

Chantey

NEWSLETTER FOR YAMAHA MARINE DEALERS

Diciembre 2017

No. 166

Versión española



ÍNDICE

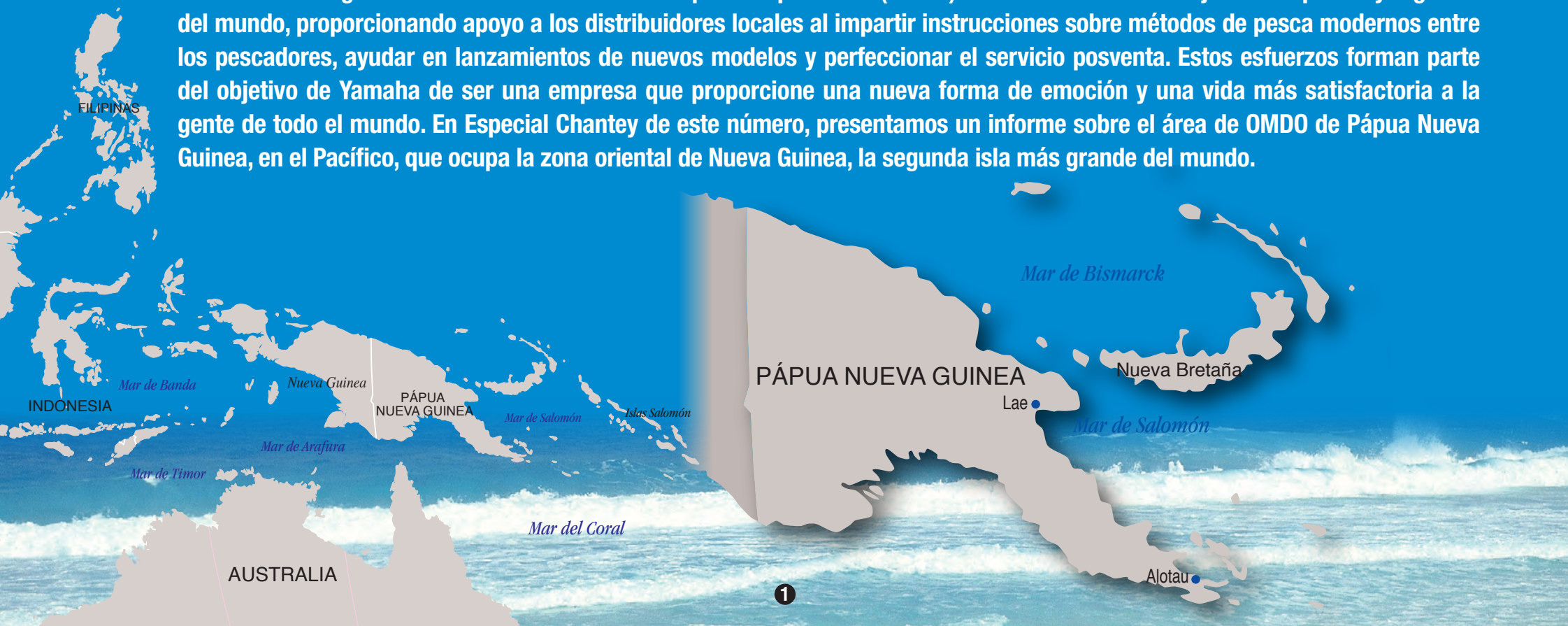
- P1: Especial Chantey: Intentando poner la producción al día en Pápua Nueva Guinea
- P3: Consejo puntual para el servicio técnico: Aceite de engranaje
- P4: Kurt se va de pesca a Australia: La captura que soñaba desde mi infancia
- P5: Actualidad mundial: Concesionarios líderes chinos visitan los EE.UU. y otras noticias

YAMAHA MOTOR CO., LTD., Marine Business Operations, 2500 Shingai, Iwata, Shizuoka 438-8501, Japon

