

マリンストアニュース

YAMAHA No.20 '80-12-'81-1



'81ニューモデル●ご案内●

●フィッシングボート

YAMAHA FISH-17II

●マリンジェット

MJ-20

●ティンギー・シリーズ

YAMAHA-10 *Duckling* ダックリング

YAMAHA-13 *Seamartin* シーマーチン

YAMAHA CAT-14 *SEAFALCON* シーフアルコン

●ドライブ船

YD-24-0A

お店のまわりの多くの人々に “免許取得のおすすめ”を



55年度の「ヤマハボート免許教室」は
全国で30,000名を優に超える新しい“船長”さんを誕
生させました。昨年にくらべ6%の増加です。

年代層はますます幅広くなりました。

新しいボート免許取得者を年齢別に見ますと20才までが7.1%、21才～30才が37%、31才～40才が36%、41才～50才が14.1%、51才以上が5.8%。20才～50才の人々を中心に幅広さをますます増しています。

6割以上がサラリーマン。

職業別ではサラリーマンがなんと6割を超え、61.8%。以下、自営業(12.8%)、学生(5.5%)……と続きます。

取得目的の1位はやはり“釣り”。

ボートでどんな遊びをするのですか?の間には約40%の人が“釣り”と答えました。ボート釣りは相変わらず多くの人々の人気を集めています。

お店のまわりにも多くの取得希望者が……。

幅広い年代の人々が、そして、サラリーマン層の人々が中心ということは、ボートレジャーがごく普通の生活を営む人々にまで浸透、ますます身近かなものとなって、みなさんのお店周りにも取得のチャンスをうかがっている人が多勢いることを物語っています。こうした状況の中で、マリンストアさんが地元の会社、工場、役所など、いわゆる職域の人々に呼びかけ、数名、十数名といったグループで受講いただくケースが多く見かけられました。

この冬場に“大きな貯金”を。

ボート免許のお世話をするには、お店の将来のお客さまを産むことにつながります。それはお店の財産、大きな貯金です。

冬場が忙しいノリ漁場などを除けば、総体的には一段落といったこの冬場こそ、多くのお客さまを免許教室にご案内する絶好の時期。合格後のフォローも充分にして、来春の需要期には“免許のお世話が縁”の新しいお客さまたちを数多くお店にむかえましょう。

年々歳々、漁場は変わる

技術サービスにぬかりはないか



長洲と熊本を結ぶバイパスの完成は、市場に大きな変化をもたらすだろう。浜へ出て、販売戦略を検討する松尾時春社長(右)と佐藤担当セールス。

松尾鉄工所さん(熊本県玉名市)は 鉄工の技術とエンジン技術を駆使して 川漁場の一から十までカバーしています



有明海にそそぐ菊池川の河口に新大浜橋がかかり、その北詰に(有)松尾鉄工所があります。向う一、二年のあいだに、この橋を通る長洲と熊本を結ぶバイパスが完成する予定。

大牟田市から熊本市まで海岸の浜々が一本の幹線道路でつながります。「そうすれば、私たちの市場環境は一変するかもしれない」と、松尾時春社長「55歳」は考えます。「ユーザーさんの足が伸びると、いまのように地域社会との付き合いに寄りかかっているような殿様商売は通らなくなる」がねん培ってきた自分たちの技術サービス力を、これからどう展開して販売に結びつけていくかが、いま松尾社長の最も真剣に考えている課題なのです。

新製品の普及は一気呵成に。 オールラウンドな技術サービス力で 浜の信頼をかちとつてきた。

この地方のノリ漁家は、ノリ養殖のほかに野菜栽培やミカン栽培を営みます。ノリ養殖の好況が続いたので、漁家の表情は明るい。もう一つの明るい材料がアサリ採り。各漁協とも数年前から資源保護のために1日の収穫制限を始めたが、このおかげで魚価が好転し、収穫は一年をつうじて安定するという好結果を生みました。一日の採取量は3袋まで。約2時間の労働で1万円ちょっとの水揚げになります。



組合の情報では、第一回ノリ入札日が十二月二日と決定。そんな会話のはずむ秋晴れの午前、松尾鉄工所の店先へはノリ摘み機、摘み機専用エンジン、汎用エンジンがつぎつぎと運びこまれます。補修・点検の注文は早目におねがいしますよ、と口酸っぱくたのんでおいても、そこはそれお客様は神様、まぎわにならないとなかなか腰が上がりません。摘採開始前の一週間あまり、松尾時春社長、松尾陽司さん【長男・28歳】、堀川和義さん【28歳】の三人は大わらわなのです。

熊本県のノリ養殖の歴史は九州でいちばん古く、ここ玉名市の菊池川尻では明治維新前から養殖をおこなっていたという記録が残っています。人工採苗技術が開発されるまでは、有明海では菊池川尻が天然採苗の最適地とされてきました。県内はもちろん九州各地へここから種苗が供給され、菊池川尻での種付けの良し悪しはその年のノリ生産を左右するほどであったのです。

さて、昭和三十三年この土地に小さな鉄工所を開業し、有明海の漁師さんと苦楽をともしながら商売をつづけてきた松尾社長は、この二十年の漁村の様変り感慨深くふりか



ノリ養殖にはヤマハ和船W-30、W-32(船外機55馬力)が、貝採り船にW-25(船外機25~55馬力)が現在の主力商品となっています。



一家をあげてマリン販売ととりくむ松尾ファミリー、①松尾時春社長、②奥様のツヤ子さん、③長男の陽司さん、④陽司さんの奥様・千夜子さん、⑤従業員の堀川和義さん



エンジン技術と鉄工技術を合わせ持つ強味でお客を広げる「松尾鉄工所」さん。



えることがあります。

さいしよは、ノリ・チョッパーの製造をしたり、造船所の下請けでエンジン据付けをするかたわら、陸上の鉄構工事や機械の補修仕事をおこなっていましたが、昭和四十年代に入って船外機の販売をはじめました。

それからまもなく、冷凍網が登場してノリ養殖大量生産時代を迎え、松尾鉄工所は各種船外機の販売・サービスを主軸として、ノリ養殖の発展にすべてを賭けることとなったのです。

いまやノリ養殖漁家は、漁師さんというより「ノリ製造メーカー」というように見えます。船外機の普及を皮切りに、この二十年間さまざまな動力化と設備投資をすすめてきました。この二、三年、浜の話題はもっぱら「全自動乾ノリ製造装置」を導入すること。抄きから脱水、乾燥、はぎまでを一貫して機械がおこない、途中の工程はいっさい人手をかりずに一時間に二千枚以上の乾ノリを生産します。機械本体だけが一千万円以上する装置を、滑石では去年は数戸が導入し、今年二十戸以上が購入したといわれています。

「漁師さん相手の商売では、多勢に無勢はかなわない、ということがあります。山間部のお客より漁村の方が勝負がはやい。漁師さんは物事の判断がはやいのです。それだけに、こちらが一步立ち遅れると、市場の変化からとりのこされてしまうことになります」(松尾社長)

