



Yamaha Motor Co., Ltd., Marine Business Operations,
2500 Shingai, Iwata, Shizuoka 438-8501, Japon

Especial Chantey



Imagen proveniente del folleto del perfil de la empresa de 1969 "Salto adelante Yamaha"



Sesenta años de motores fueraborda de Yamaha: una historia de desafíos que desembocaron en una fiabilidad imbatible

Este 2020 los motores fueraborda de Yamaha cumplen sesenta años. En 2019, se alcanzó el hito de 12 millones de producción total de motores fueraborda de Yamaha, del que disfruta ya muchísima gente en mares, lagos y ríos de todo el globo. Yamaha goza de una sólida reputación en todo el mundo como marca de motores fueraborda, si bien sus primeros años no fueron una travesía tan fácil. Yamaha hubo de superar grandes obstáculos y no pocos reveses durante su singladura -a menudo mediante un repetitivo



El primer modelo de motor fueraborda de Yamaha, el "P-7"

procedimiento de prueba y error- para construir productos que han logrado ganarse el cariño de la gente. Y, a pesar de las muchas dificultades que ha tenido que hacer frente, el equipo de Yamaha involucrado en la ingeniería, la fabricación, el marketing y el servicio de nuestros motores fueraborda superó todos los obstáculos, encarnando el "Espíritu de Desafío" en el corazón de la cultura corporativa de Yamaha Motor. Y los nuevos horizontes que abrieron se manifestaron siempre con nuevos desafíos.

Nota: El contenido y las expresiones de la foto pueden variar de las reglas y regulaciones actuales.

Los manuales de propietario fueron los únicos materiales para los primeros desarrollos

En 1953, el fundador de Yamaha Motor, Genichi Kawakami, realizó un viaje de estudios y observación de 90 días en Estados Unidos y Europa, muy poco después de asumir el cargo de presidente de la empresa. En muchas ocasiones durante su viaje, vio a gente disfrutar de su tiempo libre en el agua, y llegó a la conclusión de que el ocio náutico algún día llegaría también a Japón. Tras volver a casa, Kawakami adquirió un yate de navegación para comprender mejor, mediante la experiencia de

primera mano navegando en el lago Hamana, los principales atractivos del ocio marino.

Su yate llevaba un motor fueraborda de una prominente marca americana, pero se rompía con asiduidad, de modo que lo cambió por otro de una marca japonesa. Sin embargo, aunque se dio cuenta de que sufría menos problemas mecánicos, su rendimiento no se acercaba ni de cerca al del motor fueraborda americano.

Sesenta años de motores fueraborda de Yamaha

Los manuales de propietario fueron los únicos materiales para los primeros desarrollos
Construyendo motores fueraborda de Yamaha para soportar condiciones de uso rigurosas

Este hecho inspiró una idea al presidente Kawakami: si no existía un motor fueraborda con esas peculiaridades, Yamaha debía fabricar uno. En esa época, no obstante, Japón estaba aún en los inicios del periodo de rápido crecimiento económico de la posguerra. Los electrodomésticos acababan de llegar a los hogares japoneses, de modo que la mera idea de salir a navegar en barca los fines de semana no estaba en las mentes de la mayoría. El presidente Kawakami sabía que, aunque tuvieran éxito en el desarrollo de un motor fueraborda, no era un buen negocio venderlos si nadie estaba interesado en comprarlos. Por ello, llegó a la conclusión de que, por el momento, debía enfocarse en los usos comerciales, por ejemplo, en los pescadores que necesitaban modernizar sus barcas. Así, dio inicio a su desarrollo.

El equipo de desarrollo para el P-7, el primer motor fueraborda de Yamaha, consistía de solo dos ingenieros. Al comienzo de todo, la única información que se les dio para trabajar fue una serie de catálogos y panfletos de motores fueraborda vendidos en el extranjero en aquella época. Era, a todas luces, un proceso de prueba y error en cada uno de los pasos que tomaron. En 1958, lograron construir un prototipo de 250 cc basado en el motor de la moto de Yamaha YD-1, pero debido a contratiempos, como roturas en el ensamblaje del motor, el proyecto de construir un motor fueraborda comercializable se dejó de lado. En ese momento, los ingenieros se dedicaron a establecer criterios para la prueba de productos durante su desarrollo, y sometieron al prototipo a repetidas pruebas de 24 usando los depósitos de agua para apagar incendios como tanques de prueba improvisados. Las pruebas se realizaban hasta que algo se rompiera, luego se examinaba el motor y se buscaba una forma de repararlo. En 1960, se completó por fin un motor fueraborda listo para salir al mercado. Se



La fábrica de Showa Seisakusho, dónde se fabricaron los primeros motores fueraborda de Yamaha

lanzó con el nombre de P-7, con un plan de producción de 200 unidades mensuales. Esto marcó el inicio de la historia de los motores fueraborda de Yamaha.

