



ヤマハボート

No.16

YAMAHA BOAT

特集 / ボート・メンテナンス

いつまでもボートをきれいに

ヤマハボートメンテナンス

ボートの手入れと格納法

FRP製ボートは無精なボートマンにうつつつけのボート……ところがボートマンに無精者はいないはず、とはいっても水に浮かぶボートとして、最小限のメンテナンスですむFRP製のヤマハボートこそ、最小の労力で最大のよろこびを得ることのできる、いそがしい現代人にピッタリのボートです。

前書はさておき、FRP製のボートメンテナンスも、そのボートの格納方法により違いがあります。

(1) ボーディングのたびごとに水におろし、あとはもっぱら陸上で格納する場合

小さな軽いボートに多いこうした使い方は、FRP製でもボートを維持する上で最善の方法、メンテナンスも一番楽なのです。

船台を使って陸にあげたら、真水を使って船底から船側、デッキを充分に水洗いしましょう。FRPそのものに問題はなくても、ボートには金属や木も使われているのですから水洗いだけはタツプリアおこなってください。

そして月に一度は中性洗剤で洗いましゅう。(四ページ参照)

アルミのモールドやマリン・プラス、クロームメッキ等のバルビット、ハンドレール、

輪止めを必ずかけてください。ボートはかなりの重量がありますからいったん動きだすと大きな事故になりかねません。

(2) あなたのボートが船外機艇なら、エンジンの格納も大切な仕事です。

コンパクトに整備されたインボードや、インボード・アウトドライブ艇などは、シーズン中に何回かメカニカルチェックをすればよいのですが、船外機は手軽なだけに、ついついシーズンいっぱいそのまま使ってしまうがちです。それだけに格納のときはいろいろとリフレッシュしなくてはなりません。

船外機は必ず垂直状態にしておきましょう。横倒しにしておくと、エキゾースト・ポートから水がシリンドラー内に入ったり、燃料が洩れてきてよこしたりします。

海水で使ったときには、真水の中で運転して塩分を完全に抜きます。空冷式でもローワーユニットの冷却部などを洗うため、これは必要です。電装品は特に湿気を吸うので水分を完全に拭くように心がけ、CRCをふきつけます。格納してしまうときはチョークストッパ、またはシリンドラー内にオイルを入れてお



ボディと
ガラスの洗い方

金具のみがき方
底洗い・補修

ヤマハポート
カラー
ラインアップ

船外機の
ウインター
ライジング

格納と
けい留の方法

ヤマハポート
S-40完成



旗竿、トロリーリング用の釣竿受けなどの金具
etc.をたえずヒカヒカにするのがポートマ
ンのみだしなみ。(六ページ参照)

材質によってコンパウンドやポリッッシュ
でみがいたあと、CRC(防錆剤)で仕上げ
ます。ツヤ消しの金具はグリースなどを薄く
塗布して、重厚な光沢を生かしてください。
ウインドシールドをみがく上には、それが
ガラスか、プラスチックかを見きわめなくて
はいけません。ガラスなら中性洗剤で油やホ
コリを落したあと水を流してそのまま乾かし
たあと布ぎれでキュッキュッとこすりま
す。プラスチックの場合は、ぜつたいに強くこ
すらないこと、またアセトンやシンナー類は
ぜつたいに避けてください。(七ページ参照)

シートはビニールレザーなども、毎回真水
で拭きあげてください。寿命がぐんとちが
います。

陸に上がったポートをいつも快適なドライ
の状態に保つことがメンテナンスの秘訣。そ
のためには、船内にアカ水がたまらないよう
にキングストンを抜き、さらに雨水よけ、砂
塵よけにポートカバーをかけるなどの注意が
必要です。

ポートの下には船台または木のコロなどで
地面から浮くようにしましょう。船台には車

きます。(二二ページ参照)その他グリースア
ップ、オイル交換などは実施してください。

(3) 水に浮かべたままだけけい留しておく場合

ポンツーンに水道などひいてあれば、ホー
スでたっぷり真水をかけてください。
船底やデッキは海水でも使える中性洗剤で
洗います。キャビンまわりや、コックピット
内は、真水で洗い清拭きしてください。