新しい方法や道具が一つ登場して、それが良いものだと見とけられると、翌年から草原の火がひろがるようにたちまち漁師さんの

あいだに普及するのです。幸い松尾鉄工所は、

ノリ漁場で生じたどんな小さな変化も見おとさない立場で、商売をつづけることができました。サービスです。サービスで築いた信用が販売をささえ、サービスのなかで得た情報が販売促進の方向をみちびいてくれたのです。

たとえば、二月、三月のノリ終漁期をむかえると、松尾鉄工所へいろんな金物類の加工仕事がちこまれます。ヒビ網を撤去する作業に必要なアイボルト、シンブル、ターンバックル、ブラケットなど、漁家がめいめい考えついたさまざまな種類、さまざまな形状の金具をつくるのですが、松尾社長は、面倒がらずにいちいち注文を聞いて、お客の満足する道具を製作します。そして、養殖作業の実態を理解することができ、次のシーズンにはどんな船型が求められるか、適当な船外機は何馬力になるか等々の貴重な情報を得るのです。

去年今年あたりは全自動ノリ製造機ブームのかけにたくれて、ちよつと目立たなくなっています。いま玉名市周辺ではノリ和船の代替時期に入ろうとしており、そのなかでヤマハ和船の評価が高まって確実なシェアの伸びが見られます。ヤマハFRPの高品質と作業の際の安定性が、ノリ漁家の奥さん方に認められ出したのです。

「私は、ヤマハ和船の豊富なシリーズを心強くおもっています。

いろいろの船型のなかから、漁場でひとつ「決定打」が出れば、それが数年間漁場を支配することになる。私は、ヤマハの和船、エンジンの総合開発力に期待しています」(松尾社長)



◆お店の経理にはどんな考え方が必要か――。

◆その実務はどのようにすすめたらよいか――。

マリンストア繁栄講座



今年の税金はいくらになるだろう？

会社の「利益」と「課税所得」のちがいをハッキリ知っておこう。

今月は税金の話をしてしよう。「税金のことは、税理士まかせ」という人が意外と多いのですが、税金を払ってから手元に残ったおカネが本当の儲けになるのですから、税金の仕組みをよく理解して、節税をはかることが大切です。

会社が納める税金には、法人税・住民税・事業税・固定資産税など各種のものがあります。しかし、なんといっても会社利益にたいして課税される法人税が金額が大きく、もっとも重要です。そこで法人税の仕組みをわかりやすく説明することにします。

* * * * *
マリンストアさんのなかには、個人経営のところも多いのですが、たとえば個人経営であっても、青色申告の承認を得て「みなし法人課税選択」の届出をしているお店は、法人税についても認められています。だから以下に述べるお話は、マリンストアさんにもあてはまり、今後、財務方針を立てる上で理解しておく必要があります。

前号でお話したように、会社は決算をして損益を計算します。収益から費用を差し引いて損益を算出するのですが、収益（その最大のは売上高です）の方が費用（売上原価、販売費、一般管理費、支払利息など）

よりも大きければ利益が出るし、小さければ損失となります。そして、このようにして計算した利益は税引前の利益であって、ここから法人税を引算した残りが税引後の利益、すなわち会社が自由に使うことのでき



る利益ということになります。

税金の問題は、一見、営業の結果としての利益が出てからアトの話だから、企業経営には直接関係がなく、税理士にまかせておけばよいと思いたくなるのですが、実はそうではありません。経営者としては「利益」と「税金」を同時並行的に考えるべきです。

法人税は企業の利益に課せられる税金ですから、国家にたいする利益の分配といえることができます。しかし企業の立場からすると、税金の取扱い方は材料費や人件費などとなんら異なるところはないのです。なぜなら、税金は現金で納付しなければなりません。しかし、前号で説明したように、決算の利益は資金の増減と必ずしも一致しておりません。現金のあるなしにかかわらず、決算で利益が出れば税金を現金で納めなければならぬのですから、納付税額の子想を誤ると経営上で重大な支障にぶつかる場合があります。また、配当や役員賞与には納付した残りの額

からしか廻わすことができません。さて、税金を計算する仕組みは次の式のとおりです。

▼益金－損金＝課税所得

▼課税所得×税率＝納付税額

「益金」「損金」「課税所得」は、いずれも税務会計の言葉であって、企業会計で用いる「収益」「費用」「利益」とは定義のしかたが違うことに注意してください。課税所得とは税金計算の対象となる利益のことですが、会社で計算した「損益計算書」の取引前利益とかならずしも一致しません。ここが、やっかいなところなのです。益金は収益と、損金は費用と基本的に同一の内容を指しているのですが、課税政策上とりあつかいの異なる部分があって、そのために利益と課税所得の数字が喰いちがってきます。

なぜこんなことになるかというと、税金計算は課税上の公平の原則によっておこなわれるからです。会社は会計原則によって計算をおこなうの

図1 会社利益と課税所得の関係

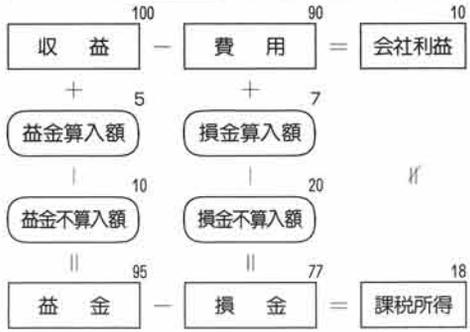


図2 申告調整

	会社利益	10
加 算	益金算入額	5
	損金不算入額	20
減 算	益金不算入額	10
	損金算入額	7
	課税所得	18

(注) ①益金算入：課渡された贈与資産の時価、あるいは低額贈与資産の時価との差額など
 ②損金不算入：限度額を超えた寄付金や交際費
 ③益金不算入：受取配当など
 ④損金算入：青色申告事業年度の欠損金および災害損失金など

ですが、時として同一の事実であっても会社によって事実の解釈が変り、その処理のちがうケースが生じます。それをそのままにしておいて課税をしたのでは不公平になりますから、同一の事実をたいしては同一の課税上の扱いをする、というのが公平の原則です。

たとえば交際費について。会社の計算では使った交際費はすべて費用となりますが、課税上資本金一千万円以下の企業については年間四百万円以内なら損金となり、四百万円を超えるると超過部分については損金と認められません。これは、只費を防ぐという国家的見地の政策があるからです。四百万円を超えた部分の交際費を損金不算入額といえます。いま交際費に六百万円を使ったら、二百万円は損金不算入額となり、会社計算による利益よりも課税所得の方が三百万円だけ多くなります。

ほんたいに、会社の計算では当然収益となるのに、課税上は益金とならないものがあります。たとえば、他社の株を持っていて、その配当金をもらった場合は収益であっても益金には入れません。これを益金不算額といえます。配当金は法人税を払った残りを配当するのですから、これを益金としたのでは二重課税になるからです。

