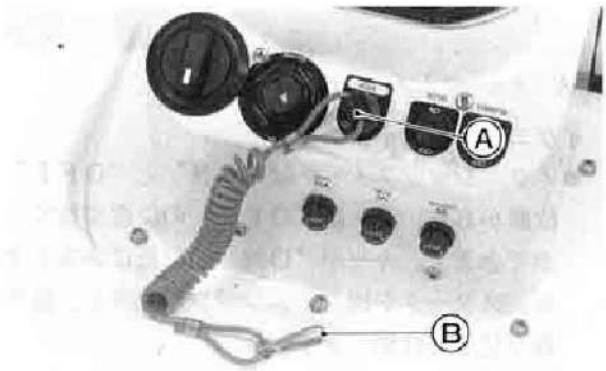
A. イグニションスイッチ　C. “OFF”
B. “ON”

キルスイッチ

●このスイッチは、コントロールスティック頭部についている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キルスイッチに押し込み、コードのフックを操縦者のライフジャケットのベルトに外れないようにしっかり固定して下さい。もし操縦者が船外へ転落したとき、コードのフックが操縦者に固定されているため、他端の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．キルスイッチ



A．コードキー
B．フック

<要　点>

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

危　険

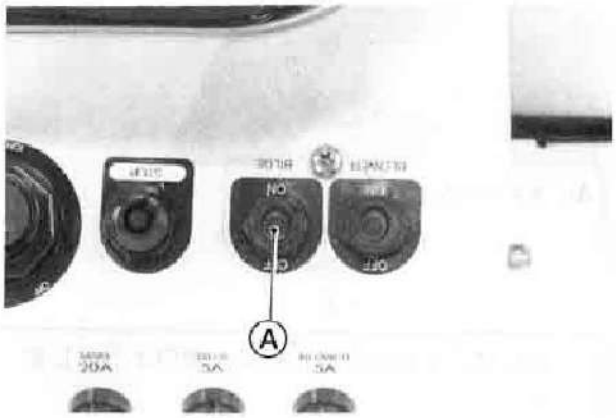
○エンジンを始動する前やウォータークラフトが航走中は、常にコードのフックを操縦者のライフジャケットのベルトに固定しておいて下さい。そうしないと操縦者が落水したときにエンジンが停止しないので、事故が起きる原因になります。

ビルジスイッチ

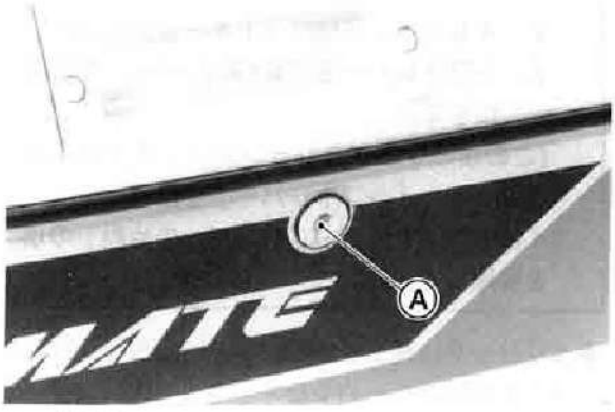
●ビルジスイッチを手前に引くと、ビルジポンプが作動してエンジンルームにたまった水を船外に排出します。右舷後方の排水孔から水が出なくなったらスイッチを切って下さい。

注　意

○エンジンルームの排水が終ったら、ビルジポンプの損傷を防ぐためにすぐポンプを止めて下さい。



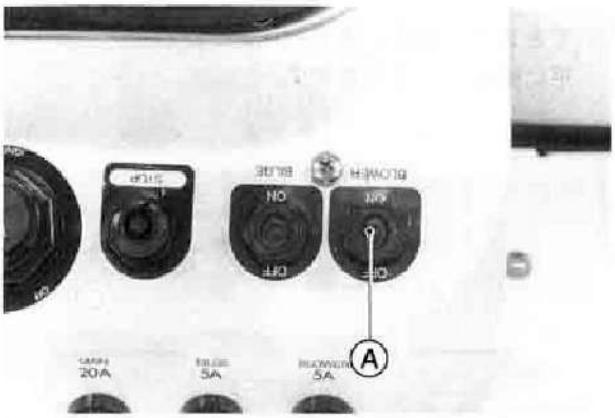
A．ビルジスイッチ



A．排水孔

ブロワースイッチ

●ブロワースイッチを手前に引くと、ブロワーが作動してエンジンルームの気化ガスを排出します。少なくとも4分間ブロワーを作動させてからスイッチを切って下さい。



A．ブロワースイッチ

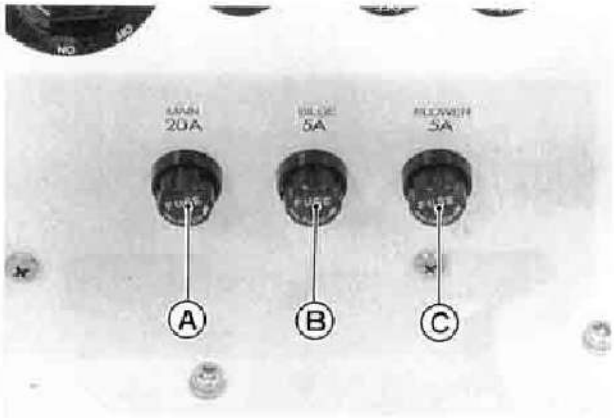
●エンジンを始動する前に、エンジンルームの気化ガスを排出するため少なくとも4分間ブロワーを作動させて下さい。

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。

ヒューズ

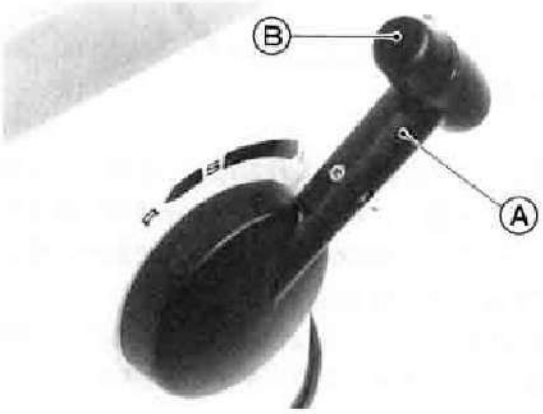
●スイッチ類の下部前面に、左からメイン(20A)、ビルジポンプ(5A)、ブロワー(5A)の各ヒューズがあります。船の故障状況から点検すべきヒューズを表示に従って確認し、ヒューズが切れていないか点検します。切れていれば指定されている容量のヒューズと交換します。予備ヒューズは工具キット入れに入っています。



A．メインヒューズ　　C．ブロワーヒューズ
B．ビルジポンプヒューズ

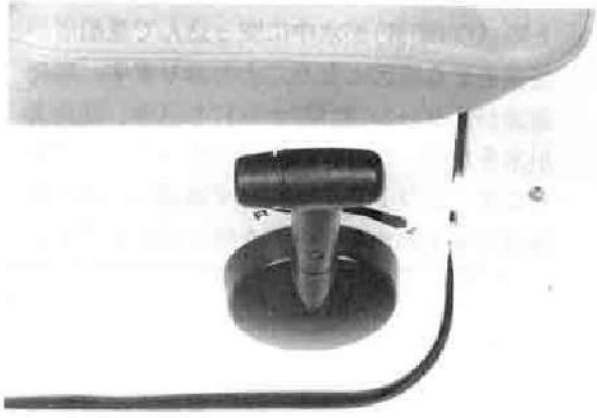
シフトレバー

●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、操縦席の右手の下側にあります。シフトレバーは"F(前進)""S(スタート)""R(後進)"の三段階になっています。

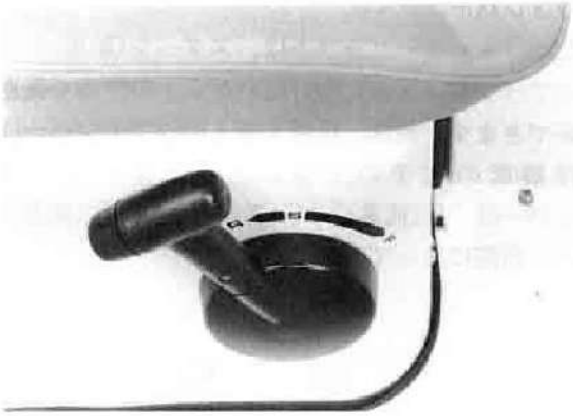


A．シフトレバー
B．ノブ

"F(前進)"



"S(スタート)"



"R(後進)"

- シフトレバーを後進に入れるには、まずレバー後部のノブを押し、そのままレバーを後ろへ引きます。いったん"S(スタート)"位置で止め、再びノブを押して"R(後進)"に入れます。
- "R(後進)"から"F(前進)"に入れるには、同じようにノブを押しながらまず"S(スタート)"に入れ、再びノブを押して"F(前進)"に入れます。
- 前進から後進へシフトレバーを操作する前に、必ずスロットルレバーをゆるめてウォータークラフトの速度を落として下さい。そのためにシフトレバーを操作するときに、"S(スタート)"の位置でしばらくレバーを止めておくことを推奨します。(「操縦方法」の章の「後進」の項参照。)

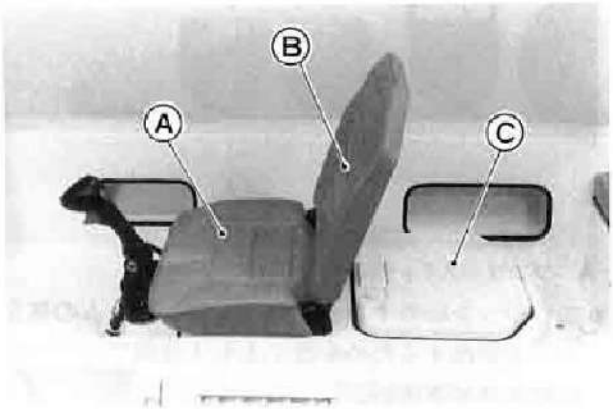
危　険

○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。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怪我をする原因となることがあります。また追波がスターン(船尾)から打ち込み、同乗者が水をかぶったり、船内に浸水することがあります。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。

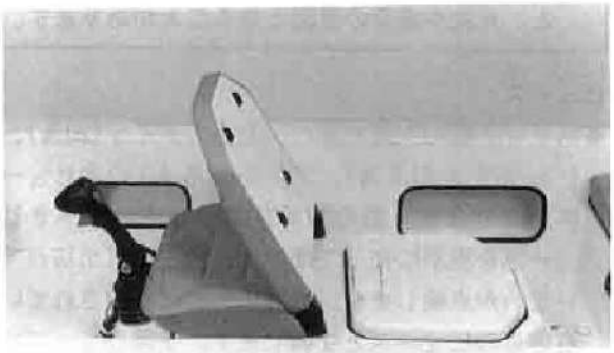
シート

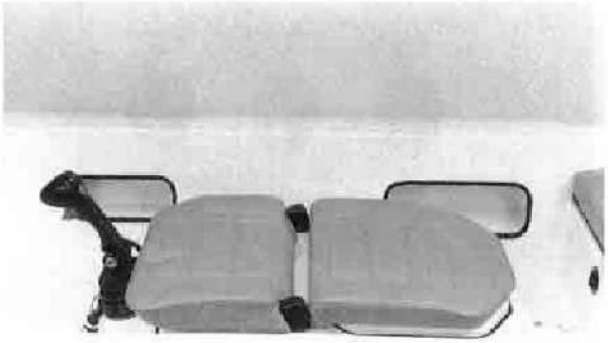
操縦席

- 操縦席の背もたれは、エンジンルーム内を点検、整備するときに便利なように、前方に倒すことができます。また、保管のさいに後方へシートと水平に倒すこともできます。



A. 操縦席(シート)
B. 背もたれ
C. エンジンルームハッチ





●背もたれを前に倒した状態から通常の立てた状態にするには、背もたれを起こしていったん後方へいっぱい動かし、エンジンルームハッチの上へ倒します。次に前方へ引き起こし、カチッと音がしたらそこで手を離します。背もたれが確実にロックされたか確認して下さい。音がしてもまだ前方へ動かしすぎるとロックされません。

●背もたれを通常の立てた状態から後方へ倒すには、いったん前方へ倒してロックをはずし、次に後方へいっぱい動かしてエンジンルームハッチの上へ倒します。

●背もたれを後方に倒した状態から通常の立てた状態にするには、前方に引き起してカチッと音がしたらそこで手を離します。背もたれが確実にロックされたか確認して下さい。

●シートの左側には、操縦者が安定した姿勢を保てるようにグリップがあります。ウォータークラフトを運転しているときは、操縦者は片手でコントロールステイックを操作し、もう一方の手でこのグリップを握って下さい。