Especial
Chantey

Intentando poner la producción al día en Pápua Nueva Guinea

La unidad de negocios de Overseas Market Development Operations (OMDO) de Yamaha Motor trabaja en 140 países y regiones del mundo, proporcionando apoyo a los distribuidores locales al impartir instrucciones sobre métodos de pesca modernos entre los pescadores, ayudar en lanzamientos de nuevos modelos y perfeccionar el servicio posventa. Estos esfuerzos forman parte del objetivo de Yamaha de ser una empresa que proporcione una nueva forma de emoción y una vida más satisfactoria a la gente de todo el mundo. En Especial Chantey de este número, presentamos un informe sobre el área de OMDO de Pápua Nueva Guinea, en el Pacífico, que ocupa la zona oriental de Nueva Guinea, la segunda isla más grande del mundo.



Especial Chantier Intentando poner la producción al día en Pápua Nueva Guinea

Yamaha goza de una importante cuota en el mercado de Pápua Nueva Guinea y de una creciente demanda de sus embarcaciones. Este éxito lo comparte desde hace unos 30 largos años con Samarai Plastics Ltd. (Samplas), constructor de embarcaciones que suministra sus barcos bajo un contrato exclusivo para Ela Motors.

Pápua Nueva Guinea depende en gran medida del transporte acuático y no cuenta con una red de carreteras que facilite el transporte terrestre, por lo que los “dinghuis” Yamaha, nombre por el que son conocidos por sus habitantes, son el alma de la industria de transporte. Podemos ver que absolutamente todo, desde las personas y los bidones de combustible hasta los productos agrícolas, pescado e incluso vehículos, se transportan de maneras muy creativas por vías acuáticas en este país. Ela Motors vende cada mes más de 100 embarcaciones y motores fueraborda de Yamaha para satisfacer y sostener las necesidades de la gente local. Sin estas embarcaciones, tendrían que usar los botes más tradicionales de transporte, y a veces más peligrosos, como las canoas de madera “Dugout” a remo. A veces, tienen que navegar a destinos en la isla principal o en las pequeñas regiones isleñas.

La fábrica de embarcaciones de Samplas se fundó en Alotau, en la zona suroriental de Pápua Nueva Guinea, y contaba con hasta 80 empleados hasta que el 27 de octubre de 2016 un trágico incendio eléctrico destruyó completamente la fábrica. Los moldes de embarcaciones, maquinaria, material almacenado y un gran stock de botes nuevos fueron arrasados por el intenso calor originado en el incendio. Ela Motors respondió rápidamente a la crisis brindando su apoyo a los esfuerzos de Samarai Plastics de construir una fábrica provisional mientras que se construía una nueva fábrica en Lae, la segunda ciudad más grande



del país. Esta fábrica también tenía como objetivo llevar la construcción de embarcaciones a una nueva era en Pápua Nueva Guinea.

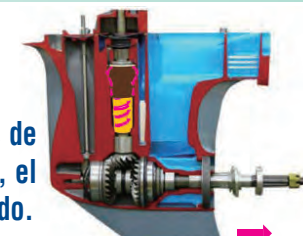
En la instalación provisional rápidamente reconstruyeron los moldes y iniciaron una producción a pequeña escala, mientras que en Lae Ela Motors construía la nueva fábrica. Utilizando alguna nave existente fuera de uso, la nueva fábrica empezó a trabajar en julio de 2017, solo nueve meses después del incendio. No obstante, se dieron cuenta en seguida de que los elementos predominantes

como el viento y el sol no eran compatibles con la nave utilizada, por lo que decidieron construir un nuevo tejado para alojar una línea de producción más eficiente, cuya obra se terminará a finales de 2017. Esta nueva fábrica no solamente ayudará a dar respuesta a la creciente demanda de embarcaciones en todo el país sino también satisfecerá la actual demanda y facilitará aprovechar oportunidades de exportación.