以上をまとめて、会社利益と課税所得の関係を図示すると図1のようになります。右肩の数字は金額です。この例では、会社利益は10なのに、課税対象となる利益すなわち課税所得は一八となっています。税金は、もちろん課税所得にかけられます。

図2に示したように、課税所得は、会社利益に益金および損金の算入・不算入額を加減算して求めることができます。実際に納税申告書はこのスタイルになっているので、あなたの会社の数字を確かめてみてください。

法人税の税率については、資本金一億円を超える企業と一億円以下の企業で適用が区別されるほか、各種の例外事項が規定されていますが、課税所得に乘せられる基本税率は四〇%です。

'81ニューモデル●ご案内●

YAMAHA FISH-17II

MJ-20

YAMAHA-10 *Duckling* ダックリング

YAMAHA-13 *Seamartin* シーマーチン

YAMAHA CAT-14 *SEAFALCON* シーフアルコン

YD-24-0A

'81 NEW MODELS



●フィッシングボート

YAMAHA FISH-17II



フィッシャーマンにも、ファミリーにも……。このクラス初のキャビン付きフィッシングボート。

写真はオプション装備品を含みます



このクラスのフィッシングボートとしては初めてのキャビン付。スポーティーなプロフィールに充実した釣り機能を満載した本格的フィッシングボートです。

また、釣りはばかりでなく水上スキーやダイビング、そして水泳の基地にとレジャーボートとしても格好。フィッシングからレジャーまで広い用途に応えます。

●充実した走行性と安定性。

プレジャー感覚あふれるスタイリング。

船体は定評あるハイフレックス船型を採用。釣り場への往復にはすばらしい高速性を、釣りや遊泳のベースとし

ては確かな安定性を発揮します。

船首からキャビン、コックピットへのデザインはスポーティードライブに応え、プレジャー感覚あふれるスタイリングです。

●獲物の鮮度を保つダ円型イケスを配備。

コックピットは、艇中央部にダ円形のイケスを配備しました。獲物が傷まず、釣りマニアにはうれしい装備です。

また、広いデッキのフロア後部2ヵ所にドレンを設け、溜った水を船外に自動排水。汚れたエサもひと流し、



船内はつねにドライで清潔です。

●このクラス初のキャビン付き。

快適さも倍増。

17フィートクラスの釣りボートでは初めてのキャビン付。室内では大人2人がゆったりと仮眠することができ、突然の雨風や寒さ、強い陽ざしなどをさけることができます。

●全長…4.97m ●全幅…1.99m ●全深さ…0.89m ●船体重量…337kg ●総トン数…1.79t ●最大保証馬力…20PS×2または40PS×1 ●定員…6名 ●航海区域…限定沿海

●安全性重視の設計。

コックピットの舷側を深めにし、ローリング時の安全性を高め、スタンシートの両サイドに装備したハンドレールは高速走行時に利用いただけます。フロアアッキはもちろん全面ノンスキッド処理、滑る心配がなくデッキワークも安全です。

オプション装備品



①バワレール②航海灯1式



③ホーン④パワハッチ



⑤キャビンシート



⑥ハンドレール⑦ブリッジ上風防



⑧スタンレール

他に、⑨スイッチボックス



プロペラ推進艇とはひと味違った走りの世界



ジェット推進機構の機動力と安全性を最大限に生かし、釣りを一層楽しくする装備を満載。

●船底に突起物がなく 走りやすく安全。

ドライブ機構はプロペラによるものではなく船底より吸い込んだ水を噴射することにより推進力を得るジェット推進機構です。水中の障害物にぶれることがなく安全にしかもダイナミックな航走が可能です。(ただし、小石や砂の多い所では水深にご注意ください)

●強力40馬力エンジンを搭載。 舵きさも良くひときわ冴えた走り。

ヤマハ独自の設計、強力40馬力のエンジンを搭載。エンジンの出力を無駄なく伝える推進器は数々の新機構が折り

込まれ、軽量でコンパクト。船体とのマッチングにより、舵ききが良く、ひときは冴えたスピード性能を発揮します。



●耐久性、安全性を一段と高める 新メカニズム。

動力伝達部分に耐久性のあるクロスジョイントを採用。また、推進力の出口、ジェットユニットには各部に耐蝕性、

強度に優れたステンレス鋼材を駆使、長時間の使用にも摩耗が少なく、耐久性に優れたものとなっています。さらに、冷却水の通り道にはサイクロンフィルターを装備。簡単なコック(弁)の開閉で、溜った砂やゴミを自動的に排出します。

●FRP一体成型の大きな出帆は トランサムステップ兼用。

FRP一体成型の大きな出帆は、トランサムステップ兼用。ドライブ部を保護するばかりでなくここでも釣りが楽しめます。また遊泳時など船内外へ昇り降りもこの出帆の利用で楽に行なえます。

●保進性、後進性能も向上。

船体はキール部が深く船尾をしばったダブルエンダー型にしました。低速での保進性、後進性能に優れています。

●大型ダ円型イケスを装備。

フロア中央にF-22タイプのダ円形大



型イケスを装備。釣った魚や生き餌の活きの良さを保つとともに、このイケ스에座って左右に釣竿が伸ばせます。

●全長…6.07m ●全幅…1.85m ●全深さ…0.81m ●重量…440kg ●最大積載量…490kg ●総トン数…1.65t ●定員…6名 ●最高保証馬力…40馬力 ●予備検査…全艇受検

YAMAHA-10 Duckling

●ディンギーシリーズ

ダックリング

安定性の高い「箱型」。

お子さんが一人で、大人が一人で、
そして親子でヨットのレッスンを……。
そんな方にピッタリのミニディンギーです。

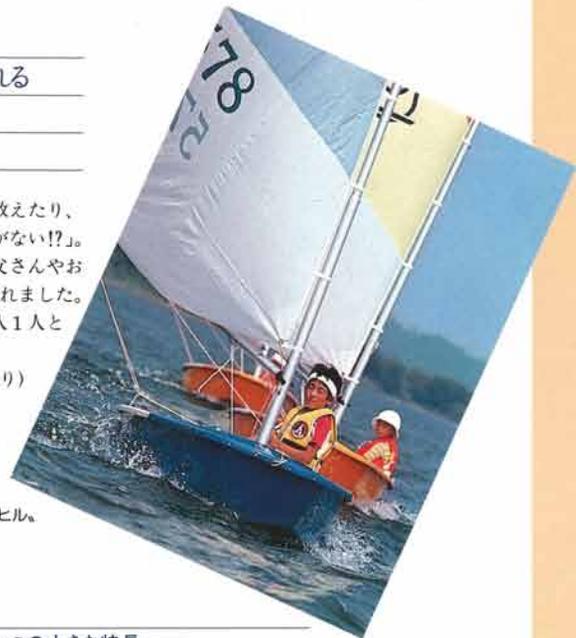


親子(大人1人と子供1人)で乗れる
ミニディンギーは、
《ダックリング》が初めてです。

「日本には、子供と一緒に乗ってヨットを教えたり、楽しんだりしようとする時、適当なヨットがない!？」。
《ダックリング》はこんな声をお持ちのお父さんやお母さん、そしてお子さんたちに応えて開発されました。
10フィートですがコックピットは広く、大人1人と子供1人が乗ってもゆったり。
ジュニアや初心者がシングルハンド(1人乗り)で楽しむためにも最適なディンギーです。