金具類は陸上と同じようにみがいてくださ
い。しかしけい留中にも汐風にあたるわけ
ですから、CRCなどをタッパーにかけてくだ
さい。ポートカバーは必ずかけてください。
それと忘れてならないのはフェンダー、古ク
イヤなどの衝突よけです。

FRPポートは、浮かべたままでも水を吸
ったり、船食いの虫にやられることはありませ
んが、船底にフジツボや、水藻が附着します。
二・三ヶ月に一度は陸上げして、スクレーパー
で船底の不法居住者どもをかきおとし、ポー
トのスピードに不可欠なきれいな船底を維持
してください。





ボートの ガラスの 洗い方

塗装がはげることがなく、いつまでもきれいなFRPですが、それでも長いこと海の塩気にあたっているとつややかさがなくなってきました。しかしこれもちよっと水洗いするだけで元通りのツヤをと리카えすのですからやはりFRPは手間のかからないボートといえましょう。木製などでこのように元のツヤをとりにくいとすると、どうしても塗装までしなければならぬからです。手間がかかることがそもそもボートの楽しみだという一派もいますが、現代に生きるヤマハボートファンには

そのような無駄な時間もないというところ。それに、水洗いをたんねんにすることによっても、充分ボートに対する愛情がわくことに変わりはありません。まず塩気をなくすのに真水をたっぷりかけ、そのあと中性洗剤をつけてタワシでゴシゴシやりますこれで頑固なヨグレもきれいに落ちてしまします。一応コストリ終つたら、また真水をタツツリかけてください。水シブキの下から新品同様にかがやくFRPの肌があらわれます。そのあと乳化ワックスで仕上げれば最高です。

石炭質のかたい富士山状の殻で囲まれているが、つるあし類に属する甲殻類……つまりエビガニやカニの仲間。
ヨクヨク見ると殻の中でおおむいたエビがバタバタやっている。
ボートを海面に浮かべたまま放っておくと、船底を岩とまちがえて附着する。
そんなソソッカシイ奴だから、船底が木であろうが、FRPであろうがおかまいなし。
ときおり水から上げて、木のスクレーパーでかき落しておかないと、スビードと燃料消費にマイナスになる。
船底のフジツボが燃料とスビードを食ってしまうわけ。



ふ つ ぼ じ



ウインドシールドも塩風にあたるですぐくもるもののひとつです。これもクリヤーにしておくべきです。ただ心がけとか、みだしなみということだけでなく航行中の安全性にも影響することですから、おろそかにすることはできないのです。

とくにプラスチック製のウインドシールドはくもりやすく、キズつきやすいものですからその手入れにはとくに気をつけてください。

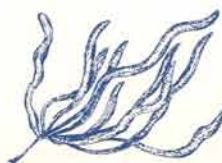
ボディの場合と同じく、これも塩気や油気を除くために中



性洗剤で洗います。この場合プラスチックは、水気をたっぷり使わないと、表面のホコリや砂がキズの原因になりま

すから水気は充分にあたえて洗い流してください。

ガラスなら水がついたまましばらく乾して、すこしくもりがついたような状態で乾いた布かセーム皮でみがけばおもしろいようにきれいになります。プラスチックならスポンジかセーム皮で水気を吸い取るようにふけばよいのです。そこにガラスがないようになるまでみがきましょう。



あ
お
の
り

……海藻類を総称して関東水域のボートマンはヌルと呼ぶ。

フジツボ同様これが附着すると、ボートの水切りをテキ面に悪くするし、ヒゲの生えたボートなんてイカサない。

そのまま放置しておくとその藻の中に小魚が住みつくようになる。こうなるとはオシマイ。

緑藻類のアオサ目に属するアオサとかアオノリ目に属するアオノリ等がヌルヌルの正体。

暖い季節にはタワシ片手で浮べたままゴシゴシやってもよい。

海苔の表面積を増やすのに使う海草だから食用にもなる。一度ためては

い

ボートの底洗い

船底につく藻や貝殻はボートのスピードに影響し、エンジン燃費もロスします。陸にあげたら必ず底洗いをするようにしましょう。特にひどいときは、木片のスクレーパーでかきおとし、水洗いして、アセトンやコンパウンドでみがきあげてください。ただ光ってきれいだけでなく、ボートのスピードがぐんと違ってきます。底につく生物についてはコラムのフジツボとヌルヌルをお読みください。