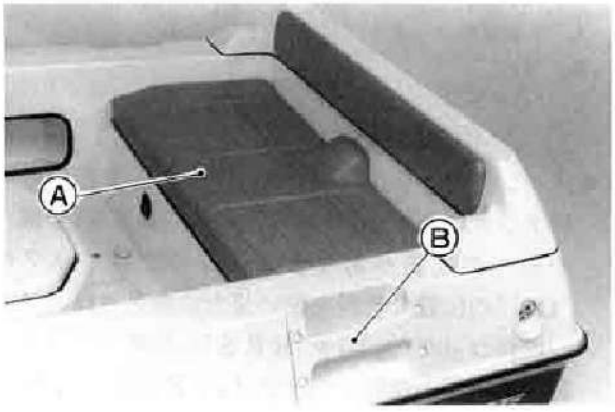
A．グリップ

危　険

○操縦者はウォータークラフトを運転中必ず片手でコントロールスティックを握り、もう一方の手でグリップかデッキサイドを握って下さい。そうしないと、バランスを失って倒れる原因となることがあります。

リヤシート

●リヤシートは、燃料計やバッテリの液量を点検するために取外すことができます。シートはシートバンドを外して、シートの前端を引上げて取外して下さい。シートをもと通りにセットするときは、燃料タンク室やバッテリ室に水が入らないように、シート裏の四隅のダンパーが完全にはまり込むまでシートを押込んで下さい。そしてシートバンドを取付けて下さい。



A．リヤシート
B．デッキグリップ

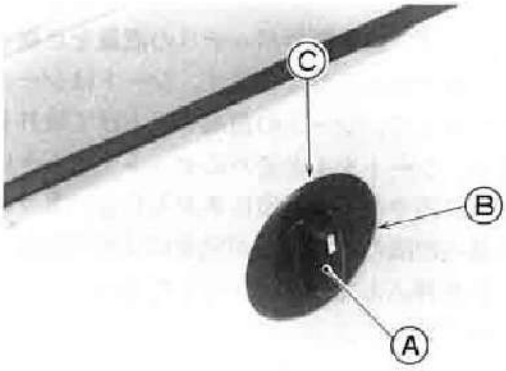
●リヤシートの左右舷側外側にあるデッキグリップは、ウォータークラフトを係留するためだけでなく、航走中に同乗者が安定した姿勢を保てるように握るためにも使います。

危　険

○航走中同乗者は常に必ずデッキグリップを握っていて下さい。デッキグリップを握っていないと、もしウォータークラフトが急旋回或いは急加速したときに、倒れたり船外に投げ出されたりする原因となることがあります。

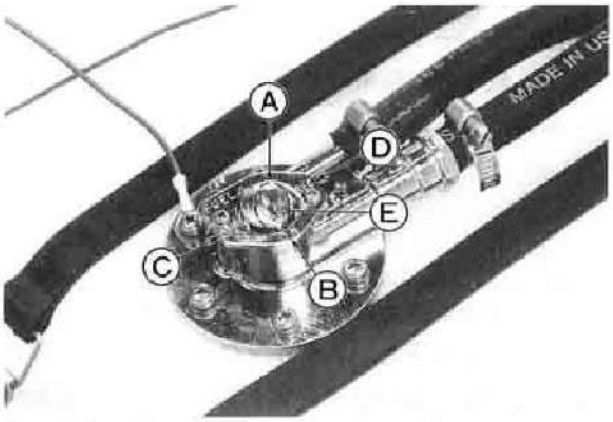
燃料コック

●このウォータークラフトには、燃料コックが二つあります。外部燃料コックとメイン燃料コックです。外部燃料コックはリヤシートの右側下の前面にあり、ノブを回して“ON”と“OFF”を選べます。



A. 外部燃料コック
B. "ON"
C. "OFF"

●メイン燃料コックはリヤシートを外した内側の燃料タンクにあり、"ON""OFF""RES(予備)"の三つの位置があります。外部燃料コックの"ON"の位置で燃料を使い果たしたときは、メイン燃料コック(矢印)を"RES"に切換えて下さい。約4ℓの予備燃料が使えます。"RES"に切換えてから、エンジンはフルスロットルで約13分間運転できます。



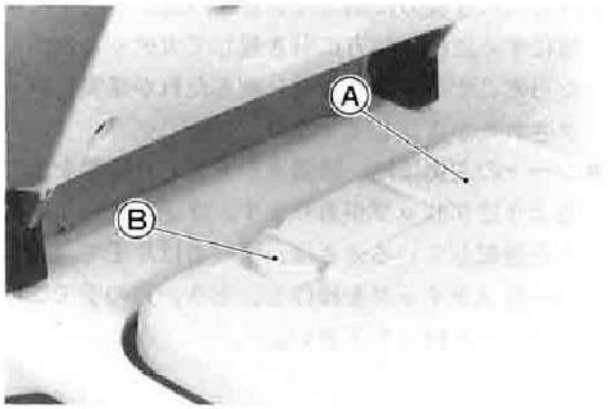
A. メイン燃料コック
B. "ON"
C. "OFF"
D. "RES"
E. 矢印

<要　点>

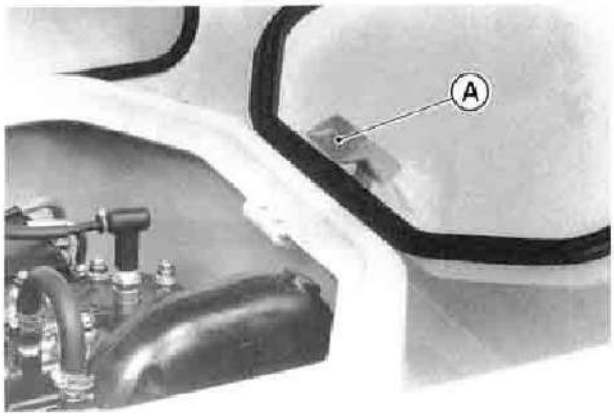
○"**RES**"で航走したときは、できるだけ早い機会に燃料を補給して下さい。
○給油後は、メイン燃料コックを必ず"**ON**"の位置にしておきます。

エンジンルームハッチ

●エンジンルーム内部の点検や調整のために、エンジンルームハッチを外すことができます。ハッチ前方のノブを押しながら右へ回し、ハッチを取外します。再び取付けるときは、ハッチ後方のフックを所定の位置にきっちりとさし込みます。ノブを押しながら左へまわしてしっかりとハッチを固定します。



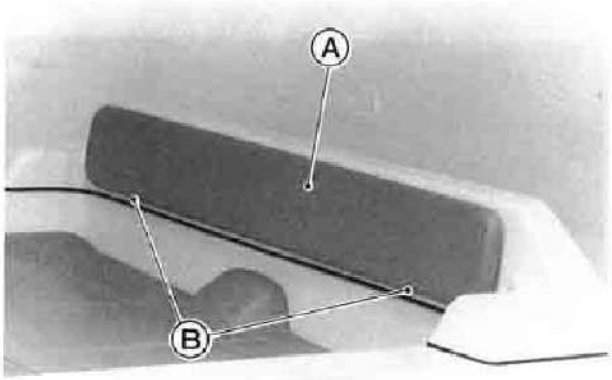
A. エンジンルームハッチ
B. ノブ



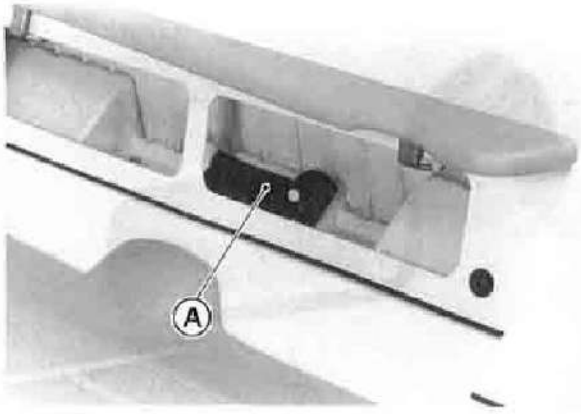
A. フック

工　具

●工具はリヤシートの背もたれのパッド内部に収納されています。パッド下側の両端のへこみを手前に引くと、パッドは上へ開きます。



A．背もたれ
B．手前に引く



A．工具

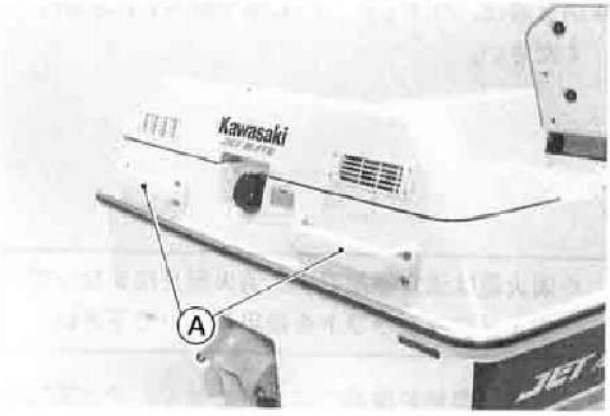
デッキグリップ

●バウ(船首)、スターン(船尾)と両舷側に、係留、錨泊、えい航及び同乗者の姿勢安定用のデッキグリップが設けられています。スターン(船尾)のグリップはえい航に使用して下さい。ロープは、グリップの中央のブラケットに結んで下さい。(「操縦方法」の章の「安全な操縦」、「係留」及び「えい航」の各項参照。)

注　意

○スターン(船尾)のグリップに300kg以上の荷重をかけないで下さい。グリップが損傷することがあります。

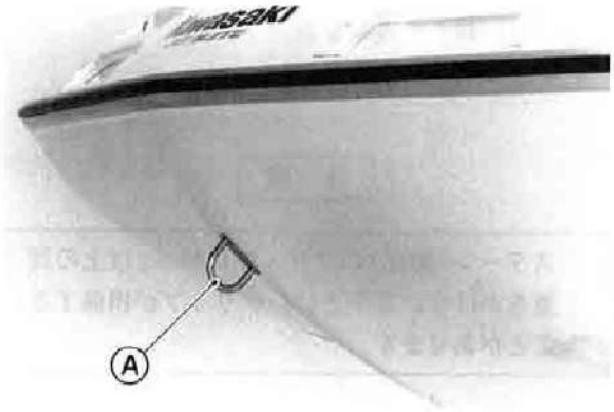
A．デッキグリップ



A．デッキグリップ

バウアイ

●バウ（船首）の下部中央にあるバウアイは、ウォータークラフトを水上から引き揚げるときや、トレーラー等で運搬するときに固定するために使用します。水上で他船にえい航されるときもバウアイを使用して下さい。



A．バウアイ

注　意

○係留や錨泊時には、バウアイを使用しないで下さい。バウアイや船体が損傷することがあります。

消火器入れ

●消火器は、リヤシートの右側小物入れに収納してください。

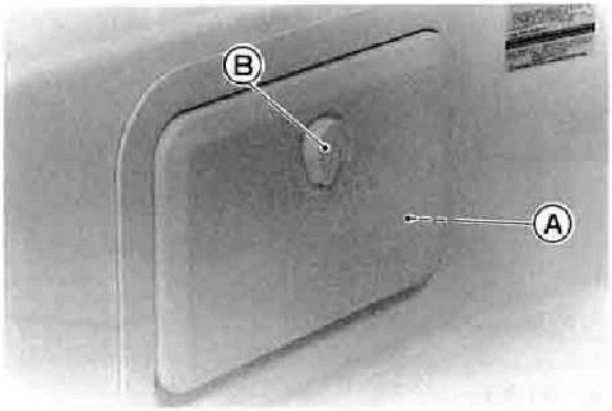
危　険

○消火器は法定備品です。消火器を積まないでウォータークラフトを使用しないで下さい。

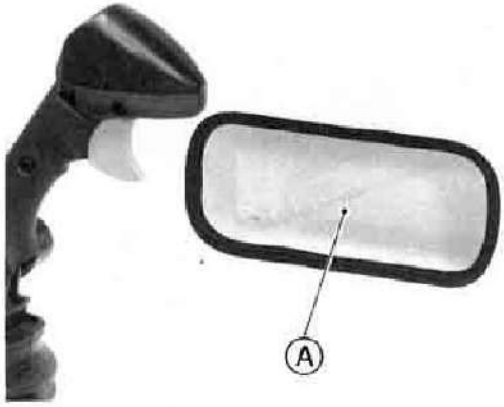
●消火器は標準装備品ではありません。消火器は各自で必ず準備して下さい。

小物入れ

●小物入れはバウ（船首）内側に一か所と、両舷内側に４か所あります。バウ側の小物入れはふたつきで、ノブを押しながら右へ回すと開きます。閉めるときはノブを押しながら左へ回します。