《ダックリング》は「かわいいアヒル」。



ジュニア、そしてはじめてヨットに乗る人が
安心して、手軽に楽しめるように――。

《ダックリング》ユニークな4つの特長

①メックに沈まない箱型船型です。

ハルは横安定性にすぐれた箱型。箱型でバウ部の浮力も高く、バウ沈も含めてメックに沈みません。小さなお子さんやお母さん方にも気軽にヨットへ入門していただけます。



②帆を素早くおろせませす

セールの上げ降ろしには新方式の「リング式」のラフを採用しました。ハリヤードを利用して必要に応じて素早くセールの上げ降ろしができます。

③49kgと軽量。

構造もシンプルです。

艇体重量は49kg。持ち運びがらくです。また、ヨットとしてはできる限りシンプルな構造にしました。艀装、解装の作業も簡単、初心者でもすぐに一人で扱えるヨットです。

④ベンチシート型で安全です。

操船はこのクラス他艇と異なり両舷のベンチシートに腰かけて…。快適に安全にセイリングが楽しめます。



ダックリングのもうひとつの大きな特長――。

ローボートに、テンドーに、そして釣りボートにセーリング以外にも
多用途にご利用いただけます。

コックピット中央部にスオート(横座席)を装備しました。オールを用いて手こぎボートとして使う際はシートと

して活用できます。

また、船外機を取りつきの機走もでき、ある時はテンドーに、ある時は釣りボートにと使い分けられます。

※定員は2名、船外機は2馬力以下でおすすめください。また、航行区域は湖、沼、池(ピワ湖、霞ヶ浦、猪苗代湖、支笏湖を除く)および中海(鳥取県・島根県)と浦野内湾(高知県)の両海域です。



カラーリング：

ハル…トラバーニオレンジとブルーの2種

オプション準備品：

スピン装置、ブームバング(テークル式)、メインシートブロック、フットハンド、テイラーエクステンション、ドレンプラグ、船外機バット、オール、スノコ、アンカー(1kg)、ボートカバー、ピーチンググラダー。

●全長…2.90m ●水線長…2.37m ●全幅…1.31m ●吃水C・B/U…0.12m DOWN…0.68m ●艇体重量…49kg ●全セール面積…3.80㎡

YAMAHA-13 Seamartin

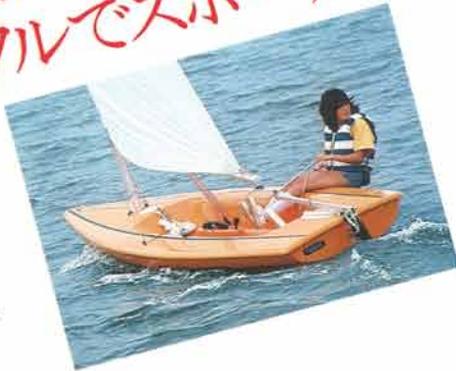
●ティンギーシリーズ

シーマーチン

シングルハンド(1人乗り)でも
ペア(2人乗り)でも
パワフルでスポーティーな走りを楽しめます。



《シーマーチン》は船のつばめ



平均的な体力、体重(60kg前後)の大人が1人で強風時にも充分に艇をコントロールしてパワフルな走りを楽しめるとともに、2人で乗っても窮屈感なくスポーティーなセーリングが楽しめる。これがこの《シーマーチン》の最大の特長。一隻で2通りの楽しみ方ができ、しかもどちらでも艇の性能を存分にひきだしてのスポーティーな走りを楽しめます。

●シングルハンド(1人乗り艇)としての《シーマーチン》

この艇は、従来艇の《YAMAHA-11・ミニホッパー》《YAMAHA-14・シーホッパー》と同じ仲間である間に位置づけられます。スキフ型で、浅めのコックピット、そして一枚帆艇です。各艇の使用条件の目安は次のようになります。

乗る人の体重やテクニックのレベル	
ミニホッパー	軽量級(50kg前後) レディース級
シーマーチン	中量級(60kg前後) 初心者から上級者まで
シーホッパー	重量級(70kg前後) エキスパート級

●2人乗り艇としての《シーマーチン》

《シーマーチン》は13フィート。ご存知のようにヤマハティンギーシリーズはこれと同じ大きさに2枚帆の《シカウラ》があります。

2枚帆のシカウラはもともと2人乗り用として設計されていますが、このシーマーチンも2人で楽しむことを前提に設計され、シカウラと同じように風や波に思う存分挑戦することができます。フリーボードを深めにし、コックピットの深さを確保し、スペースも広くとって2人乗ってもゆったり。強風時には2人ともフルハイクできます。

乗りやすさの秘密は「カーボンマスト」

マストは3本つなぎ。上部の1本は軽量でも強じんなカーボンを採用。これが1人でも2人でも乗りやすく存分に楽しめる新しいティンギーを実現させました。

カーボンマストの採用は、マストの重心を下げ、横方向の安定性を高めます。その結果、ヒール(傾くこと)力が少なくなって、強風時に、一人でも扱いやすく、2人乗りの場合は2人ともフルハイク(体を艇の外にのりだすこと)して楽しめる艇となっているのです。



●セールスポイントはまだだ

- コックピットは操作性が良く機能的なアレンジメント。メインシートはセンターリードとし、とくにジャイビングを容易にしました。
- パウデッキに水密性にすぐれた物入れを。

- サイドデッキにはシートの操作性を高めるカムクリートを。
- パドルは沈した時に流されないようスタンデッキに固定して収納できるようにしました。



■コックピットにはセルフベアラが。



カラーリング：ハル/デッキ…ホワイトとトラバニーオレンジの2種



オプション準備品：ブームバンク、メインシートトラベラー、ボートカバー、アンカー(1kg)、アンカーロープ、アンカーパット、フットバンド用ショックコード

●全長…3.95m ●水線長…3.70m ●全幅…1.35m ●吃水C-B/UP…0.10m DOWN…0.75m ●艇体重量…54kg ●全セイル面積…6.67㎡



YAMAHA CAT-14 SEAFALCON

●ディンギーシリーズ

シーファルコン

モノハルヨットにはない新しい走り。
スリリングな走りを求める人々に...。
ヤマハディンギーシリーズに「カタマラン」誕生!