金具の みがき方

やわらかいFRPの肌の間にはピカリと光る金具、クリート、パウチョック、バルビット等々……これがボートマンの心意気というもの。やはり金具がくもつていては、どんなにカッコよく走ろうと、お里が知れることになります。さてこの金具が、磨いたあとからすぐくもるといふ難物、海では塩気と湿気がある以上これはさけられないイタチゴッコです。だからこそ金具の光は価値がある

というものでしょう。用意するものは、ウエスとコンパウンドそれに防錆剤のCRC。タップリとコンパウンドをつけたウエスで力をこめて金具をみがき、くもりと錆が落ちたら、乾いたきれいなウエスでコンパウンドを落とし、そのあとCRCをタップリ吹きかけます。光沢のないものならグースを塗るのもよいでしょう。格納の前ならグリースもCRCもタップリとかけてください。



コンパウンドにCRCそれとウエスを用意します



コンパウンドをタップリとウエスに



力を入れてギョッキョッとこすります



きれいな布でふきあげたあとCRCを充分にふきつけてください



ひどい汚れをおとすには、アセトンで拭きツヤをもとすにはコンパウンドで磨きます



補修する部分のまわりをペーパーでみがきアセトンで拭き穴をきれいに整理します



ガラス繊維にたっぷり樹脂をします
水気があると硬化しませんガラス繊維
の保管も湿気を防いでください



ボートの内側に空気が入らないように指でのばしながら2-3枚貼りつけます 硬化剤は夏0.5%冬2%位入れます この硬化剤は過酸化剤ですから火気に注意してください

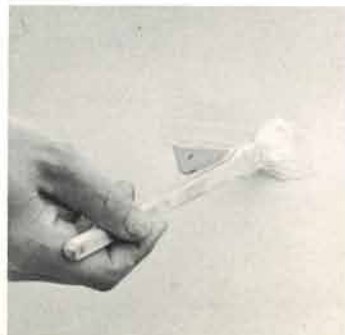


表面には硬化剤を加えたペースト状の樹脂を塗り上にセロハンをかぶせます この樹脂は保管中に硬化しやすいのでなるべく新しいものを使ってください

ボートの 補修

どんなに丈夫な材料でもこわれることが皆無というものはありません。鉄より丈夫なFRPにしても例外ではありませんが、しかし、こわれてもすぐ直るところがFRPの秀れたところですが、他の材料では補修したところが、見苦しくなったり、弱くなったりしますが、FRPはむしろ強くなり外観もまったく元通りになつてしまいます。そして技術もそれほどむずかしくはありません。素人でも簡単

に補修することができのです。ヤマハでは補修用にAキット、Bキットの二種を発売しています。ちよつとしたキズならBセットで充分なにあいます。このセットには、ガラス繊維、マット、ロービング、クロス、ポリエステル樹脂、ゲルコート樹脂、硬化剤などが入っています。この写真は比較的小さな穴の補修ですが、穴がもっと大きい場合、ハイゼックスや合板で穴の上に補強します。



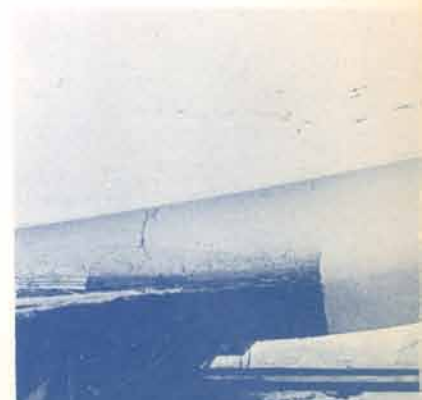
硬化したらセロハンをとりペーパーで平にして上からゲルコート塗料を塗って完成です FRPの補修は根気よく時間をかければだれでも比較的簡単にできます くいしい修理法はヤマハに資料がありますからご相談ください