Dan Power, General Manager, Yamaha Operations, Ela Motors

Aceite de engranaje

El aceite engranaje es el que lubrica las piezas de la unidad inferior de un motor fueraborda. Los engranajes de la unidad motriz se someten a altos niveles de presión de contacto y a las velocidades de desplazamiento al engranar, creando unas condiciones de uso extremadamente duras. Debido a este entorno severo, el aceite de engranaje requiere una alta resistencia a las presiones extremas para asegurar que la capa lubricante no se rompa y que el engranaje no quede gripado.



Aceite de engranaje

Tipos de aceites de engranaje

Los aceites de engranaje se clasifican mediante la puntuación de Lubricantes de Engranaje (GL) del Instituto Americano del Petróleo (API). Tanto más alta es la puntuación del aceite, cuanto más soporta mayores presiones extremas.

El sistema de transmisión de un motor fueraborda suele usar un aceite puntuado como GL-3 o mayor, pero cada tipo de fuerabordas tiene asignada la puntuación del aceite que debe usarse.

El aceite de engranaje contiene aditivos sulfurosos o fosforosos para presión extrema (EP) con excelentes propiedades contra desgaste y gripaje. Tanto más alta es la puntuación del aceite, cuanto mayor es el contenido de estos aditivos. Los aceites de GL-4 son superiores a los de GL-3 y los de GL-5 son superiores a los de GL-4 en términos de rendimiento bajo presiones extremas y de resistencia al desgaste.

Puntuación GL de API	GL-3	GL-4	GL-5
Cantidad de aditivos EP	Baja		Alta
Rendimiento EP / Resistencia al desgaste	Bajo		Alto

Estos componentes químicamente activos se adhieren firmemente a las superficies metálicas, originando una reacción química con los metales que permite formar la capa lubricante protectora que soporta presiones extremas. Una excesiva cantidad de estos componentes químicos en los aditivos potencialmente pueden causar efectos adversos como dañar superficies metálicas. Es por ello que, teniendo en cuenta estos factores, debe usarse el aceite asignado a cada motor fueraborda.

El uso de un aceite con una puntuación más baja que la especificada puede causar gripaje, mientras que el uso de un aceite con una puntuación más alta puede causar un zumbido indeseado. Se puede pensar que no habría problemas si se usa un aceite de GL-5 para todos, pero una puntuación más alta no significa que el aceite sea de mejor calidad o que aporte un mejor rendimiento, por lo que asegúrese de usar el aceite de la puntuación indicada en el Manual de Usuario.

Aceite de engranaje turbio

Cuando se cambia el aceite de engranaje de la unidad inferior, el aceite usado puede que se haya unturbiado o adquirido un color lechoso. Ello es debido a que se ha infiltrado agua en la unidad motriz y se ha mezclado con el aceite, provocando un color lechoso. La causa de la filtración de agua en la unidad motriz puede ser una de las siguientes:

1. Sellado deficiente del eje de la hélice (sellado de aceite dañado)
2. Sellado deficiente del tornillo de drenaje (tapón flojo o junta dañada)
3. Sellado deficiente del tapón de nivel de aceite (tapón flojo o junta dañada)
4. Sellado deficiente del conjunto eje de tracción (junta tórica o junta de aceite dañados)
5. Sellado deficiente del conjunto vara de cambio (junta tórica o junta de aceite dañados)

Cuando fallan las juntas del aceite del eje de la hélice, con mayor probabilidad la causa puede ser que estén dañados los labios de la junta, debido a los sedales u otro tipo de desechos enredados al eje de hélice. En cuanto a las juntas para el tornillo de drenaje y el tapón de nivel de aceite, estas piezas se aprietan hasta llegar a ser aplastadas o deformadas para que sean más estancas, por lo que nunca pueden reutilizarse. Reemplace siempre estas juntas por unas nuevas.