A．小物入れ（バウ側）
B．ノブ

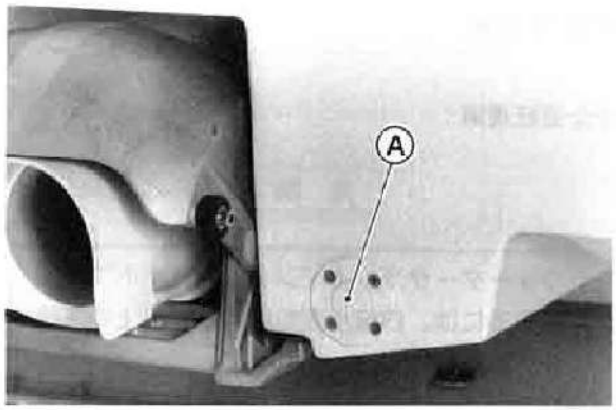


A．小物入れ（舷側）

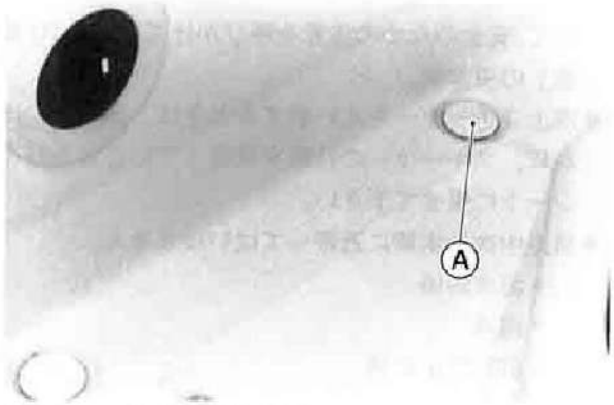
ドレンプラグ

このウォータークラフトには、船室(リヤシート前)に2個と、スターン(船尾)に1個のドレンプラグがあります。

船室の左舷側ドレンプラグをゆるめると、船室内にたまった水がエンジンルームに落ちるので、ビルジポンプで船外へ排水できます。航走中船室に水がたまってきたら、ときどきこの方法で排水して下さい。

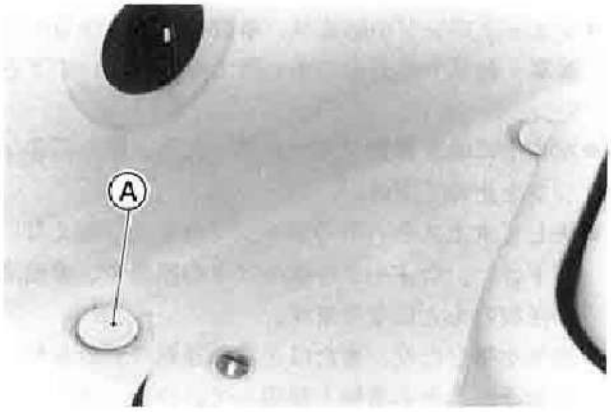


A．ドレンプラグ(スターン右舷側)



A．ドレンプラグ(船室左舷側)

航走終了後、ウォータークラフトを陸上へ揚げたとき、船室の右舷側ドレンプラグをゆるめ、スターン(船尾)の右舷側ドレンプラグを外すと、船室にたまった水を船外へ排出できます。また陸上保管時は雨水がたまらないようにプラグを外しておいて下さい。ウォータークラフトを水上に降ろす前に、必ずこれらのドレンプラグを締めて下さい。



A．ドレンプラグ(船室右舷側)

操縦方法

安全な操縦

安全運転規則：

危　険

○ウォータークラフト〝ジェットメイト〟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、必ず海上交通の各規則、各地方の条令等をよく確認し、これらに従って下さい。

●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。

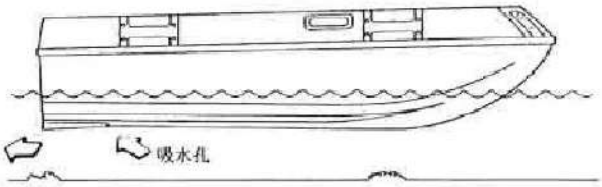
●ウォータークラフトは日没後、操縦しないで下さい。夜間も操縦できるように設計されていませんし、灯火もありません。
●ウォータークラフトの定員は3名です。定員以上乗ってはいけません。
●操縦席やバウ(船首)近くに同乗者を乗せてはいけません。同乗者は必ずリヤシートに着席させて下さい。
●操縦者と同乗者は、常にライフジャケットを着け、その他安全装備をしてください。
●操縦者は航走中必ずキルスイッチコードのフックをライフジャケットのベルトにかけて下さい。(「エンジンの始動」の項参照。)
●操縦者は航走中、片手でコントロールスティックを握り、もう一方の手で操縦席のグリップかデッキサイドを握って下さい。
●同乗者は航走中必ずリヤシートに腰かけ、舷側外側のデッキグリップを握って姿勢の安定を保って下さい。
●旋回するときは周囲に十分注意して下さい。ウォータークラフトは操縦性が良いので、周囲の人が予想するより早く旋回できるからです。(「旋回」の項参照。)
●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。(「後進」の項参照。)
●水上スキーヤーをえい航するときは、操縦者のほかに、スキーヤーの行動を見張っている者をリヤシートに乗せて下さい。
●航走中次の水域に近寄ってはいけません。
　◦海水浴場
　◦漁場
　◦航行禁止区域
　◦作業水域
　◦大型船の航路
●航走中次の船舶に近寄ってはいけません。
　◦ろかい船
　◦ヨット
　◦漁ろう中の船舶
　◦大型船
　◦水上スキーヤーを引いているボート
●波が荒く高いときは、航走しないで下さい。ビルジポンプの排水能力を超える量の水が入ってくることがあります。
●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。
●航走中に温度警告ブザーが鳴ったら、直ちにエンジンを止めて下さい。
●決して水上スキー用のジャンプ台をとび超えないで下さい。ウォータークラフトの損傷や、乗船者の怪我のもとになります。
●酒気を帯びたり、または正常な運転や判断を妨げるおそ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。

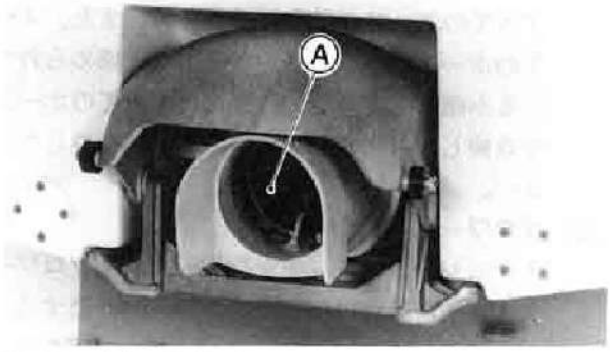
ジェットポンプに関する注意：

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孔(船底の後部寄り)に手、足、衣類等を近づけたりスターン(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。怪我をするおそれがあります。



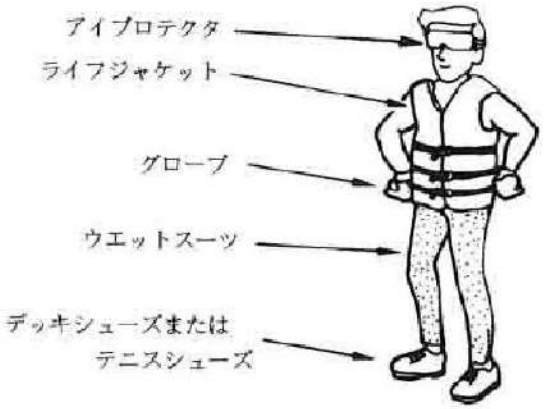


A．ステアリングノズル

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。

○水に濡れた船内はすべりやすくなることがあります。また、水の浅い場所で水中に降りたとき水中にかくれている岩などにより、打撲、すりきず等をうけることがあります。すべりにくいデッキシューズ、テニスシューズ等を履いて、足もとの安全や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。

1）法定備品及びその他備品：
法定備品やその他安全備品、保安船用品が積まれているか確認します。(「法定備品」の章参照。)

2）操縦者と同乗者の安全装備：
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いるか確認します。

3）コントロールスティック：
コントロールスティックを左右いっぱい動かしてみて、ひっかかりはないか、ガタつく個所はないか、異常な重さはないか点検します。必要であればステアリングケーブルを調整して下さい。また、スターン(船尾)のステアリングノズルが、コントロールスティック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。)

4）スロットルレバー：
スロットルレバーを引いてみて、ひっかかりはないか、ガタつく個所はないか、過度の遊びはないか点検します。必要であればスロットルケーブルを調整して下さい。(「整備と調整」の章参照。) スロットルレバーは、手(指)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、操縦不能になる恐れがあります。

5）シフトレバー：
シフトレバーを"F(前進)""S(スタート)""R(後進)"のそれぞれの位置に動かしてみて、ひっかかりはないか、ガタつく個所はないか点検します。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。)

6）ポンプの清掃：
吸水孔、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。

7）ポンプカバー：
ジェットポンプカバー、吸水孔格子に緩みがないか点検し、必要なら取付ボルトを締めて下さい。

8）船体の損傷：
船体の損傷を点検して下さい。

9）ドレンプラグ：
スターン(船尾)のドレンプラグ(1か所)と船室(リヤシート前)のドレンプラグ(2か所)が確実に締めつけられているか確認します。

10）燃料：
リヤシートを外して、燃料タンクキャップの燃料計で燃料が十分入っているか確認します。

11）メイン燃料コック：
燃料タンクのメイン燃料コックを"ON"の位置にします。

12）外部燃料コック：
リヤシート下側の外部燃料コックのノブを"ON"の位置にします。

13）バッテリ：
バッテリの液面が上限と下限のマークの間にあるか確認します。また、ターミナル部の接続に緩みや汚れがないか点検します。(「整備と調整」の章参照。)

14）エンジンオイル：
エンジンルームハッチを開け、エンジンオイルタンクの油量を点検します。必要ならばエンジンオイルを補給します。

15）燃料漏れ：
燃料漏れがないか点検します。

16）オイル漏れ：
オイル漏れがないか点検します。

17）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。

18）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。

19）ブロワー(排気ファン)：
イグニションスイッチを"ON"にし、ブロワースイッチを手前に引いてブロワーが作動することを確認します。(「エンジンの始動」の項参照。)

20）ビルジ(あか)の排水：
エンジンルームにビルジ(あか)がたまっていれば、ビルジスイッチを手前に引き、ビルジポンプを作動させます。排水が完了したら、スイッチを切りポンプを止めます。また、排水完了は、右舷後方の排水孔でも確認できます。

21) キルスイッチ：
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。) コードキーをキルスイッチから抜いてエンジンが停止することを確認します。

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

○水から揚げたウォータークラフトのエンジンは必要以上長く運転しないで下さい。温度警告ブザーが鳴ったら直ちにエンジンを止めて下さい。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。

22) 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。

23) エンジンルームハッチ：
ハッチを所定の位置に取付け、ノブを左へ回して確実に閉めます。

24) リヤーシート：
シート裏の四隅のダンパーが燃料タンク室とバッテリ室に完全にはまり込むまでシートを押込んで下さい。

ならし運転

- 新しいウォータークラフトのならし運転期間中は、各部をならすため注意して運転して下さい。最初の5時間(燃料タンクで約3杯分)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。
- ならし運転期間中は、ガソリンと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50：1に混合した燃料を使用して下さい。ならし運転終了後、燃料はレギュラーガソリンを使用して下さい。
- ならし運転期間中、ウォータークラフトを注意深く取扱うと、より効率良く、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行って下さい。「整備と調整」の章の「定期点検整備表」を参照して下さい。

エンジンの停止

- 赤色のストップボタンを押すとエンジンが停止します。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。

A. ストップボタン

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。

●もし、緊急にエンジンを停止しなければならないときは、赤色のストップボタンを押して下さい。

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

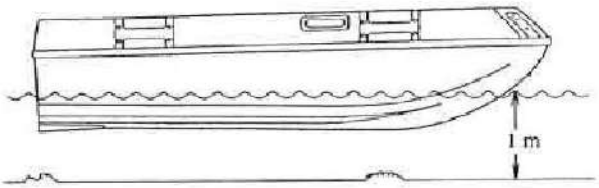
○もし、スロットルが正しく作動しないときは、原因を見つけて修理するまでウォータークラフトを動かさないで下さい。

●エンジンが停止したらイグニションスイッチを“OFF”にして下さい。

エンジンの始動

●船を水上に降す前にこの章の「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。

●雑草・海草や浮遊物のない水深1m以上の所に船体を浮かべます。



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、少くとも水深が1m以上の所で行って下さい。

●リヤシート右下側の外部燃料コックのノブを“ON”の位置にします。

●操縦席にすわり、コードキーをキルスイッチに押し込み、コードのフックを操縦者のライフジャケットのベルトにかけます。コードを強く引っぱってみて、フックが外れないか確認して下さい。