ボートを痛めないように木片のスクレーパーを使ってください



一応大きなものを落したら水をかけてタワシでゴシゴシ洗います



こんなにきれいになります 洗ってないと

ストライプ

船首から船尾に至るストライプを船底に持つディープV型ボート
波切りと方向安定性のよさが特長

カタマラン

双胴艇のこと 全長に比して船巾が広くとれ 横安定は抜群 胴の間の空気が衝撃を吸収乗心地満点

ハイフレックス

丸型の船底と角型チェーンを組み合わせたランナバウトの傑作 波にピッタリ吸いつき運動性は最高

ハイフレックス11・14



T-14-U



14 ユーティリティー



フィッシャーマン12



フィッシャーマン14

SC-14



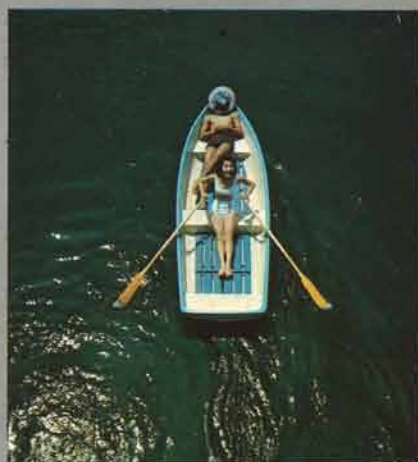
セーリングカタマラン

FISH

フィッシャーマン
12・14

ROW BOAT

ローボート



16.5m 漁艇



ヤマハボート・ラインアップ

STR ストライブ 15・16・18・20・40



ストライブ20クルーザー



ストライブ18スポーツデラックス



ストライブ16



ストライブ15アウトボード



ストライブ20スポーツデラックス



ストライブ18クルーザー



ストライブ40

HIF



ハイフレックス1



ハイフレックス2

CA



カタマラン

ターライジング



エンジンのチョークストップ チョークをいっばいに引きエンジンを始動してシリンダ内をオイルの被膜でおおう



グリースアップは充分に 注脂注油個所にはたっぷり注脂を注入してください 錆の出そうなど油かCRCを



船外機は完全脱水症状に冷却系統など真水でクリーニングしてもその水が残っているのはこれが錆の原因になります

ウインター・ライジングといって、なにも冬に限ることはありません。長い期間、船外機を使わない時には、こうした注意深い格納が必要。それでも、ボートマンの船外機が束の間ヤスム時は、やはり、シーズン・オフの冬物が多いようです。

(1) 冷却系統の真水クリーニング。
ドラム缶に真水を湛え、エンジンをそ
中で回す。たゞそれだけでOK

(2) チョーク・ストップ。
エンジンをニュートラルで、少し回転
を上げ、チョークを一杯に引く、束の間
エンジンの回転は上りますが、やがて止
ります……チョーク・ストップ。強い酒
から胃壁を守るためチーズ類を併せ食べ

るのと同様。シリンダー内部にオイルの
薄い保護膜が出来ます。

(3) 船外機を脱水症状に。
エンジン・スタンドに船外機を直立さ
せ、スパーク・プラグを外し、スタータ
ーを数廻回します。これで冷却系統から
水気は抜けました。

(4) 冬眠するのに食物は不要。
こゝが船外機と動物の違う点。キャブ
レーターその他、燃料系統から燃料をシ
ャット・アウト。古い燃料はガム状の沈
澱物を生じ、船外機の大敵。

(5) シリンダー等のグリース・アップ。
スパーク・プラグの穴から潤滑油をタ

ップリ入れ、キレイにしたプラグを取付
ける。その他、ギヤーハウジングのオイ
ルを抜き替え、注油、注脂個所は油で一
杯にする。錆の出そうなところはオイル
を塗るか、CRCを一吹き。プロペラを
脱して、シャフトもグリース・アップ。