《シーファルコン》は
船の鳥

2つの胴をもつ「カタマラン」の走行感は、モノハル艇では味わうことができない豪快でスリリングなもの。その特有の走りの世界には若者を中心に大きな興味が注がれています。ところが旧来艇ではその人気はいまひとつぱつとしませんでした。タッキング性能の悪さ、沈からの再帆走のむずかしさ、幅が広いため保管が面倒、高価格などが理由です。ヤマハの技術がカタマランのこうした欠点を可能な限り解消して誕生させたのがこの《シーファルコン》。

仲間たちと素晴らしいプレーニングを楽しむもよし、キャンパスの上でのんびりと過ごすもよし。スピード感あふれるカタマラン本来の魅力とその入門艇としての扱いやすさ、乗りやすさを合わせもったヤマハディンギーの新しい仲間です。

●高速走行性を追求した 砲弾型の船体。

船型は船首から水面へ突っこむことのできない砲弾型。高速走行性と安定した帆走をひきだすスタイリングです。

●いままでのカタマランにはない 奥行き深い走り。

両方の船体に横流れを防止するセンターボードを装備しタッキング性能とクロズホールド性能を高めました。このためランニングが主体であった従来のカタマラン艇と比べ《シーファルコン》はテクニックの面でも奥行き深いものとなっています。

●砂浜での出艇、着艇もらくに。

センターボードは、障害物に当たると自動的にアップダウンするピボット(回転)式。上げ下げの楽なビーチング式ラダーとのコンビで砂浜での出艇、入艇も容易です。



●沈起しをしやすい数々の工夫。

沈した時に、艇が自走してしまい乗員が海にとり残されることがないように、舵をきった状態でロックできる装置を備えています。

また沈した場合、簡単に起こせないというカタマラン特有の欠点を解消するため、マストを密封式にし、横転時にはスタン部分のハルの浮力が減少する構造とし、沈起し専用のロープも装備して沈起しをしやすいしました。

カラーリング：ハル…ホワイト+ブラック&オレンジライン
デッキ…ホワイト

オプション装備品：メインシート、アンカー (2.5kg)、ポートカバー

●全長…4.36m ●水線長…4.21m ●全幅…4.30m ●吃水C-B/UP…0.10m DOWN…0.57m ●艇体重量…118kg ●全セイル面積…9.60㎡



様々な楽しみ方に応じて…

ヤマハディンギーシリーズ88艇種で

ディンギーも、乗る人の数や楽しみ方 体重とのバランスなどにより選んで 乗っていたりたく時代になりました。

楽しみ方も従来の「リクリエーション派」「レース派」に加え
風と波に挑戦する「スポーツ派」が増えています。

ディンギーの楽しさ、素晴らしさが人々の心をとらえ、その愛好者が急増する中で、ヤマハはカラーページで紹介のようにディンギー3艇種を新発売いたしました。これにより

リヤマハディンギーシリーズは計8艇種の豊富なラインアップとなりました。

バイクやクルマにも色々な車種が用意されユーザーの様々なニーズに応えているように、ひと口にディンギーと呼んでもユーザーのその楽しみ方(使い方)は様々。のんびりとセーリングをしようという人もいますし、レースに参加しようとするテクニクの向上に励む人もいます。また、最近はとくにこの両者の中間として、波と風に挑戦するスポーツとしてこれを楽しむ人も多くなっています。

何人で乗るかも色々です。いつもひとり乗る人、2人で乗る人、3人以上のグループで乗る人…。ディンギーも楽しみ方、つまり、何人で楽しむか、テクニクのレベルは、自分たちの体重と艇のバランスは合うかなどを考慮し、選んで乗っていたりたく時代になったのです。

ヤマハディンギー各艇種の「性能」の違いや楽しみ方の向き、不向きなどそれぞれの商品性、「個性」をよく理解して、お客さまに適切なアドバイスをしなが、この強力なラインアップをご販売にお役立てください。

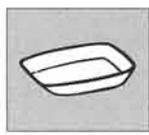
ディンギーの楽しさは、乗る手に最も合った艇に乗る時が最高です。

適切なディンギー選びを アドバイスするための

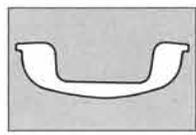
ヤマハディンギー・基礎知識

- ① 家族や友人同志で比較的確のんびり楽しむ「リクリエーション派」
- ② 他艇と競い、テクニクの向上を図る「レース派」
- ③ 風と波に挑戦する「スポーツ派」

ディンギーの楽しみ方は、
① 家族や友人同志で比較的確のんびり楽しむ「リクリエーション派」
② 他艇と競い、テクニクの向上を図る「レース派」
③ 風と波に挑戦する「スポーツ派」
の3つに分かれます。
ヤマハディンギーシリーズは、もともとレース艇として開発されている「470コンペティション」を除き、他はこの3つの楽しみ方、遊び方をそれぞれに満足していただけるものです。しかし、ディンギーの楽しさは乗り手の楽しみ方やテクニクのレベルに合った艇に乗る時、最高のものとなります。
今回のラインアップの強化もユーザーのみなさんに最も合った艇を選



を採用しました。箱型にすると同じ長さでも容積が大きくなり安定性(タテ・ヨコの)が高まります。しかし



になるといったメリットがあります。ディープ(深い)コックピット艇に比べ帆走中のクルーが水に濡れることは多くなりますが、それだけにスピード感ある走りが楽しめます。
● ディープコックピット
「シカール」、「シーラック」、「470コンペティション」の3艇は、コックピットが深めのものとなっています。ディープコックピットの特長は波に強く、船内をドライに保てること。そして、シャローコックピット艇より容積が多くなるため、総合的に安定したものとなります。

セイルとマスト

リグタイプ…1枚帆(キヤットトリグ)艇と2枚帆(スルーブリグ)艇。
● キヤットトリグ…リグとは「帆装」のこと、1枚帆のヨットを「キヤットリグ艇」と呼びます。
キヤットトリグタイプのディンギーに2人が乗る場合はスキップバーがラダーを、クルーがセイルを操作して楽しむことができます。

YAMAHA-470 コンペティション



● レース志向をもつ人が、クルーとともにテクニクの向上を図り、レースに参加する。

YAMAHA-16 シーラック



● 2人または3人でスポーツセーリングを楽しむ。
● テクニクを向上しレースに参加する。
● 中級以上の人が初心者や仲間を乗せてセーリングを指導したり、ファミリー的に楽しむ。