●イグニションスイッチを“ON”の位置にします。

●ブロワースイッチを手前に引いてブロワーを少くとも4分間作動させます。

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。

●シフトレバーを“S（スタート）”の位置にセットします。

●チョークノブを右へいっぱい回します。

●コントロールスティックを握り、スロットルレバーを少し引きます。

●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ときは、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

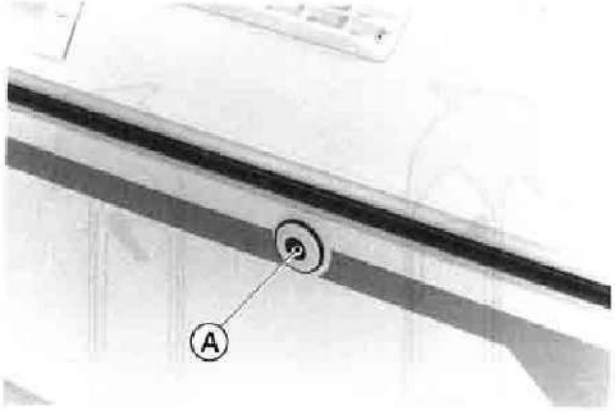
<要　点>

○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。これ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、左舷外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

●桟橋から発進するときは、同乗者に係留ロープをといてもらい、桟橋からウォータークラフトを押出してもらいます。
●シフトレバーを“F（前進）”の位置に入れます。
●コントロールスティックを桟橋と反対の方向に動かし、スロットルレバーを徐々に引いてゆっくり前進します。このとき、スターン（船尾）が旋回方向の外側へ押出されるので、桟橋に当たらないように十分注意して下さい。
●前後左右の水面に障害物等がないか確認します。

危　険

○進行方向にいるボートや泳いでいる人達、その他障害物に注意して下さい。これは危険防止のため、このウォータークラフトに慣れていない人達には特に重要なことです。

●同乗者がいる場合、発進し始めたときは、ウォータークラフトのバウ（船首）は水面よりかなり上がりますが、スピードが増すにつれて下がり、水平になって滑走します。

危　険

○急発進（急加速）は避けて下さい。同乗者や操縦者自身が倒れたり、船外へ投げ出されたりする原因となることがあります。またスターン（船尾）が桟橋に当たって、ウォータークラフトが損傷する恐れがあります。

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。

このウォータークラフトは、スロットルレバーを放し、ストップボタンを押したあと、水の抵抗を利用して停止します。

A．スロットルレバー

A．ストップボタン

スロットルレバーを放すと前進速度が落ちますが、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船の進行方向を変えることができます。

この方法で船を旋回させ、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、方向を変えることができなくなります。

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1m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

○ウォータークラフトの旋回が必要なら、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。

高速で航走中にストップボタンを押したり、突然スロットルレバーを放すと、追波がスターン(船尾)から打ち込み、同乗者が水をかぶったり船内に浸水することがあります。なるべくスロットルレバーを徐々に戻して停止するようにして下さい。

乗船者(3名)の体重が225kgで、船の速度が約47km/hのとき、最短停止距離は34mです。もちろんこの数字は波や風の状況，強弱で変ってきますので、参考として見て下さい。

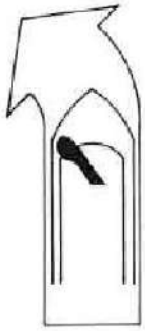
旋　回

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。

- コントロールスティックを動かす。
- スロットルを使う。

左旋回するためにはコントロールスティックを左に動かす。

右旋回するためにはコントロールスティックを右に動かす。

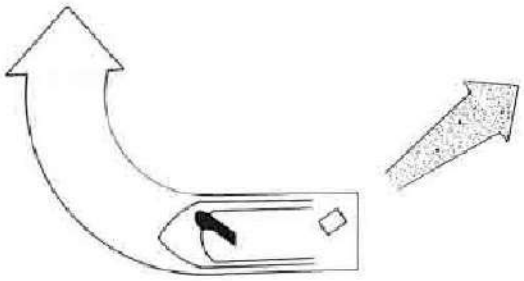


左

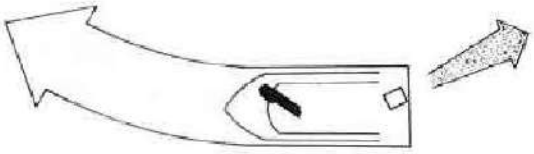
右

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。

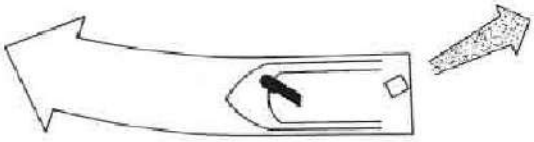
ジェットポンプの推力が強いと、ウォータークラフトはより鋭く旋回します。



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。船はゆっくりとまわり、旋回能力は低下します。

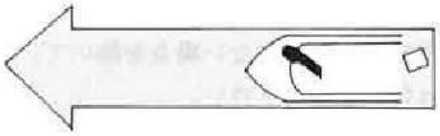


アイドリング＝ゆっくりと徐々に旋回

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、スロットルを常に少し押しているか、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押して下さい。

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、コントロールスティックを動かしてもウォータークラフトは直っすぐに進みます。



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押しているか、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押して下さい。

●旋回に入る前にウォータークラフトを減速して下さい。

危　険

○高速での急旋回は避けて下さい。高速で急旋回すると、同乗者や操縦者自身が倒れたり、船外へ投げ出されたりする原因となることがあります。
○スロットルレバーを完全に放すとジェットメイトの進路変更ができなくなります。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。

後　進

●離接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減速して下さい。
●スロットルレバーをゆるめ、シフトレバーをいったん“S(スタート)”の位置で止め、ウォータークラフトが十分減速していることを確かめてから“R(後進)”に入れます。
●後進方向の水面に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。

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。ウォータークラフトのバウ(船首)が水中に突込んで、乗船者が怪我をする原因となることがあります。また追波がスターン(船尾)から打ち込み、同乗者が水をかぶったり、船内に浸水することがあります。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。

着　岸

●桟橋に着岸するときは、同乗者に係留ロープ、フェンダ(防舷材)、ボートフック等着岸準備をしてもらいます。
●停止距離は停止方法、乗船者数、滑走速度、風、波等によって異なりますが、「停止」の項を参照して安全な場所で練習して下さい。
●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

○接岸時には舷側のデッキグリップから手を放し、船の外側へ手や腕を出さないで下さい。はさまれて怪我をするおそれがあります。

●砂浜や岸辺に着岸するときは、停止したい位置に近づいてきたらストップボタンを押して下さい。砂や異物がジェットポンプに入って損傷させることを防ぎます。エンジンを止めると、進路変更が不可能になるので、スピードが十分落ち、停止位置にほとんど近づいてき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。水深1m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

○ウォータークラフトの旋回が必要なら、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。

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。

係　留

●係留する場合は、風向、潮流、係留スペース、係留時間、潮の干満などを考えて、他のボート、船などに迷惑をかけないように行って下さい。
●係留ロープはデッキグリップに結んで下さい。

注　意

○係留や錨泊時には、バウアイを使用しないで下さい。バウアイや船体が損傷することがあります。

1）浮き桟橋の場合：
先にバウライン(船首係留ロープ)を風上にとり、次いでスターンライン(船尾係留ロープ)を風下にとります。

2）岸壁、堤防の場合：
一般にスターン(船尾)から投錨し、バウ(船首)から係留ロープをとります。潮流や風の強さ、潮の干満を考えてアンカーロープや係留ロープの長さを調整して下さい。

落　水

●操縦者が落水した場合、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。あわてずにウォータークラフトまで泳いで再び乗り込んで下さい。エンジンを再始動するには、コードキーを再びキルスイッチに押し込み、いったんシフトレバーを“S(スタート)”にしてスタータボタンを押します。
●同乗者が落水した場合、救命ブイなど水に浮くものを落水者に投げます。
●風下から落水者に近づいてエンジンを停止し、ロープ、ボートフックなどで落水者を引き寄せ、船内に引き上げます。

えい航

●えい航ロープの長さは、引く船と引かれる船の船体の長さの和の3倍以上にします。
●他船を引くときは、えい航ロープをスターン(船尾)のデッキグリップに結び、二本のロープをなるべく長くとります。
●他船に引かれるときは、えい航ロープをバウアイかバウ(船首)のデッキグリップに結び、デッキグリップに結んだ場合は、二本のロープをなるべく長くとります。
●えい航を始めるときはゆっくり発進し、ロープが張ってから徐々に速度を上げます。
●引く船は引かれる船を常に監視し、異状がないか注意します。
●えい航ロープは突発的な事故に備えて、いつでも放すことができるようにしておきます。
●停止するときは徐々に減速し、引かれる船の惰性がなくなってから停止します。

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陸上に揚げます。
●エンジンを始動し、数秒間回転させて余分な水を排気系統から出します。スターン(船尾)の排気孔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。エンジンの重大な故障の原因になります。
○水から揚げたウォータークラフトのエンジンは必要以上に長く運転しないで下さい。温度警告ブザーが鳴ったら直ちにエンジン止めて下さい。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ためです。

第2：船室の排水

●リヤシート前の右舷側ドレンプラグをゆるめ、スターン(船尾)のドレンプラグを外して船室にたまった水を排出します。

第3：エンジンルームの清掃

●エンジンルームハッチを取外します。
●エンジンルームに水がたまっていたら、ビルジポンプを作動させて排水します。
●エンジンルームを拭いて乾かし、ハッチを閉めます。
●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るように、ハッチをきっちり閉めずにすき間を開けておいて下さい。

特殊な処置

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引揚げます。
●イグニションスイッチを“OFF”にして、キーを抜きます。

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。常にエンジンを止め、イグニションキーを先に抜いておきます。

●必要ならばジェットポンプの格子及びカバーを取外して下さい。
●吸水孔、ドライブシャフト、インペラ、ジェットポンプハウジング、噴水口、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外し、きれいな乾いたプラグを取付けて下さい。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。
●エンジンを始動し、スロットルはほとんど使わないで下さい。

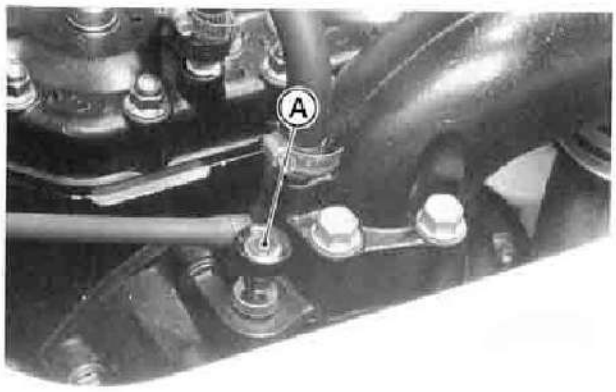
浸水後の処置：

注　意

○もし、エンジン内に水が入ったときは、直ちに次の処置をして下さい。もし、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、キャブレタの吸気孔からエンジン内に水が入ることがあります。また、燃料タンクやエンジン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揚げ、エンジンルームハッチを取外します。
2．エンジンドレンバルブノブを引き上げ、スタータボタンを押して、エンジン内の水を出します。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ときは、15秒以上間をあけて下さい。チョークノブを右へいっぱい回し、スロットルは全閉にしておきます。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戻して下さい。燃料の過給を防ぎます。

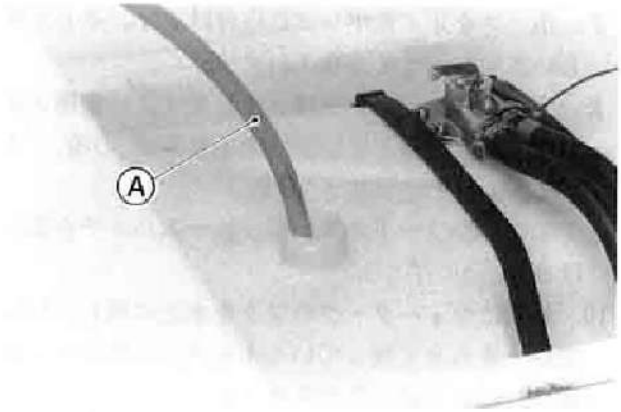


A．ドレンバルブノブ

注　意

○水から揚げたウォータークラフトのエンジンは必要以上に長く運転しないで下さい。温度警告ブザーが鳴ったら直ちにエンジンを止めて下さい。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。
○水から揚げた状態では、エンジンの最大速度で回転させないで下さい。エンジンの重大な故障の原因になります。