(6) ホコリを嫌って、常に乾燥させる。
ドライでベンチレーションの良い所へ、
直立したまゝ、格納、埃のたからないよう
にカバーもお忘れなく。

以上で船外機は安全に冬眠、春は新品
同様：アナタのボーティングに大活躍。

船外機の格納法

ウィン



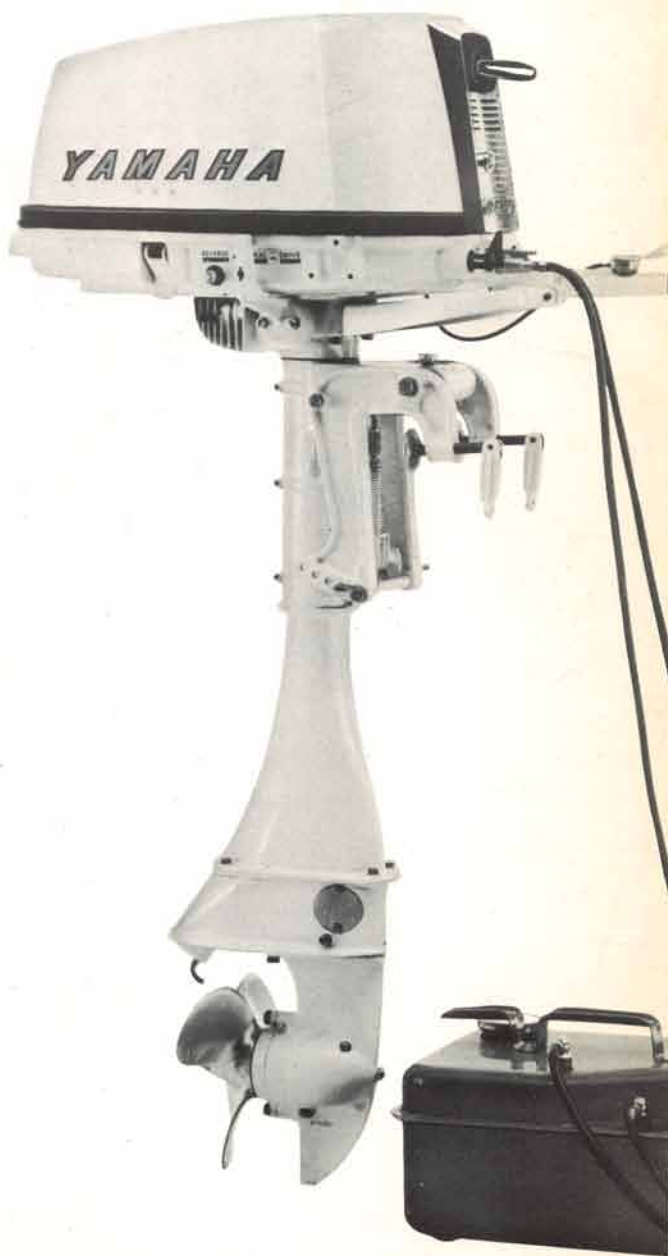
エンジン冬眠に食料は不要 燃料は全部抜きましょう 残っているとガム状の沈澱物ができてトラブルを起します



エンジンは吊り台に直立させポートカバーをかけて格納しましょう ほこりと湿気があなたの愛機の大敵なのです



海で使っている船外機は格納の前にたっぷり真水クリーニングしてください 真水プールの中で運転するのも一法



ボートを運ぶ…

水につけたままほっておくとこのようにフジツボの巣になる



船底についた青ノリこれは案外簡たんにとれる



フィッシャーマン12ならルーフラックで簡単にはこべる。使用の際は所轄警察署長の許可を得てください



ボートの維持費のうちで、シーズンオフのマリーナの保管料はかなり大きなものになります。もちろん15フィートから20フィートクラスでは運ぶといってもそう簡単にいきませんが、十四フィートぐらいまでならトレーラーや、ルーフラックで運ぶことができ、自宅のガレージに入れておけば保管料も不要。それにとまどきはカバーをはずし、ハルをみがいたりして夏の海の思い出にふけることもできるといふものです。ローボート、フィッシャーマン12などはルーフラックにしばらくつけて比較的簡単ですが、トレーラーとなると、その重量によってけん引免許が必要。トレーラー自体もブレーキライトやナンバープレートをつけたりしないと道路を走れませんから、トレーラーの場合にはよく専門家に注意を聞いて使ってください。