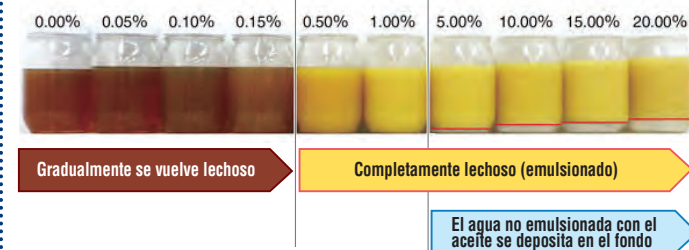
El aceite de color lechoso debido a la intrusión de agua ha perdido su rendimiento como lubricante, lo cual puede causar daños al engranaje, agarrodamiento de cojinetes y otros problemas similares. Cuando se cambia el aceite de engranaje, asegúrese de revisar su color y viscosidad, etc., para que no presente signos de intrusión de agua u otras anomalías.

El color lechoso del aceite depende del grado de la intrusión de agua

¿Se puede saber visualmente por su color el volumen de agua que haya entrado en el aceite? La foto de la derecha indican los cambios visibles en el color de un aceite de engranaje nuevo a medida que se va mezclando con más agua.

Aunque los resultados pueden variar en el caso de un aceite dispuesto en una unidad motriz en funcionamiento, el aceite se vuelve cada vez más lechoso

al mezclarse con agua aunque sea en poca cantidad. Aun en el caso de que el aceite contenga agua solo en un 0,5% de su volumen, adquiere un aspecto cada vez más lechoso y blanquecino a medida que continúa su infiltración.



*Estos ejemplos muestran el estado del aceite 48 horas después de su mezcla con agua.

Este hecho, trasladado en términos del volumen del aceite de engranaje especificado para la unidad motriz de un motor fueraborda, significa que solo 2cc de agua infiltrada en el engranaje de un F30B (volumen de aceite 430cc) y solo 8cc para un motor fueraborda grande como el F350A (volumen de aceite 1.520cc) bastan para causar este grado de emulsión. Una vez que usted comprueba que se ha infiltrado agua en el aceite y que haya adquirido un aspecto lechoso y blanquecino, deberá desmontar la unidad interior y limpiarla completamente, o bien deberá purgar repetidamente el sistema de aceite hasta que haya eliminado todo el agua. En caso contrario, el agua residual, por exigio que sea su volumen, en el aceite contaminado volverá a causar el mismo problema en la unidad motriz.

Asimismo, no se debe cambiar el aceite justo después de sacar el motor fuerabordas del agua (cuando todavía está mojado el tornillo de drenaje o tapón), o cuando el motor está expuesto a la lluvia o a las salpicaduras de oleaje, etc., ya que una pequeña cantidad de agua podría mezclarse con el aceite y este vuelve lechoso.

A diferencia del aceite de motor, no se puede esperar a que se evapore el agua residual en la unidad motriz debido al calor generado por el funcionamiento del motor fueraborda. Cualquier cantidad de agua que entre en la unidad motriz permanecerá en ella, por lo tanto tenga mucho cuidado de no dejar entrar agua cuando usted cambia el aceite de engranaje.

Asegúrese de realizar el cambio de aceite de engranaje usando siempre el tipo especificado del mismo a una frecuencia indicada de acuerdo con el procedimiento correcto.



Kurt se va de pesca a Australia



Serie Australia No.4

La captura que soñaba desde mi infancia

Este artículo será la última entrega de la serie “Kurt se va de pesca a Australia”. Para una captura adecuada para esta última historia, busqué directamente la primera en mi lista de las capturas de ensueño: el *barramundi*, que significa “pez fluvial de gran tamaño” en el idioma de los aborígenes de Australia.