3．8～10回スタータを回しても点火しないときは、スパークプラグを取外します。ドレンバルブは戻した状態でスタータを回します。これによりプラグ孔、排気孔から水が排出されます。
4．スパークプラグに水気がないか点検し、スプレーで清掃します。プラグをエンジンに取付け再始動して下さい。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。
5．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、燃料フィルタスクリーンを清掃したあと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。



A．サイフォンホース

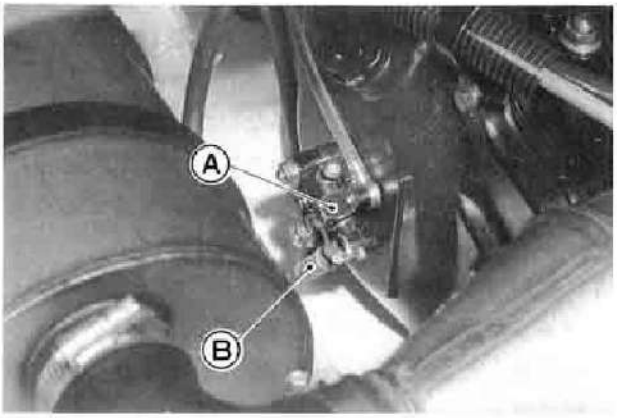
危　険

○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。イグニションスイッチを"OFF"にし、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ください。

<要　点>

○エンジンから全く水がなくなる迄、この方法を数回繰返す必要があるかも知れません。繰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。整備工場に相談してみて下さい。

6．オイルタンクに水があれば、オイルを全部抜きとります。エンジンフードを外し、オイルポンプからインテークホースを外してオイルを抜きます。(「整備と調整」の章参照。)



A．オイルポンプ　　B．インテークホース

7．ホースをオイルポンプに取付けます。そして新しいエンジンオイルを入れます。

8．オイルラインの空気抜きをします。(「整備と調整」の章の「燃料とエンジンオイル系統」の項、「オイルポンプの空気抜き」参照。)

9．エンジンフードとエンジンルームハッチを取付けます。

10．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)を排気孔から吹き出します。

ジャンプコードによる始動：

バッテリが上った場合、取外して充電する必要があります。それができないときは、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

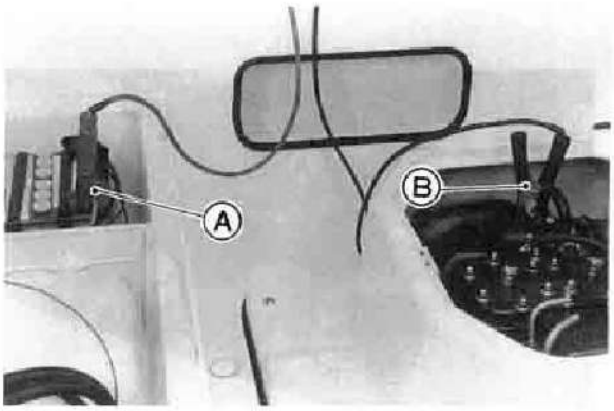
○バッテリ液は条件によっては引火性及び爆発性がある水素ガスを発生します。このガスはバッテリ内に常時あり、放電しきった状態でも残っています。火気や火花をバッテリから遠避けて下さい。またバッテリを取扱っているときは、保護メガネを着用して下さい。バッテリ液が皮膚や目、衣類に付着したときは、直ちにその部分を水で5分間以上洗い、医者の診察を受けて下さい。

●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ときはバッテリの上に身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外して下さい。

燃料ぎれ：

航走中にもし燃料がきれてエンジンが止った場合、チョークノブを回さないで下さい。リヤシートを外し、メイン燃料コックを“ＲＥＳ”の位置に切換えて、エンジンをもう一度始動します。

<要　点>

○"ＲＥＳ"で航走したときは、できるだけ早い機会に燃料を補給して下さい。
○給油後は、メイン燃料コックを必ず"ＯＮ"の位置にしておきます。

温度警告ブザー：

冷却系統に砂などが詰まり、十分な冷却水が供給されなくなると、エンジンが過熱し重大な損傷の原因となります。そのために一定の温度に達すると、温度警告ブザーが鳴って異常を知らせます。

航走中に温度警告ブザーが鳴ったら、直ちにエンジンを停止して下さい。パドル等を使うか、他船にえい航してもらって接岸します。

注　意

○警告ブザーが鳴ってもエンジンを停止しないと、過熱からエンジンと排気系統に重大な損傷をひき起すもとになります。"ジェットメイト"の販売店でよく調べてもらって下さい。

船室の排水：

航走中船室に水がたまってきたら、リヤシート前の左舷側のドレンプラグをゆるめていったんエンジンルームに水を落とし、ビルジポンプを作動させて排水します。

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ください。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。

注　意

○ウォータークラフトをトレーラーやスタンドに乗せるときは、スターン(船尾)から40㎝の範囲に当らないようにして下さい。この部分は少し下に傾斜しているため、均等に支えることができず、船体が損傷するおそれがあります。

●トレーラー等に固定するときは、バウアイやデッキグリップにロープをかけ、その他の場所にはロープをかけないで下さい。
●リヤシート下のメイン燃料コックと外部燃料コックのノブを“ＯＦＦ”の位置にします。
●トレーラーで運搬中のウォータークラフトには、人を乗せてはいけません。

保　管

冬の間や、長時間ウォータークラフトを使用しないときは、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とき、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〝ジェットメイト〟の販売店に相談してやってもらうか、または次の事項を実施して下さい。

保管する前の作業

注　意

○ウォータークラフトをトレーラーやスタンドに乗せるときは、スターン(船尾)から40cmの範囲に当らないようにして下さい。この部分は少し下に傾斜しているため、均等に支えることができず、船体が損傷するおそれがあります。

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。)

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。イグニションスイッチを"OFF"にし、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。

●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。

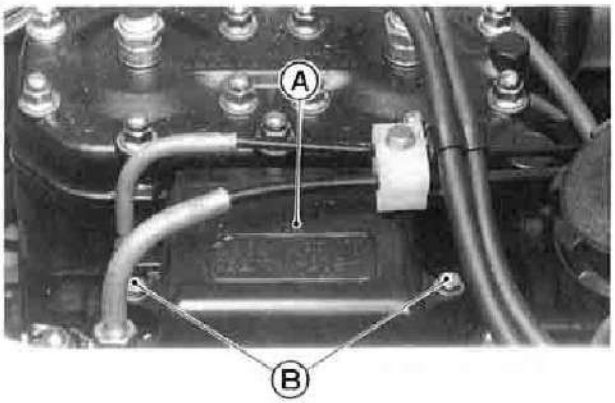
●フィルタスクリーンを清掃します。(「整備と調整」の章の「燃料とエンジンオイル系統」の項、「燃料フィルタスクリーンの清掃」参照。)

●エンジンを始動し、キャブレタ内の燃料を使いきるまで間隔をおいて回転させます。

注　意

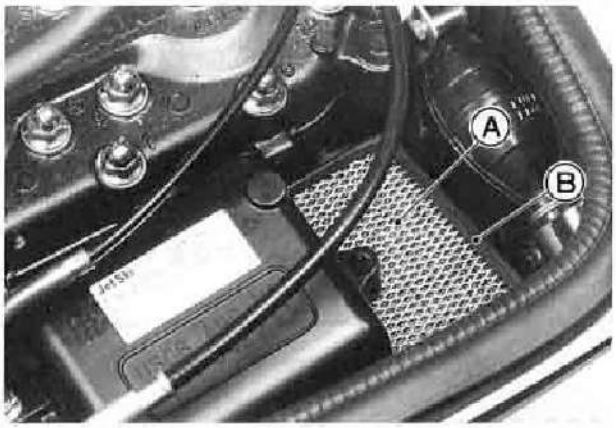
○水から揚げたウォータークラフトのエンジンは必要以上に長く運転しないで下さい。温度警告ブザーが鳴ったら直ちにエンジンを止めて下さい。オーバーヒートして、エンジンや排気系統の重大な損傷の原因になります。

●キャブレタから空気吸入孔カバーを取外します。



A．空気吸入孔カバー　　B．ボルト

●フレームアレスタエレメントを取外し、必要な場合は圧縮空気で清掃します。



A．エレメント　　B．ガスケット

●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付けます。上下の区別はありません。

●カバーを取付け、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とき、クランクシールが損傷することがあります。

●スパークプラグをアースして、スタータ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付けます。

バッテリ

●バッテリを取外します。(「整備と調整」の章の「バッテリ」の項、「バッテリの取外し」参照。)

●重そう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

○バッテリ内に重そう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ます。温度が氷点下になる場所にはおかないで下さい。

<要　点>

○バッテリは少くとも30日おきに点検し、必要ならば再充電して下さい。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、バッテリは通常正常な機能に戻すことはできません。

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。)

一般事項

●エンジンルームを真水で洗浄し、ビルジポンプで排水します。残った水はよく拭き取って下さい。

●船体を洗浄し、船室右舷側のドレンプラグをゆるめ、スターン(船尾)のドレンプラグを外して船内の水を完全に排出して十分乾かして下さい。

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。

○ウインドシールドはキズがつきやすいので、タワシなどでこすらないで下さい。水またはぬるま湯をかけながら洗い、柔かい布かスポンジで拭きとります。

●ＦＲＰボート用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触防止のため、浸透性防錆剤を軽くスプレーします。

●エンジンルームハッチをゆるくかぶせ、適切な換気が行われ、結露を防ぐために10mm位の木片等をかましておきます。

●ウォータークラフトにカバーをかけ、ほこりのない乾燥した場所に保管します。必要ならばコントロールスティックを前に倒し、操縦席の背もたれを後に倒して下さい。

A．コントロールスティック
B．背もたれ

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"ジェットメイト"の販売店に相談してやってもらうか、または次の事項を実施して下さい。

- 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。)
- 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戻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。(「整備と調整」の章の「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。
- エンジンオイルベントチェックバルブを検査します。(「整備と調整」の章の「燃料とエンジンオイル系統」の項、「エンジンオイルベントチェックバルブの検査」参照。)
- ジェットポンプカバーを取外し、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。カバーを取付け、しっかりと固定します。
- スターン(船尾)のドレンプラグが確実に取付けられているか確認します。
- 消火器が有効期限内か点検します。
- バッテリを点検し、必要ならば充電してターミナルを清掃します。バッテリを取付けて下さい。(「整備と調整」の章の「バッテリ」の項、「バッテリの取付け」参照。)
- 燃料フィルタスクリーンを点検または交換します。(「整備と調整」の章の「燃料とエンジンオイル系統」の項、「燃料フィルタスクリーン」参照。)
- 燃料タンクにガソリンを入れます。

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おそれがあります。イグニションスイッチを"OFF"にし、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。

- エンジンを始動する前に、エンジンルームの気化ガスを排出するため少なくとも4分間ブロワーを作動させて下さい。(「一般事項」の章、「操縦装置」の項、「ブロワースイッチ」参照。)

危　険

○気化したガソリンがエンジンルーム内にたまると、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。
- エンジンオイルの油量を点検します。もし少なければエンジオイルを補給します。

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、間隔をあけながら運転して、燃料、オイル及び排気ガス漏れを点検して下さい。漏れがあれば修理して下さい。

注　意

○水から揚げたウォータークラフトのエンジンは必要以上に長く運転しないで下さい。温度警告ブザーが鳴ったら直ちにエンジンを止めて下さい。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。