ろはときどき固い毛のブラシでシンナー、ポリシングコンパウンドを用いてみがきます。もちろん本誌4ページのように中性洗剤でも結構です。

2. アカ水の処置

船内に入ったアカ（雨水・海水）は補強木材や床合板などを腐蝕させますから保管中はキングストーンを抜いておきます。この場合また水に浮べたとき、ストーンをはめるのを忘れないように。よくシーズン始めのマリーナで、この種の事故が起っています。

3. 船底の手入れ

FRPは海水に対して化学的に安定しており、また船食い虫に浸されることはありませんが、フジツボや藻は吃水線以下に附着します。船底塗料を塗るのもよいのですが、1年ごとに塗りかえるより3～6ヶ月ごとに木のスクレーパーでかき落して洗うことにすれば、いつまでもきれいに保てます。（落し方は6ページ参照）



トレーラーは道交法の保安基準にあったものでないと使えない。運転方法もバックの場合まったく逆になるからよく練習してください



陸上に格納するときはこのように台車に乗せてカバーをかけて船庫に格納する



ブイに結んだときもこのようにカバーをかけると安心 長期保管にはむかない



小さなボートならこのように陸上に逆さに置く 壁にたてれば面積もとらない

ボートの格納と けい留

FRPボートはメンテナンスフリーという伝説がありますが、しかしまったく手をかけなくてよいというものではありません。

それでも木製や鋼製と較べれば手間はまったくといってよいくらいかかりません。ちょっとした注意で長期間その優れた外観と性能を維持することができます。

1. 表面塗料の保護

表面のゲルコート層は耐蝕耐候性が高いポリエステル塗料を使用しているののでいつまでもきれいなヤマハの定評を生んでいます。

しかし風雨にさらされると褪色したりしますので、格納の際にはとくに次のようにしてください。

1. 屋内に置くかポートカバーをする
2. 自動車同様にときどき洗滌し、ワックスをかける(ワックスは自動車用で可) 褪色のはげしいときは、耐水ペーパー#400で水とぎし、ポリシングコンパウンドでパフをかければ新品同様になります。
3. デッキのスベリ止めになっているとこ



ハーバーにけい留されストライプ40ロイヤル号



有効範囲30キロのレーダー

ストライプ40完成

我国初の本格派FRPスポーツフィッシャーマン

我国初のFRPの大型艇が完成しました。この40フィートのストライプは、キャビンのルーフにもコックピットを持つ、本格的なスポーツフィッシャーマンです。

昨年造られた十六・五メートルの漁艇よりは小さいのですが、プレジャーボートとしては我国で最大のFRP艇です。オーナーは、八丈島でホテルを営んでいるかた。ヤマハを選んだ理由をお聞きしますと、強度的に信頼がおけて八丈近海でも充分安心して使えること、18フィートで走ってみて、ヤマハストライプの波性、耐航性の優秀さがわかったことなどからだそうです。