El *barramundi* es uno de los objetivos más buscados de la pesca deportiva en Australia. Frecuentemente se informa de este pez en los programas televisivos sobre la pesca deportiva en Japón, por lo que se ha convertido en una captura de ensueño también para muchos aficionados japoneses. Había una época en que yo también quería capturar un *barramundi* e incluso llegué a comprar el aparejo especial para este pez en Japón antes de mi traslado a Australia. Por lo tanto, saqué este aparejo de mi caja y reservé un servicio de guía de pesca en el concesionario In & Outboard Marine de Darwin, la meca para la captura del *barramundi*. El viaje a Darwin fue muy largo pero por fin pude intentar capturar este pez de mi ensueño.

El método de captura que usé esta vez fue el curricán. Usé un señuelo de inmersión especial para el *barramundi* para pescar al curricán por detrás del barco. No obstante, a diferencia de otros tipos de la pesca al curricán, no se trata de colocar la caña en su soporte, sino el truco para capturar el *barramundi* es sujetar la caña e ir agitándola para atraer el pez.

Curricaneando a lo largo de una orilla donde los cocodrilos se adormecen al sol, mantuve el señuelo trabajando para dar con la sacudida de un *barramundi* hasta que, sin ningún aviso, la caña se arqueó completamente hacia abajo. Al instante, oí un chapoteo explosivo detrás



del barco y vi cómo rompía el pez la superficie del agua. ¡Definitivamente era un *barramundi*! Me dije que tenía que mantener la calma—mi corazón latía aceleradamente—y bajé el extremo de mi caña de pescar al agua para que no brincara más y que no se escapara. El pez siguió batallando aún después de haberlo sujetado al costado del barco. Tuve que trabajar con sumo cuidado hasta que conseguimos colocar la red debajo de él y sacarlo del agua. ¡Levanté mi puño en señal de triunfo! Por fin se ha hecho realidad mi sueño de infancia.

Por último, me gustaría agradecer de corazón a Stuart y Brad, de In & Outboard Marine, su apoyo en uno de los viajes pesqueros más cruciales de mi vida.

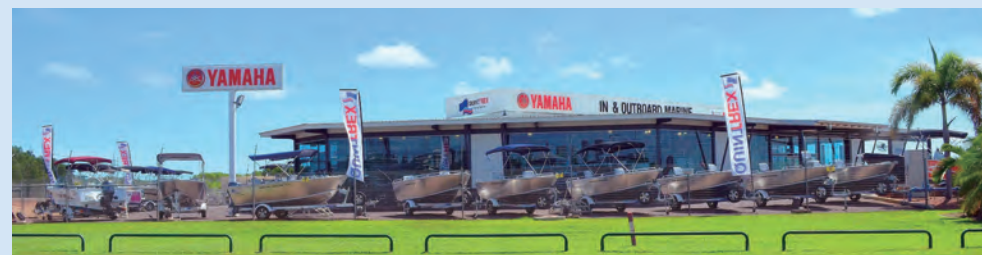
Kurt Takayanagi, YMA

El concesionario que ayudó a Kurt a lograr su captura de ensueño

In & Outboard Marine, ubicado en primera línea de mar en la ciudad de Darwin, capital del Territorio del Norte de Australia, es un concesionario Platino de Yamaha y es uno de los más importantes del país. Se fundó en 1984, empezando su colaboración con Yamaha en 1987. Hoy en día comercializa una amplia línea de motores fueraborda Yamaha de 2 y 4 tiempos.

En sus más de 30 años en el negocio, In & Outboard Marine ha ganado muchos premios por su servicio y excelencia, como el ganador del Gran Premio del Técnico Náutico de Yamaha de 2006 y su actual condición de Concesionario Platino. Tal y como menciona Kurt Takayanagi en su último artículo de pesca deportiva,

le ayudó proporcionando unos guías de pesca para lograr su soñada captura de un *barramundi*. Dado su alto nivel en el servicio al cliente y sus numerosas contribuciones al ocio marino de Australia, In & Outboard Marine es reconocido como uno de los mejores concesionarios de productos náuticos del país y esperamos que consiguamos esta excelente colaboración por muchos años más.