YAMAHA CAT-14 シーフalcon



● モノハルタイプにはない新しいフィーリングの走り、ダイナミックな走りを楽しむ。
● セーリングばかりでなく、海上のレジャー基地として海水浴などを楽しむ。

乗員数		シングルハンド時の 適合体重	艇種	ハルタイプ	リグタイプ
1名	2名 (大人・小童)		YAMAHA-10 ダックリング	モノハル(単脚) 箱タイプ	キャット・リグ
1名★	2名	50kg前後	YAMAHA-11 ミニホッパー	モノハル(単脚) スキフタイプ シャロー・コックピット	
1名★	2名★	60kg前後	YAMAHA-13 シーマーチン	スキフタイプ	
1名★	2名	70kg前後	YAMAHA-14 シーホッパー	シャロー・コックピット	
2名★			YAMAHA-13 シカアラ	モノハル(単脚) スキフタイプ ディープコックピット	
2名★			YAMAHA 470 コンペティション	スキフタイプ	
2名★	3名★		YAMAHA-16 シーラーフ	ディープコックピット	
1名★	2名★		YAMAHA CR-14 シーファルコン	カタマラン(双脚) タイプ	キャット・リグ (上図参照)

★印はフルハイクできます。(ミニホッパー、シーホッパーに2人に乗る場合、風速が6m/秒、以上の時のフルハイクはさけるように伝えてください)

①箱型とスキフ型

●箱型：新発売の『YAMAHA 10・ダックリング』の船型はヤマハ・ディンギーとしては初めての『箱型』

●性能、性格は、艇体の大きさやハルの型状、コックピットの深さ、セイル(帆)やマストの構造や材質などの要素が組み合わさって決まります。それら要素の中から商品性に大きく関係するものをご説明しましょう。

②コックピットの深さ

●スキフ型：『ダックリング』以外のヤマハディンギーは全て『スキフ型』です。スキフ型は船首の抵抗も少なく、スピードは箱型のものより出やすくなります。

●シャローコックピット：『ミニホッパー』、『シーマーチン』、『シーホッパー』のコックピットはシャロー(浅い)なものとなっています。シャローコックピットは1枚帆(キャットリグ)艇が多く、艇体が軽くなり運搬が容易

●スループリグ：ジブセイルとメインセイルの2枚の帆を持つタイプ。ベテランになるとラダーとこの2枚のセイルを1人で操作することができるため、シングルハンターとして楽しむこともできますが、通常は2人(ペア)で乗り、スキッパーがラダーとメインセイルを、クルーがジブセイルを操作して帆走します。クルーザーヨットではほとんどが2枚帆以上ですので、クルーザーヨットの操船法を学ぶことができ、チームワークを楽しんだり、発揮しようとする人々にはキャットリグ艇よりむいているといえます。

●三ホッパー：シーマーチン・シーホッパー

●選択の目安：………適合体重

ヤマハでは、ニューディンギーの新発売を機会に、右記三艇種に1人で乗る場合に乗り手の体重と艇コントロールのしやすさの関係をあらわす目安として、『適合体重』を提唱しました。

この『適合体重』とは、風速6メートルの時、デッキサイドに座って風下へ15度ヒールする(傾く)乗員の体重であらわします。

ディンギーでは艇に乗る人が横方向のバランスの役目を果たすだけに、乗る人の体重が操船を大きく左右します。風速6メートル以上になると上半身を艇外に乗り出した際のバランスをとること(ハイクアウト)が必要となりますが、この際も適合体重であれば楽にバランスがとれ、コントロールしやすくなります。

各艇の『適合体重』は、●『ミニホッパー』…50kg、●『シーマーチン』…60kg、●『シーホッパー』…70kg。しかし、これはあくまでもベターであるということ、必ずそうでなければならぬというものではありません。もし、セーリングテクニックが同程度であれば、コントロールしやすいということ。

●ヤマハディンギーシリーズ8艇種、どんな乗り方が……

<p>YAMAHA-10 ダックリング</p>  <ul style="list-style-type: none"> ●大人1人でセイリングをマスターしたりのんびりと楽しむ。 ●子供1人でセイリングの練習。 ●大人1人と子供1人でセイリングを教えたり、のんびり楽しんで。 	<p>YAMAHA-11 ミニホッパー</p>  <ul style="list-style-type: none"> ●スリリングなセイリングを楽しむ。 ●セイリングテクニックの向上に励み、このクラスのレースに参加する。 ●ジュニアで中級以上の子がセイリングテクニックを向上させる。 	<p>YAMAHA-13 シカアラ</p>  <ul style="list-style-type: none"> ●スポーツとして楽しむ。 ●セイリングテクニックを向上し、レースにも参加する。 ●グループ、ファミリーでのんびり楽しむ。 	<p>YAMAHA-13 シーマーチン</p>  <ul style="list-style-type: none"> ●スポーツセイリングを楽しむ。 ●強風時にもスリリングでダイナミックなセイリングを楽しみ、レースにも参加する。 	<p>YAMAHA-14 シーホッパー</p>  <ul style="list-style-type: none"> ●ハードでハイテクニックなセイリングを楽しむ。 ●2人で乗ってスポーツとして楽しむ。
---	---	---	--	--

●船外機●ディーゼル●輸入エンジン●3部門にサービス技術と知識を競う

第2回 ヤマハテクニカルコンクール

昨年、業界として初めて実施され、大きな関心と話題を呼んだ「ヤマハテクニカルコンクール」。
その第2回大会が去る10月13日、浜松市のヤマハセッティングセンターを会場に昨年を上回る規模で盛大に開催されました。

午前中はヤマハ特約店と販社のサービスマンが
午後はマリンストアさんや漁船サービスマンのみなさんが
同一課題に挑戦



昨年はマリンストアさんとボートサービスマンのみなさんに参加していただき、船外機部門と輸入エンジン部門の2部門で腕を競っていたのですが、今年はこちらにディーゼルエンジン部門を追加。全国から漁船サービスマンのみなさんも参加し、3部門の競技となりました。

ヤマハ支店や特約店などから各地区の代表店として推せんされ参集したみなさんは、船

外機部門に8名(店)、輸入エンジン部門に14名、ディーゼルエンジンに7名。

午後一時よりの開会式の後、学科問題(90分・100点満点)と実技問題(約90分・100点満点)、計200点満点に挑戦、日頃の腕を競い合いました。

また、今大会では、これに先立って午前中にヤマハ特約店や販売会社のサービスマンが多数参加し、マリンストアさんたちと全く同一の課題に取り組むコンクールも実施され、

マリンストアさんなど販売・サービスマンのみなさんとヤマハのサービスマンたちの腕くらべに大きな興味が寄せられました。

昨年にくらべレベルアップ

新設のディーゼル部門を除き、船外機と輸入エンジン部門の出題(学科)は、昨年同様、「ヤマハマリン整備士・B級検定試験」のレベルに基づいたもの。また、実技問題もこれに準じての出題でしたが、さすが精鋭のみなさんは高水準の闘いを展開。平均点は昨年のそれを大きく上回るものとなり、販売活動の一環として、日夜サービス技術と知識の修得に励まれていることを実証するものとなりました。



学科試験に取り組む参加者のみなさん



実技試験は、解答の結果だけではなく、工具や機器の使い方や解答を導き出すまでの手順を審査員が厳しく採点

第2回ヤマハテクニカルコンクール入賞者 (敬称略)