もちろんこれを造るにあたっては、アメリカを始め各国のボートを見て慎重に検討なさったとのこと、ヤマハボートが国際水準に達していることがこのことからわかります。

このボートとの姉妹艇は清水市の社長さんが購入、一号艇より一足さきに就航、すでに東海地方の海で活躍しています。

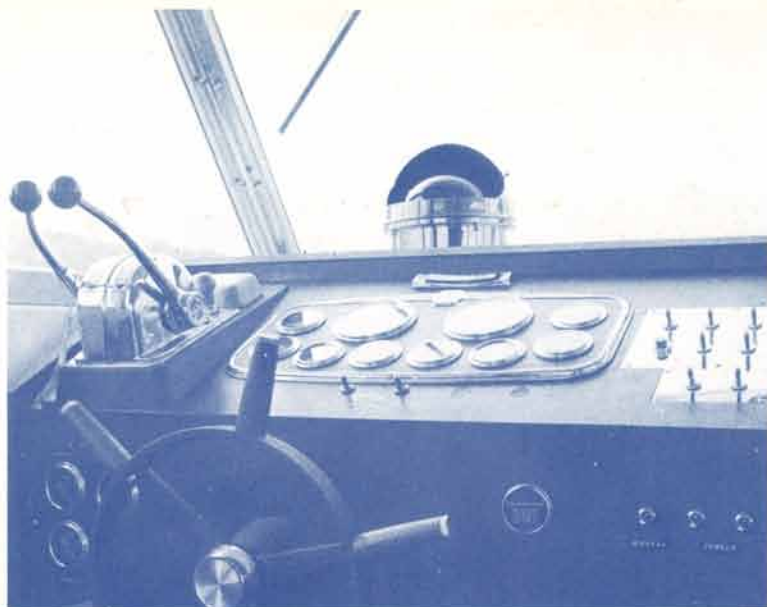
ストライプ40仕様

長さ 十二メートル
巾 三・七メートル

進水式に満艦飾で走るストライプ40

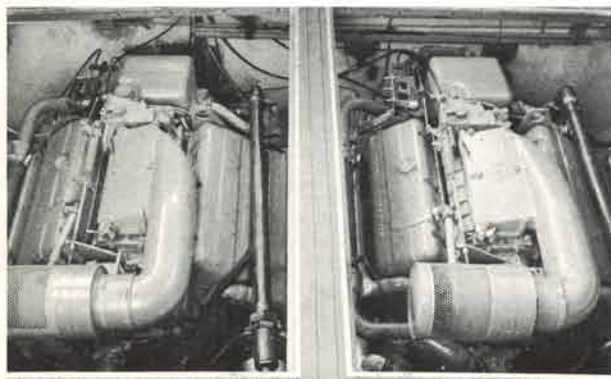


深さ 一・七メートル
排水量 十トン
機関 二八〇馬力 二基
巡航速度 十七ノット
最高速度 二三ノット
船型 半排水量型ストライプ

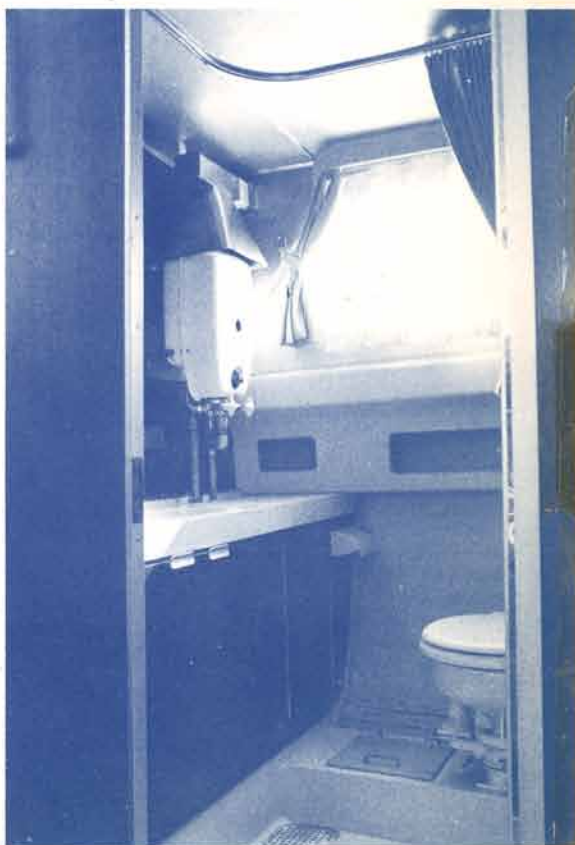


メーター類の並ぶコックピット

280馬力のエンジン



江之島のオリンピックヨット



シャワールームになるトイレ



調理室も完備している

ヤマハボート
No.16
 YAMAHA BOAT



発行=昭和41年9月15日/発行所ヤマハ発動機株式会社(静岡県浜北市中条)/発行人=小池久雄/印刷所=株式会社恒陽社印刷所



ヤマハ発動機株式会社

お問合せ先

北海道支店	札幌市北大通り西8丁目2 淀田ビル	(24)3247-8
仙台	仙台市北四番町5-4	(21)4141
東京	東京都中央区銀座5の3 緑ビル	(571)9136
名古屋	名古屋市北区辻本通2の34	(981)9526
大阪	大阪市西区北堀江通4の27	(541)4331
広島	広島市皆実町1丁目8番地21号	(51)5771
四国	高松市田町11番地の3 亀菱ビル2の2	(3)1661
九州	福岡市天神町4丁目 中ノ島ビル	(74)4431