Concesionarios líderes chinos visitan los EE.UU.

Del 20 al 21 de noviembre de 2017, unos 50 presidentes y empleados de los concesionarios que lograron los mejores resultados de venta en China fueron invitados a los EE.UU., donde asistieron a la Reunión de Concesionarios Chinos celebrada en Atlanta. Después de la reunión, los representantes de Yamaha Motor China Co., Ltd. (YMCN) presentaron la evaluación del año en curso y anunciaron las políticas empresariales para el año que viene.

El grupo visitó también Yamaha Motor Manufacturing Corporation of America (YMMC), en la que se fabrican WaveRunners, y Yamaha Jet Boat Manufacturing U.S.A., Inc. (YJBM), en la que se construyen embarcaciones deportivas. El grupo escuchó con suma atención las explicaciones sobre la historia de la fábrica y varios procesos de fabricación en la visita a sus dependencias. En YJBM tuvieron

ocasión de probar el 242X E-Series y el AR195, lo que profundizó su conocimiento de los productos y su calidad.

El evento en su conjunto resultó una experiencia inspiradora y motivadora para los representantes comerciales, que ya preparan sus políticas para la temporada que viene. Esperemos que estos concesionarios vuelvan a realizar su excelente labor también el año próximo.

Ayano Mabuchi, 1st Marketing Div., Marine Business Operations, YMC



Viaje de los concesionarios de Eduardoño a Japón

En noviembre de 2017, con el fin de celebrar su 70 aniversario, Eduardoño SA, distribuidor colombiano de productos náuticos de Yamaha Motor, organizó un viaje a Japón para sus concesionarios selectos para elevar su ánimo, infundir aún más la filosofía de negocio 3S y fomentar registros de garantía. Los participantes fueron aquellos concesionarios que finalizaron en los 10 primeros puestos del concurso de venta 2016 de Eduardoño.

El viaje, que duró casi una semana, se inició el 8 de noviembre y su itinerario no solo brindó a los concesionarios con la oportunidad de experimentar de primera mano la cultura japonesa, sino también incluyó una visita a Yamaha Motor, donde fueron recibidos con una fiesta de bienvenida, una visita a la fábrica y más actividades. Los participantes comentaron que conocer la cultura japonesa, reunirse con la gente de Yamaha y visitar la fábrica fueron una experiencia motivadora que van a aprovechar en adelante y que fue emocionante el amabilísimo trato con el que los recibieron sus anfitriones japoneses. Asimismo, los anfitriones de YMC observaron que el sincero deseo de los concesionarios por conocer Yamaha y la cultura japonesa indicó en buena medida la razón por la que ellos figuraban



entre los 10 mejores concesionarios.

Todos los participantes estuvieron de acuerdo en que el viaje reforzó el sentido de unidad entre los concesionarios, Eduardoño y Yamaha. Agradecemos a todos los involucrados por haber hecho de este viaje un éxito rotundo.

Jin Matsuno, 1st Marketing Div., Marine Business Operations, YMC

Nota del editor



Otro año ya se acerca a su fin. Espero que todos ustedes hayan disfrutado la lectura de *Chantey* y obtenido alguna información útil para su negocio náutico. Les agradecemos que dediquen su tiempo a leer nuestros artículos y a todos los que nos hayan enviado sus noticias e historias. Yamaha Motor desea a todos ustedes un Feliz Año Nuevo.

Página web de fuerabordas Yamaha ➔ <https://global.yamaha-motor.com/business/outboards/index.html>

Página web de WaveRunner ➔ <https://global.yamaha-motor.com/business/waverunner/>

Se puede visualizar el Canal Yamaha de Fuerabordas en YouTube.

Canal Yamaha de Fuerabordas ➔ <https://www.youtube.com/user/Yamahaoutboardmotors>