- エンジンルームハッチを取付けます。

定期点検整備表

<要　点>

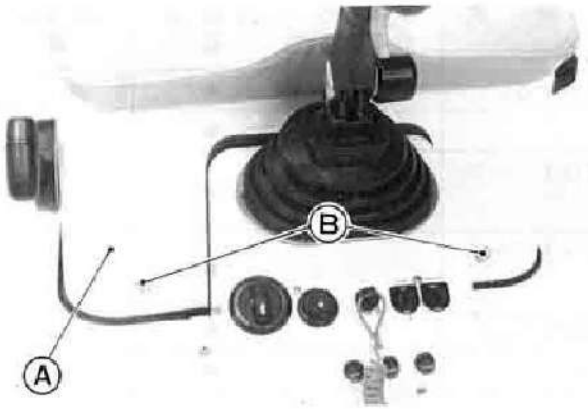
○毎日乗る前には必ず「乗る前の点検項目」の点検を実施して下さい。

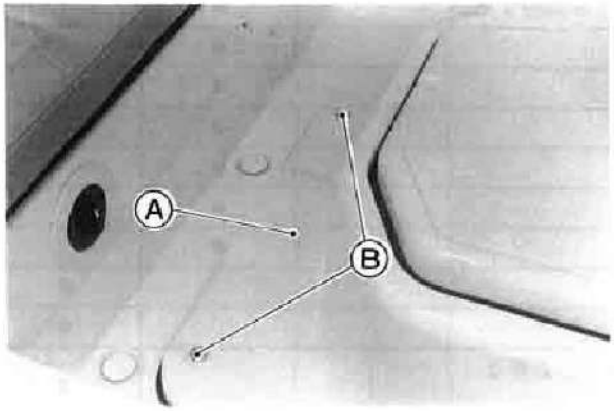
実施項目 ＼ 頻度	最初の10時間後	25時間毎	100時間毎
すべてのホースクランプ、ナット、ボルト及びファスナを点検する。	●	●	
※シリンダヘッドナットを締める。	●	●	
※コントロールスティック内部のスロットルケーブル取付部及びチョークノブ内部のチョークケーブル取付部にグリースを塗る。		●	
スロットルケーブルとチョークケーブルのキャブレタ側ピボットアーム取付部にグリースを塗る。		●	
スパークプラグを清掃し、ギャップを点検し、必要ならば交換する。		●	
バッテリの液量とターミナル部を点検する。		●	
※チョークケーブルとスロットルケーブルを潤滑する。		●	
ステアリングノズルとリバースバケットのピボットを潤滑する。		●	
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を潤滑する。		●	
※ステアリングピボットを検査する(要分解)。		●	
燃料フィルタスクリーンを検査、清掃する。		●	
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。		●	
冷却系統を洗浄する(海上で操縦したときは使用後毎回)。		●	
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(要取外し)。			●
※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。			●
燃料ベントスクリーンを検査、清掃する。			●
※ドライブシャフトを洗浄する。			●
※アンチサイフォンバルブを検査、清掃する。			●

※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〝ジェットメイト〟の販売店に相談して実施してもらって下さい(サービスマニュアル参照)。

<要　点>

○この章で述べられている点検及び調整を行うためには、エンジンフードを動かすことが必要な場合もあります。また必要がない場合でも、動かすと作業が容易になります。





A．エンジンフード　　B．スクリュー

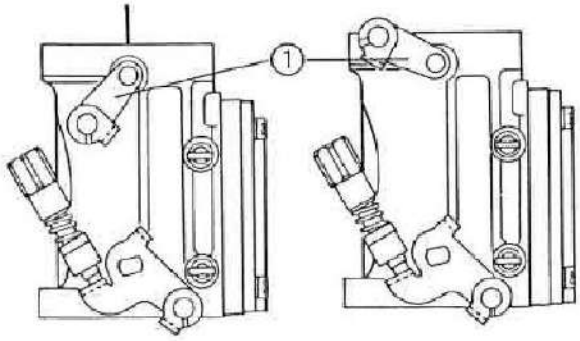
注　意

○エンジンフード内部右側にあるシフト機構を損傷しないように、フードをできるだけ最小範囲で動かして下さい。

コントロールケーブルの調整

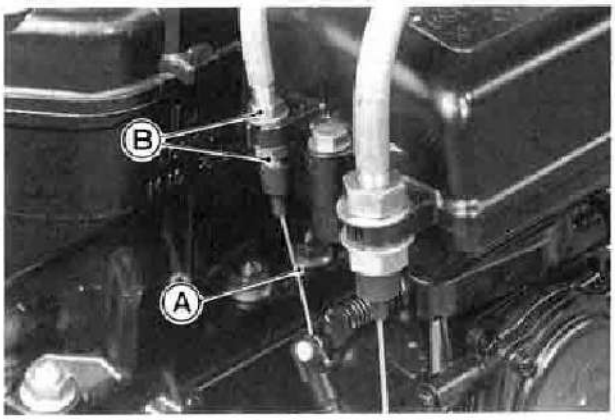
チョークケーブルの調整

●チョークノブが左にいっぱい回っているとき、キャブレタ内のチョークバタフライバルブが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下方にあり、ケーブルがわずかに緩んでいるか点検します。この状態でキャブレタ内のチョークバタフライバルブは全開しています。



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。
○チョークノブを左にいっぱい回します。
○キャブレタブラケットにあるロックナットを緩めて回わし、ケーブルに少しの遊びを持たせます。
○ロックナットを締めます。



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

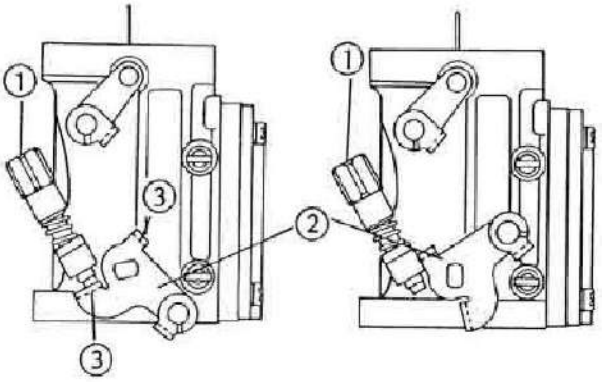
●スロットルケーブルの調整具合を点検します。

○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リング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当たっています。

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）

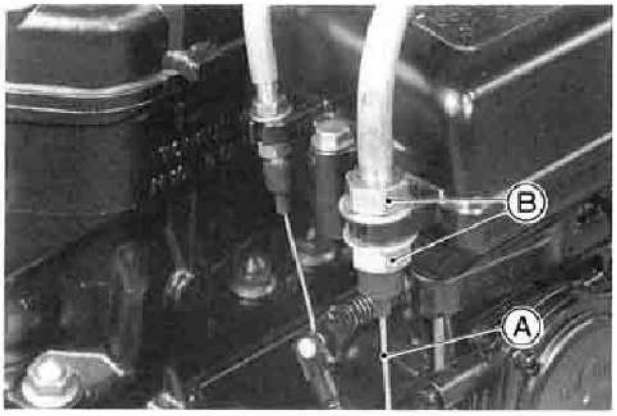


1．アイドリングアジャストスクリュー
2．スロットルピボットアーム
3．ストッパ

●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リング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わして、ケーブルに少しの遊びを作ります。

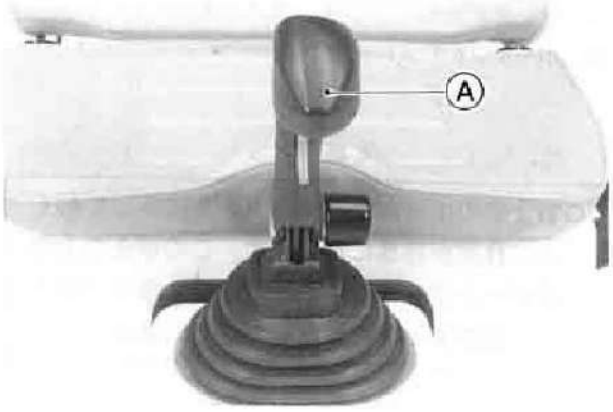
○調整が終ったら、ロックナットをしっかり締めて下さい。



A．スロットルケーブル　B．ロックナット

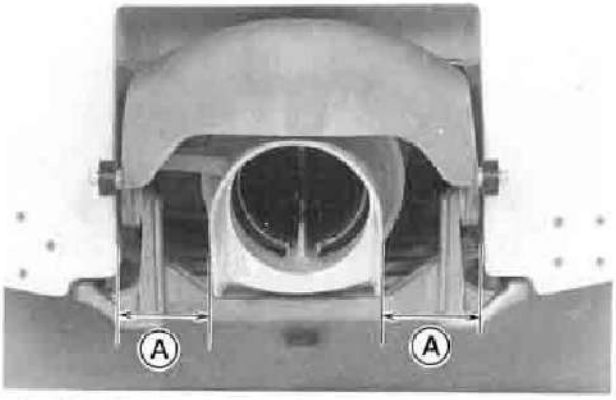
ステアリングケーブルの調整

●コントロールスティックを中央に位置させます。



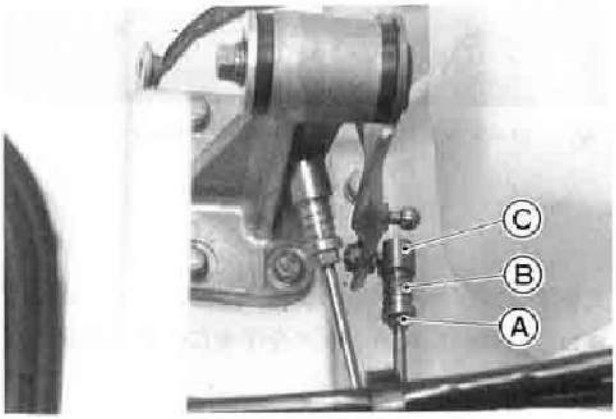
A．コントロールスティック

●ステアリングノズルがノズル室の両側から等距離にあるか点検します。



A．等距離

●等距離でなければステアリングケーブルを調整します。
●ステアリングノズルの両側に木製のくさびを入れ、ノズルを等距離に位置ぎめして固定します。
●エンジンルーム前部のステアリングリンクの右下側のロックナットを緩めます。

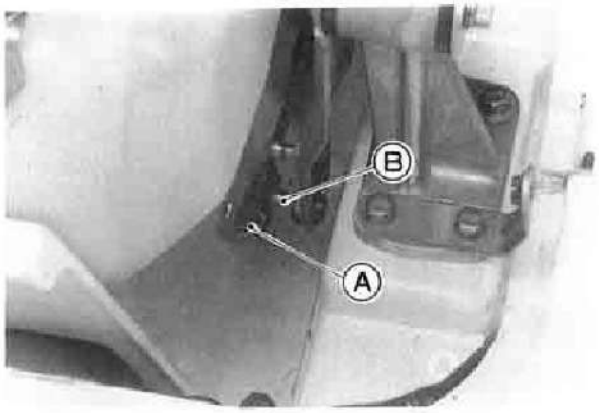


A．ロックナット　　C．スリーブ
B．ボールジョイント

<要　点>

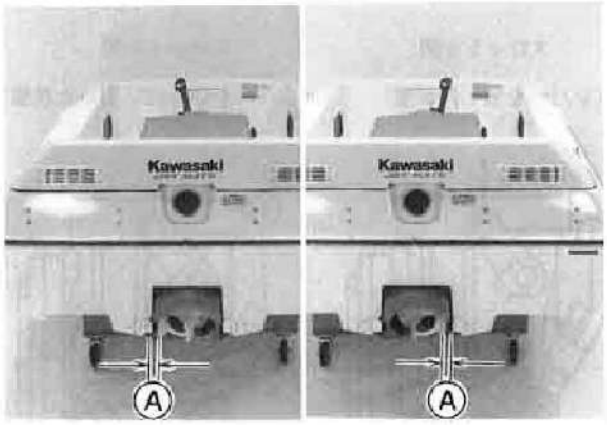
○右上側のポールジョイントを先に外しておくと、作業が容易になります。この場合右上側のポールジョイントの位置は変えないで下さい。調整する前にまた取付けておきます。

●ポールからアウタスリーブを少しずらしてポールジョイントを外します。
●コントロールスティックを中央に位置させます。
●リンクのポールジョイントをまわして、穴がポールの位置に合うようにします。



A．ポールジョイントの穴　　B．ポール

●ポールにポ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。
●もう一つの点検方法として、コントロールスティックを左右にいっぱい動かします。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

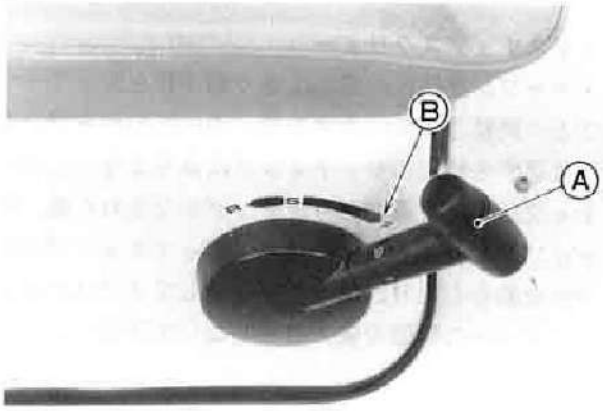
ステアリングの動きがスムーズでなかったり、引掛っているように感じられたときは、カワサキのウォータークラフト〝ジェットメイト〟の販売店で点検を受けて下さい。