《販売店・サービス店の部》

●船外機部門

順位	氏名	所属事業所名	所在地	学科	実技	計
優勝	山本 茂	中津メグロ	大分県中津市	79	85	164
2位	布施勝美	セキヤモーター商会	北海道小樽市	88	73	161
3位	大室利明	東海マリン	青森県上北郡	91	69	160
4位	山口寛三	佐世保発動機	長崎県佐世保市	83	71	154
5位	佐藤雄二	佐藤鉄工	北海道亀田郡	92	60	152
※ちなみに、特約店及び販社の部の優勝者は				94	79	173



船外機部門。左から優勝の山本さん、2位の布施さん、3位の大室さん

●輸入エンジン部門

順位	氏名	所属事業所名	所在地	学科	実技	計
優勝	田中央	中央マリン	千葉県市川市	83	77	160
2位	太田潤宏	太田技工	京都府京都市	58	72	130
3位	奥部昭一	奥部マリンサービス	兵庫県川西市	63	56	119
4位	真鍋 昭	真鍋ポートサービス	高知県高知市	68	33	101
5位	中村正信	中村モータース	愛知県名古屋	67	31	98
※特約店及び販社の部の優勝者は				86	60	146



輸入エンジン部門。左から優勝の田中さん、2位の太田さん、3位の奥部さん

●ディーゼルエンジン部門

順位	氏名	所属事業所名	所在地	学科	実技	計
優勝	岩佐健二	岩佐マリンサービス	北海道登別市	94	75	169
2位	芳賀清吾	(有)芳賀鉄工所	岩手県上閉伊郡	75	74	149
3位	佐々木 勉	佐々木自動車板金	広島県因島市	63	66	129
4位	黒田耕三	松本マリンサービス	島根県隠岐郡	66	55	121
5位	隅田高儀	宇和海マリン	愛媛県西宇和郡	61	56	117
"	片山 泉	三谷製作所	愛媛県今治市	58	59	117
※特約店及び販社の部の優勝者は				95	87	182



ディーゼルエンジン部門。左から優勝の岩佐さん、2位の芳賀さん、3位の佐々木さん

「サービスにあたって代替をすすめるため、より長く使っていたら満足を得るし次のご用命につなげたり、みなさんはお店の発展につながる適確な判断と処置を様々な場でしなければなりません。そしてそれはみなさんのサービス力に対するお客さんたちの信頼が高ければ高いほど、思う方向に導くことができます。」

サービス力なくしてお店の発展なし、といえますが、今日は日頃の腕を存分に発揮し、みなさんの技術力を見せつけてください。そして、この大会への参加を機会に一層のレベルアップを図っていただくようお願いいたします」と開会の挨拶を述べるヤマハポート営業部・営業技術課の佐藤東雄課長



船外機実技試験風景



競技を終えたみなさんは「つま恋」に移動しパーティーを。情報交換や歓談が行なわれた





T O P I C S



ヤマハ特約店社長…「男鹿半島の主」を釣りあげる

たいへんオメデタイ話題が届きました。秋田県のヤマハ特約店「秋田オート」の山田貢吉社長さんが去る10月17日、男鹿半島沖で90cm、8.4kgもある真鯛を釣りあげたというお話。山田社長を案内した船頭さんが「男鹿半島の主を釣りあげた」と思わず叫んだそうですが、このほど、その時の模様を伝える「奮戦記」が社長さんより寄せられましたのでご紹介しましょう。

日本海に突出した景勝の地男鹿半島の海は、秋の訪れとともに県内、外からの釣天狗で賑わうが、10月中旬を迎えるとシーズンオフとなり、特に真鯛の立釣り（船釣り）は手を感じさせる。

10月17日午前7時頃、お客さんでも馴染みの船頭から電話があり、久しぶりに潮が来た午前中は狙えそうだと言うことである。竿納めをあれこれ思案していた矢先でもあり一瞬鼓動の高鳴りを覚えた。

永年通い馴れた穴場潮瀬崎とは願ってもない設定場所である。しかし船頭の言う狙えそうな午前中は、どうしても都合がつかない。あとで会社から連絡することにし電話を切る。船頭の折角の好意でありどうにかして表現したかったが、予定の変更は出来そうにない。南東の風と潮流れさえあれば午後狙える筈だと自分に言いかけ思いを抑える。

この季節、空も海も爽に気儘でありそれは船頭が一番よく知っている。午後からの天候も変らないことに賭けて…午後1時30分乗船と連絡し、同行者三浦金治郎氏と打合せ、秋深む男鹿半島を一路目指す。

男鹿市駅前の船木漁具店で小道具一式を準備。餌は、日本にこれ以上の餌はないと、愛想よく美人の奥さんが太鼓判を捺す岩虫を用意し気分爽快に小浜港へ直行する。

この漁港は、樺門前の中間に位置し比較的こじんまりとした磯業中心の港で、和船、船外機が20数隻、80%ヤマハ製品である。

ここで採れるワカメは荒れ潮の中で育つためか、色艶も良く美味と評判が高い。

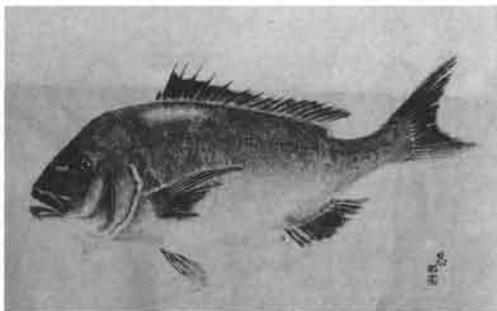
船頭の金信秀氏は、漁船のPPで昨年大船渡で開催したヤマハ漁船展示会にも参加していただいた大のヤマハファン、9月末に納船した光久丸（DY-31A-0A/佐藤光雄氏所有）は金船頭の紹介である。

さて予定通り午後1時30分に乗船し午後2時に投餌する。心配した天候は変化なく、南東の風爽やかに紺碧の海を渡り、心地よく顔を撫でる穏やかな潮の流れ、青い空に大きな色彩の雲模様、釣師冥利に尽きる静まりかえった世界である。万感の想いの中ただ一点の竿先に全神経を集中する。

投餌して30分後、同行の三浦氏にアタリがあり大型の子持ちペラを釣り上げる。その直後私の竿先が大きく律動、逸る気持を抑え二度目のアタリを待つ。3秒経過、角度45度の竿を船底に吸い込む位の強い絞込みがきた。

ドラッグ調整で辛うじて竿を立て直す、が満月のように張った竿に真鯛独特の三段引き、折れるかと思う程強烈な引きである。リールは空転し巻取りが不可能、反転したりリールから道糸がグングン伸びる。ハリス4号、無理をすれば一巻の終り。ハリス切れが頭を横切り、祈るような気持ちである。