<要　点>

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

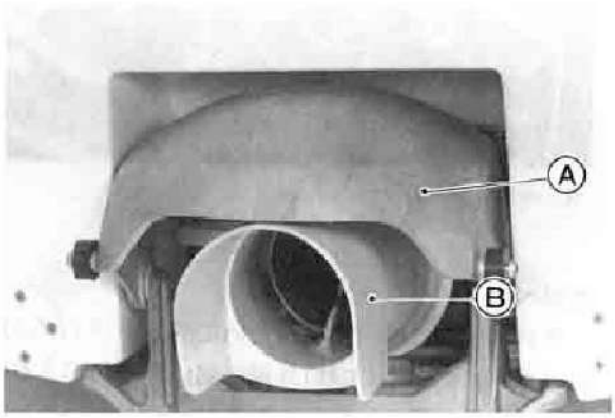
シフトケーブルの調整

●シフトレバーを“F(前進)”の位置に入れます。



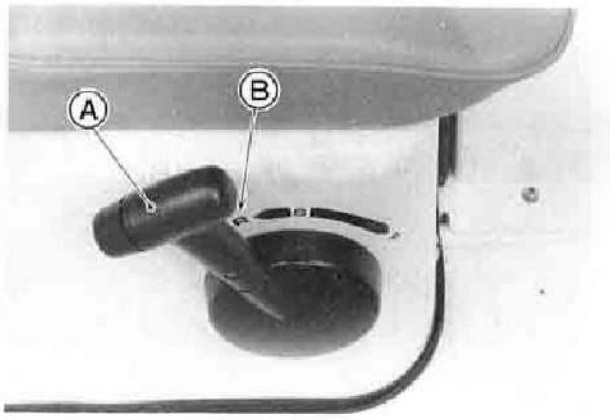
A．シフトレバー　B．“F(前進)”

●このとき、スターン(船尾)にあるリバースバケットの下端が、ステアリングノズルの上部より上に位置します。



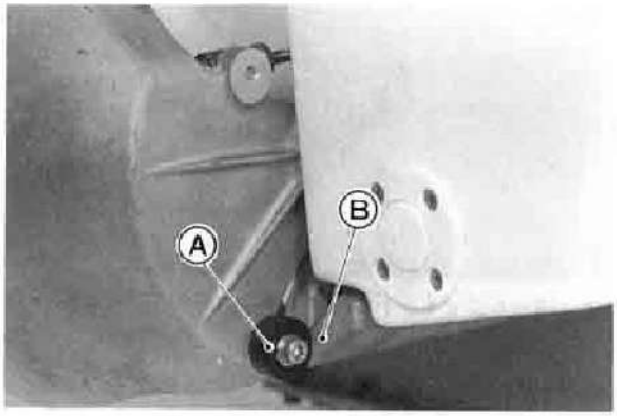
A．リバースバケット　B．ステアリングノズル

●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部のダンパーはポンプカバーの端部に当っています。

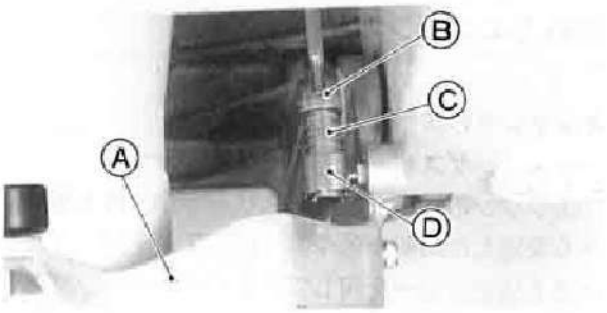


A．ダンパー　B．ポンプカバー

●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。

●リバースバケット右側のボールジョイントのロックナットをゆるめます。

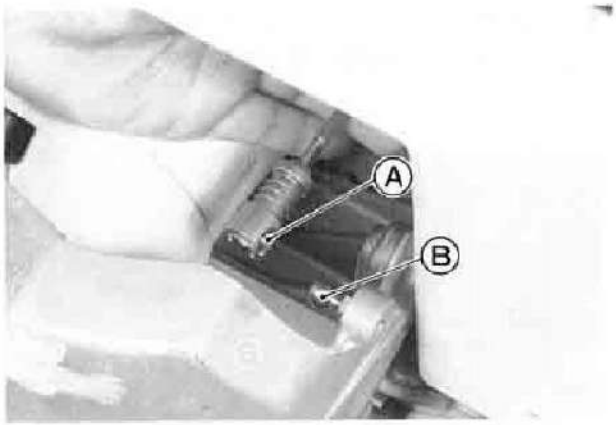


A．リバースバケット　C．ボールジョイント
B．ロックナット　D．スリーブ

●ボールからアウタスリーブを少しずらして、ボールジョイントを外します。

●リバースバケットを下へ押し下げて、下部のダンパーがポンプカバーの端部に当っていることを確認します。

●リンクのボールジョイントをまわして、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

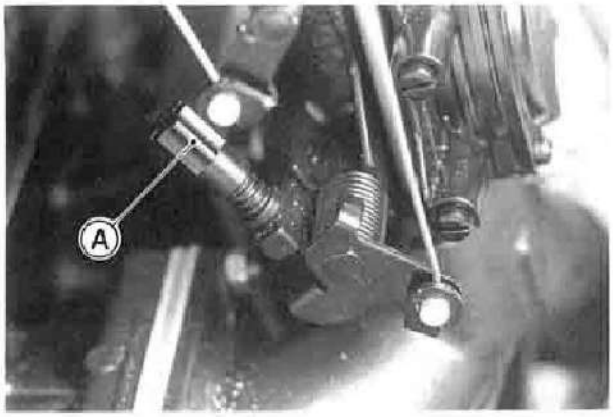
シフトケーブルの動きがスムーズでなかったり、引掛っているように感じられたときは、カワサキのウォータークラフト〝ジェットメイト〟の販売店で点検を受けて下さい。

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

エンジンのアイドリングスピードが、最も低いしかも安定した回転を保つように、アイドリングアジャストスクリューを回して正しくセッティングします。

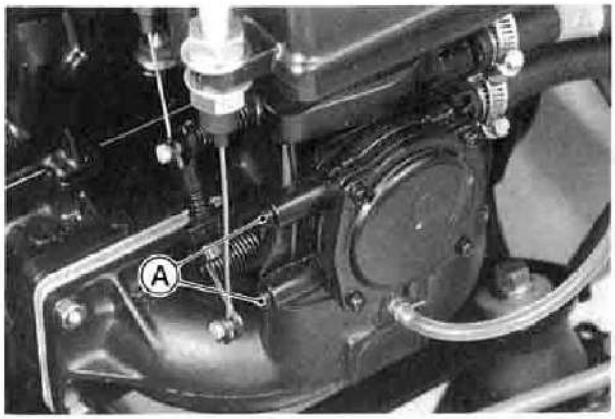


A．アイドリングアジャストスクリュー

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

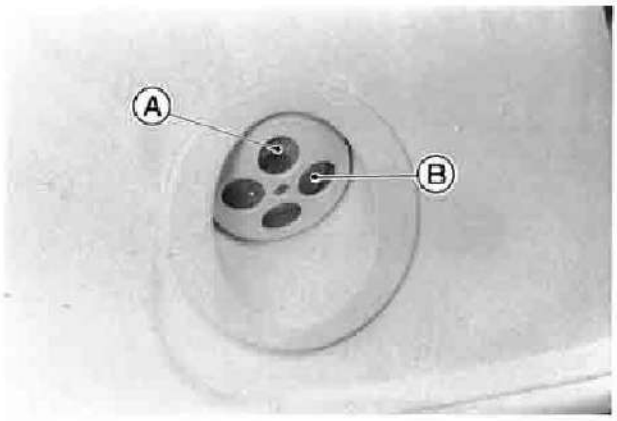
キャブレタは出荷前に工場で測定器を使って一つひとつ調整されていますので、すべてのキャブレタに共通する特定のセッティングはありません。そのキャブレタに最適のセッティングがなされた後、キャップが取付けられています。従ってキャップのレバーを動かしたり、キャップを外してミクスチュアスクリューの位置を変えたりしないで下さい。



A．キャップ

燃料ベントスクリーン：

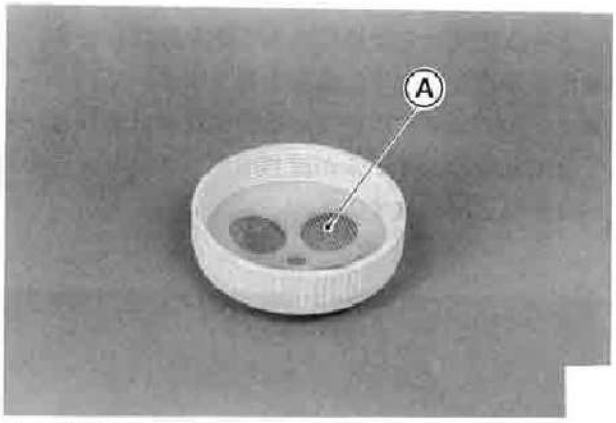
燃料タンクには、換気のためにベントパイプが取付けられ、ポート(左舷)外側後部に換気孔があります。また換気孔にはベントスクリーンがついています。定期点検整備表の規定に従って、ベントスクリーンを検査、清掃してください。



A．換気孔　B．ベントスクリーン

燃料ベントスクリーンの検査、清掃

●スクリーンのホルダーを左へ回して外し、スクリーンに損傷や汚れがないか点検します。



A．スクリーン

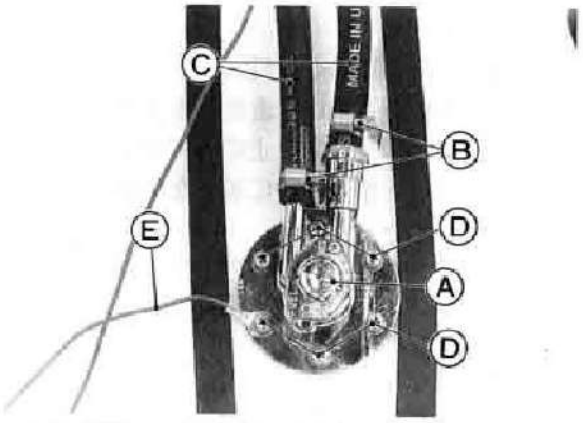
●損傷があれば交換し、汚れがあれば清掃します。

燃料フィルタスクリーン：

燃料タンクには、キャブレタにゴミや異物が入るのを防ぐために燃料フィルタスクリーンが付いています。定期点検整備表の規定に従って、燃料フィルタスクリーンを検査、清掃して下さい。

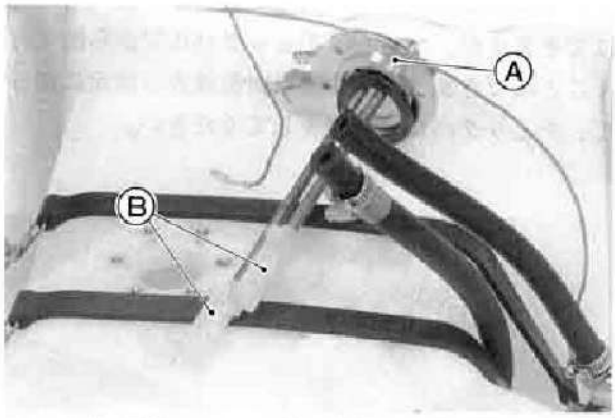
燃料フィルタスクリーンの検査、清掃

●リヤシートを外し、クランプを緩めてメイン燃料コックから燃料ホースを外します。



A．メイン燃料コック　D．スクリュー
B．クランプ　E．静電気アースリード
C．燃料ホース

●スクリューを外して、メイン燃料コックを上へ持上げ、タンクから燃料フィルタスクリーンを取出します。



A．メイン燃料コック　B．燃料フィルタスクリーン

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。イグニションスイッチを"OFF"にし、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に損傷や品質の低下がないか点検します。もしあれば交換して下さい。
●燃料フィルタスクリーンを洗浄油で洗浄し、スクリーンに詰った汚れはブラシで落して下さい。

危　険

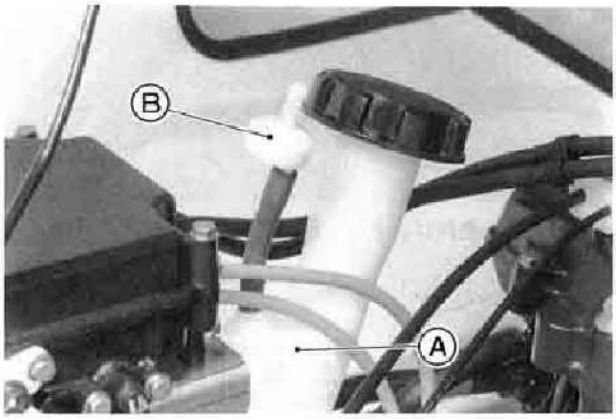
○フィルタスクリーンの清掃は、通気性の良い、火気のない場所で行って下さい。
○ガソリンとか引火性の強い洗浄油は、スクリーンの洗浄には使用しないで下さい。