前半20分程は、海の王者、真鯛の一方的攻勢で施す術なし、しかしどんなにタフでも長くスタミナが持続する筈がないことは計算済みである。引込む力が幾分弱まって来た、い



よいよ後半戦である。徐々にドラッグを締めながら巻取り攻勢に出るが殆んど一杯締り付けのドラッグも、三段引きの鯛の死に物狂いの抵抗にリールは空転、道糸がまだ先に出る。相当な獲物だぞ。初めて船頭が声をかけてくれた。

過去5kg二枚の経験から多分6kg以上、自己新記録確実なことは竿に伝わる重量感で判断できる。しかし喜ぶのはまだ早い、果して船上に釣り上げ凱歌をあげ得るか、逃げるかも知れない、万事首尾よく釣り上げてからのことである。

あれこれ考えている間も巻取りのクラックを間断なく回す。全身じっと汗ばみ時折背中を玉の汗が走る。前・後半30分余、遂に10メートルほど前方へ紺碧の海をかきわけられるように、海の王者が腹面を上にも両ひれを大きく開いて姿を現わした。いつもは沈着で冷静な船頭もこの時だけは、漁師の血が騒ぐのだから非常に興奮して、いわく「男鹿の主を釣り上げた。50年の漁師生活でこんな大物は始めて見た、と。」

直径二尺余の大きなタモで三浦氏と二人掛りて船上上げたのがそれか間もなかった。

その後のことは、テレビ、新聞等で報道された通りであるが、最後に一言、秋田釣連の役員の方々、報道関係、ボート釣り仲間の皆様から秋田の一流どころ川端料亭「川寿」で盛大にお祝いをしていただいたことに心から感謝申し上げます。

参考 真鯛 ●全長90cm ●重量8.4kg ●道糸8号・200m ●ハリス4号・24m ●ハリ海津16号 ●オモリ130号 ●餌、岩虫、ふさがけ

写真・秋田魁新聞社提供

運輸省型式承認

作業用救命衣

新発売

防寒・防水性を持ち、
寒冷地での作業に最適です。

フロックコートL型

部品番号/90890-43192
標準現金価格 ¥16,500



フロックコートXL型

部品番号/90890-43193 標準現金価格¥16,500

TW-9Y型

両脇に強力ナイロンゴムひもを使用、袖ぐりが大きく防寒衣の上からでも着用できます。



部品番号/90890-43194
標準現金価格¥6,400

TW-6F型

従来の救命胴衣に比べ、非常に薄く作業がらくで、しかも浮力は基準を大きく上回っています。



部品番号/90890-43195
標準現金価格¥5,700

LW-6型

従来の小型船舶用救命胴衣のベストセラー。作業用救命衣として新たに型式承認を取得しました。



部品番号/90890-43196
標準現金価格¥4,800

作業用救命衣は、船舶安全法による法定備品の規定とは別に、船員法の船員労働衛生規則で、その対象となる船舶〔5トン以上の一般船（パワーボート、セールボートを含む）、及び30トン以上の漁船であって船員の雇用契約を行なっている船舶〕での作業者は運輸大臣の型式承認を得たものを着用することが義務づけられました。



新発売の《ダックリング》が "強化プラスチック技術協会・会長賞"を受賞!

強化プラスチック商品とその技術の見本市ともいえる「FRP CON-EX '80」が11月11日から3日間・大阪市の「大阪科学技術センター」で盛大に開催され、これに出展した《YAMAHA-10・ダックリング》がこの催しを主催した社団法人・強化プラスチック技術協会の会長賞を受賞しました。

これに出展した多数の製品の中からすぐれた製品に贈られる「製品賞」は、FRP製品に関する「Gマーク」。つまり、グッドデザイン賞ともいえるもの

で、「会長賞」はその中からとくにすぐれた製品に贈られるもの。《ダックリング》は、技術、デザイン、アイデア、応用、経済性、業界貢献度等においてとくに優秀であるとの受賞となりました。



誕生、海のヤマハに若い力。 ヤマハドライブ船 YD-24-0A 新発売



すばらしい作業性。 力強い加速と粘り。

海のヤマハに、和船とディーゼルを組み合わせた新しいタイプの「ヤマハドライブ船」が生まれました。

実績ある船づくりの経験とディーゼルづくりで得た確かな信頼、さらに船外機をつくり続けた技術が息づく経済性と機動性。《作業に最も適した船づくり》を基本姿勢に、ヤマハが生みだした若い力です。



1 作業性・積載性は抜群。 ゆとりある船上スペースです。

エンジンが艇の後ろにあり、フロア面積は6.24㎡と広びろ。船上はまるまる作業スペースとして使えます。積載能力も0.7トンと大型です。



2 動力をムダなく 走りに替える船型です。

和船・漁船づくりの豊かな経験から生まれたヤマハドライブ船。磨きぬかれた船型が効率の良い航走性能を発揮します。

3 高速時でも 前方視界が保てます。

このタイプの船にありがちだった高速運転時の前方視界の悪さを、船体バランスを仕様踏元

の工夫で改善。つねに良好な視界が保てます。

4 スピードとパワーを備えた 高出力エンジンです。

小型・軽量・高出力の高速型ディーゼルエンジンです。重荷時にも定評あるたくましい力で期待に応えてくれます。

5 燃料には軽油とA重油の 使用が可能です。

ヤマハ独自の燃焼方式により軽油あるいはA重油が使用できます。効率の良いパワーがえられ経済性にもすぐれて

います。

6 前部動力の取り出しが 簡単にできます。

ローラー、揚網装置など漁業に必要な作業機の動力がエンジンの前部から、簡単に取り出せます。

7 リモートコントロール式で 操船も容易です。

予熱プラグを装備。寒冷時もキー操作ひとつで軽くスタート。あとはリモートコントロールでスピードや、船の前進後進もきわめてスムーズです。

8 操舵角は45度。 旋回性にすぐれています。

左右45度の操舵角。小廻りが利いて方向転換も容易です。また、ジョイント式で操船しやすい舵棒は、舵の重さが調節できるステアリングフリクションタイプで、安全性を高めています。

9 浅瀬での作業も 安心です。

このクラス最大の73度までチルトアップします。また、レバー操作とドライブ引き上げで簡単に浅瀬航走角度に変えられ、機動力に優れています。

艇 体		エ ン ジ ン			
全 長	7.24m	型 式	水冷4サイクルディーゼル	オルタネーター	12V-400W
全 幅	1.80m	気筒数・配列	2気筒一直列	予 熱 装 置	シーズド型予熱プラグ
全 深 さ	0.72m	内 径 × 行 程	91.5mm × 95mm	バ ッ テ リ ー	12V-100AH×1 (寒冷地仕様12V-120AH×1)
計画総トン数	1.73t	総 排 気 量	1249cc	冷 却 方 式	海水直接冷却
最大積載量	700kg	連続定格出力	20PS/2000r.p.m.	使 用 燃 料	軽油又はA重油
艇 体 重 量	680kg	始 動 方 式	電動スターター式(12V-1.4kW)		