注　意

○静電気アースリードは、必ずもとの通りに取付けて下さい。

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はできますが、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。定期点検整備表の規定に従って、チェックバルブを検査してください。



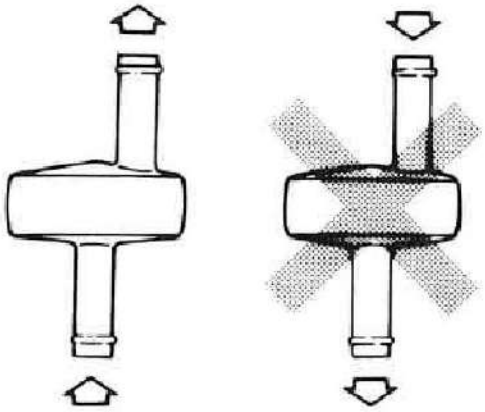
A．オイルタンク　B．チェックバルブ

エンジンオイルベントチェックバルブの検査

●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。

★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。



●チェックバルブは、必ず矢印がオイルタンクの方に向くように取付けて下さい。

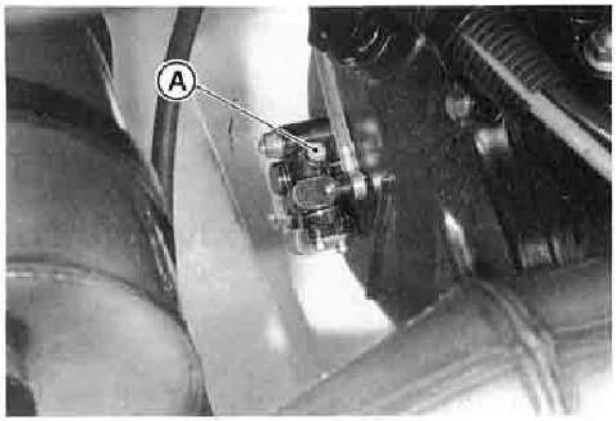
オイルポンプの空気抜き：

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、オイルがスムース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容器を置きます。

●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。

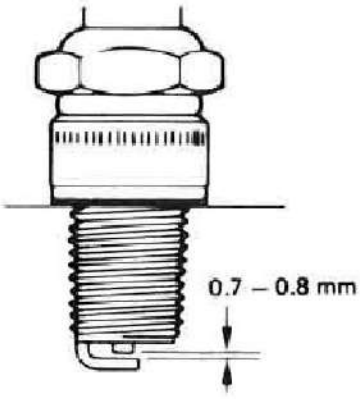
○冷却水なしでは必要以上に長くエンジンを運転しないで下さい。温度警告ブザーが鳴ったら直ちにエンジンを止めて下さい。過熱からエンジンと排気系統に重大な損傷を引き起こすもとになります。

●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

標準のスパークプラグはNGK BR7ESで、ギャップは0.7～0.8㎜に調整されています。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ることを示しています。「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、原因をつきとめて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ときは、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ときは、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、0.7～0.8㎜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ときは、いつでもプラグを交換して下さい。

バッテリ

「定期点検整備表」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に示されている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をウォータークラフトから取外し、バッテリのフィラキャップを外して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。（「バッテリの取外し」参照。）

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。

バッテリターミナル部の点検、清掃：

- 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、ターミナル部を取外し、ワイヤブラシ、サンドペーパーで磨きます。
- 清掃、締付後は、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、バッテリを取外し、充電する必要があります。

バッテリの取外し

注　意

○充電するときはいつでもバッテリをウォータークラフトから取外して下さい。取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。

- リヤシートを外します。
- 最初にバッテリから黒色のリード線（アース）を外します。

A．ゴムバンド　　C．赤リード線
B．黒リード線（アース）

- 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、バッテリを船外に出します。
- 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、爆発のおそれがあるからです。バッテリチャージャを使用するときは、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5アンペアで10時間行ないます。

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計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。

バッテリの取付け
●バッテリを取外した時と逆の順序で取付けます。
●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

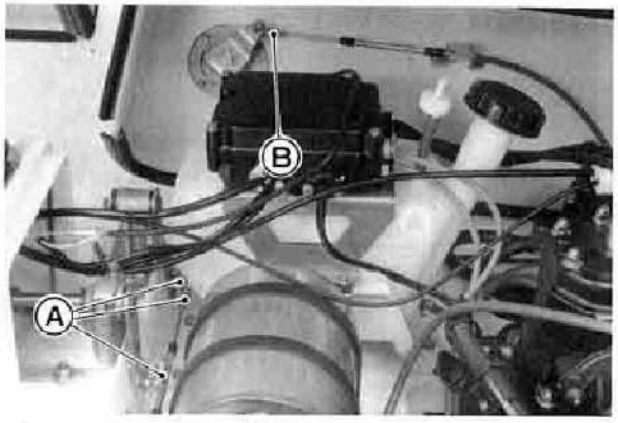
○バッテリの(+)と(−)を逆に接続しないで下さい。レギュレータや整流器が損傷します。

潤 滑

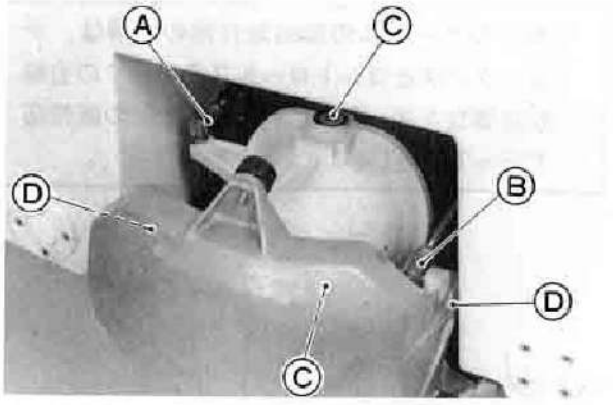
すべての船舶と同じように、適切な潤滑と腐食防止処置は長期間の信頼性の高い使用を可能にするために絶対必要なことです。下記箇所の潤滑回数については、「定期点検整備表」及び「乗る前の点検項目」を参照して下さい。

●下記の箇所に浸透性防錆剤をスプレーします。

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．ステアリングケーブルボールジョイント
B．シフトケーブルボールジョイント



A．ステアリングケーブルボールジョイント
B．シフトケーブルボールジョイント
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

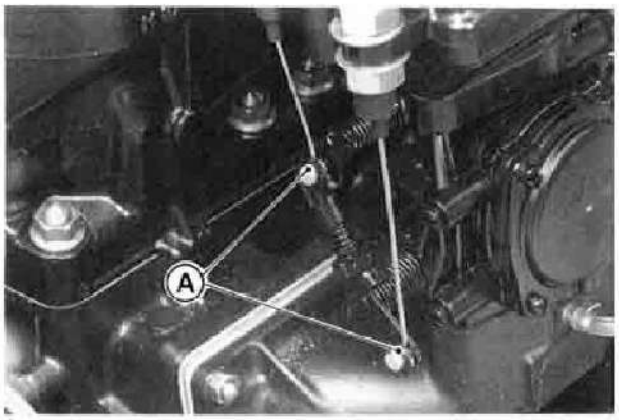
チョークケーブル及びスロットルケーブル

注 意

○チョークノブとコントロールスティックの分解と潤滑は、"ジェットメイト" の販売店で行って下さい。

●下記の箇所に良質の耐水グリースを塗ります。

チョークケーブルとスロットルケーブルのキャブレタ側ピボットアーム取付部



A．グリースを塗布

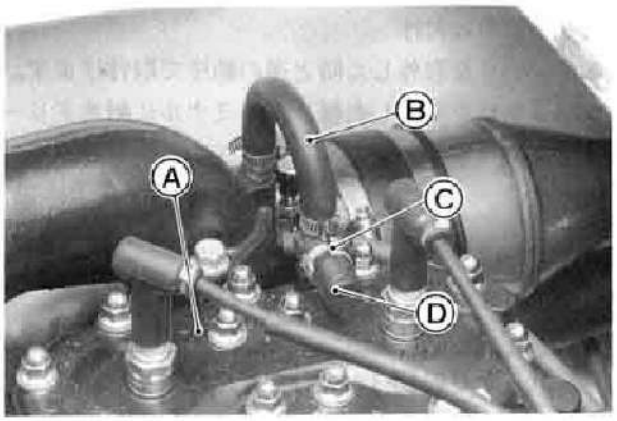
注 意

○両方のケーブルの前端取付部の潤滑は、チョークノブとコントロールスティックの分解が必要なため、"ジェットメイト" の販売店で行って下さい。

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「定期点検整備表」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ほとんど水が流れてこないときはいつでも行って下さい。

●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。

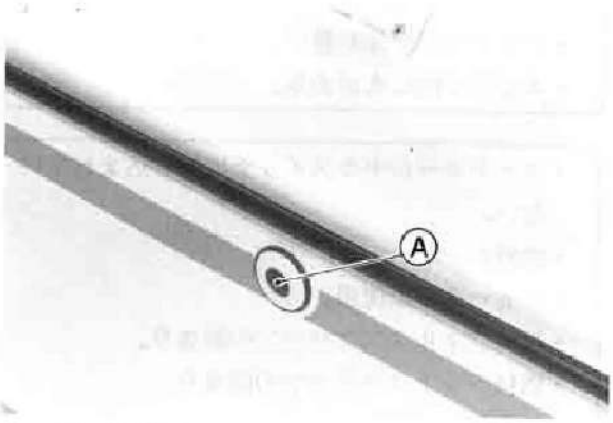
A．水道のホース

●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有ります。

● エンジンをかけたらすぐに水道の蛇口を開け、ボート(左舷)外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、排気系統から水を追い出します。

注　意

○冷却水なしでは必要以上に長くエンジンを運転しないで下さい。温度警告ブザーが鳴ったら直ちにエンジンを止めて下さい。過熱からエンジンと排気系統に重大な損傷を引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付けてしっかりクランプを締めます。

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、ウォータークラフト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。

問題		原因
エンジンが始動しない。	スタータが回らない。	• シフトレバーが“S(スタート)”に入っていない。 • 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。
	スタータは回る。	• コードキーがキルスイッチに押し込まれていない。 • 燃料が少ない。 • チョークの誤使用。 • 燃料フィルタスクリーンの詰まり。 • 燃料ベントスクリーンの詰まり。 • 排気ガスの漏れ。
エンジンは始動するがすぐに止まる。		
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。 • 燃料ベントスクリーンの詰まり。
	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。

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。 •ガソリン又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ホース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すぎる。
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まわしが不適当。

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"ジェットメイト"の販売店でよく調べてもらって下さい。

法定備品

法律によりウォータークラフト〝ジェットメイト〟には装備を義務付けられている安全備品があります。航走前に必ず安全備品がすべて揃っているか確認して下さい。

法定備品は下記の通りです。

区　分	備品の名称	必要数	備　考
係船設備	係船索	2本	4.5m以上
	※アンカー(いかり)	1個	ダンホース型2.5kg以上
	※アンカーチェンまたは索	1本	30m以上
救命設備	ライフジャケット	定員と同数	
	救命浮環または浮輪	1個	
	信号紅炎	2個	
消防設備	消火器	1個	
排水設備	バケツ	1個	
航海用具	時計	1個	腕時計
	音響信号器具	1個	笛
	※※黒色球形形象物	1個	
一般設備	ドライバー	1組	
	レンチ	1組	
	プライヤー	1個	
	プラグレンチ	1個	

※錨泊をする船のみ必要

※※狭い水道等で錨泊をする船のみ必要

船舶検査

ウォータークラフト〝ジェットメイト〟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なう検査を受けなければ使用できません。

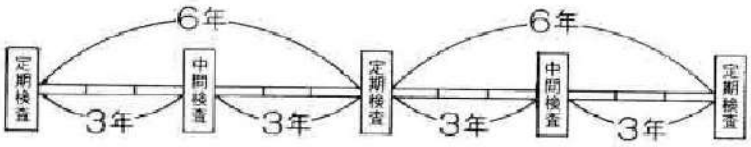
検査の種類

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

●定期検査
定期的に行なう精密な検査

●中間検査
定期検査と定期検査との間で行なう簡易な検査

船舶の時期



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、船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、船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限は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"ジェットメイト"が航走できる区域は原則として次の様に定められています。安全に発着できない海岸がある場合には多少異なります。船舶検査証書の指示に従って航走して下さい。

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。

沿海区域

沿海(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、その平水区域の端から連続最大速力で1時間以内に達することのできる水域及びそれに接する平水区域。ただし、陸岸から5海里(約9km)を超えることはできません。

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、その基点から連続最大速力で1時間以内に達することのできる水域及びそれに接する平水区域。ただし、陸岸から5海里(約9km)を超えることはできません。

JB650-A2

川崎重工業株式会社
CP事業本部

Part No. 99921-1334-01