Sin embargo, el P-7 a duras penas podía llamarse un motor fueraborda

de primera. Era ruidoso y vibraba considerablemente. Tal como uno de los ingenieros recuerda con una irónica sonrisa: "Los pescadores que de hecho lo usaron a menudo bromeaban sarcásticamente diciendo: 'Menudo ruido hace. Qué menos siendo un motor fueraborda que viene de una empresa que fabrica instrumentos musicales'".

No fue hasta después de un año del P-7, en noviembre de 1961, que los motores fueraborda de Yamaha empezaron a ser reconocidos y aceptados en el mercado. Esto llegó con el lanzamiento de nuestro segundo modelo, el P-3, propulsado por un motor monocilíndrico 3 hp de 63 cc con aerofriador. Fue desarrollado precisamente para las necesidades del mercado comercial en expansión, donde los motores 3 hp eran de hecho la norma.

El P-3 se desarrolló teniendo mente la durabilidad y la resistencia a la corrosión, y era especialmente resistente a la abrasión. Esto era debido a la exclusiva aleación de aluminio que utilizaba, que contenía silicona. Fue también el primer motor fueraborda doméstico que usaba partes moldeadas a presión, gracias a lo cual se logró un modelo más ligero y compacto. Se puso también una atención especial en fabricar un motor fácil de arrancar y manejar.

A diferencia del P-7, en el que el desarrollo se basaba enteramente en un proceso de prueba y error, el P-3 fue desarrollado y refinado a base de las mismas valoraciones del mercado. Podría decirse que representa la primera vez que Yamaha incorpora el sentir del mercado en un producto. Siempre que surgía alguna queja sobre el desempeño después de su lanzamiento, los ingenieros de Yamaha hacían visitas frecuentes a sus distribuidores para que les explicaran el problema directamente o incluso escuchaban la opinión del usuario de primera mano. Después, se valían de estas observaciones para encontrar soluciones y hacer mejoras.

Cuando se corrió la voz del fácil manejo del P-3, pronto comenzaron a aparecer cada vez más en los puertos pesqueros de Japón, donde la mayoría de las barcas tenían motores fabricados por otras marcas. En una ciudad pesquera de la región este de la prefectura de Chiba, se dice que solo se tardó un año para que prácticamente todas las barcas del puerto cambiaran sus motores a un

fueraborda P-3 de Yamaha. El casco amarillo del motor fueraborda -diseñado por una mujer- parecía un sombrero, por lo que fueron llamados cariñosamente los "sombreros amarillos de Yamaha", primero por los pescadores y luego por todos sus usuarios.



▲ De un folleto que anunciaba el P-3 "Esta es una foto tomada en aquella época. Asegúrate de llevar siempre un chaleco salvavidas a bordo de una barca."



▲ Este propietario utilizó su P-3 durante casi 30 años (cortesía de Yamaha Marine News, publicada en 1990)

Construyendo motores fueraborda de Yamaha para soportar condiciones de uso rigurosas



Pakistán Este (actual Bangladesh) en 1967. Hay muchas barcas, pero muy pocas estaban motorizadas.

En 1967, el presidente Kawakami mantuvo una reunión con el embajador de Pakistán en Japón. El embajador le dijo que durante la época de lluvias de Pakistán, las carreteras se inundaban tanto que los autobuses

no podían circular. Kawakami le respondió diciéndole que Yamaha fabricaba motores fueraborda y que quizás podrían servirle de ayuda. Esto dio inicio a la aventura de Yamaha Motor en los mercados internacionales de motores fueraborda.

Cuando los ingenieros de Yamaha viajaron por primera vez al entonces Pakistán Este (actualmente Bangladesh) y vieron el sistema de incontables canales y el uso extensivo del transporte por agua en las regiones costeras del país, quedaron impresionados por la potencial demanda de motores fueraborda. Sin embargo, había un buen puñado de obstáculos que había que superar antes de que los motores fueraborda pudieran introducirse con éxito. Uno de los más inmediatos era la forma de las barcas tradicionales del país. Eran barcas con dos extremos, en las que no podía ensamblarse un motor fueraborda sin las debidas modificaciones. Después de un proceso de prueba y error, el nuevo motor fueraborda P125AK fue desarrollado a la vez como un nuevo tipo de barca en que podía ensamblarse un motor fueraborda, a medida de las necesidades del mercado. El potencial que podía ofrecer esta combinación suscitó grandes expectativas en Pakistán.

Sesenta años de motores fueraborda de Yamaha

Construyendo motores fueraborda de Yamaha para soportar condiciones de uso rigurosas. Los avances técnicos llevaron a modelos mayores y a su reconocimiento en el mercado global

Sin embargo, ese no fue el último de los obstáculos que Yamaha hubo de hacer frente para llevar sus motores fueraborda a Pakistán. Después del P125AK, se introdujo el aún más novedoso P250K, pero se vio asolado por problemas mecánicos, que vinieron acompañados de multitud de quejas de los clientes. Yamaha Motor respondió rápidamente enviando técnicos de Japón para estudiar la situación. Lo que vieron fueron las duras condiciones de uso a las que los motores fueraborda estaban sujetos. Estos motores eran modelos de uso comercial, así que, si se rompían, afectaban de forma inmediata y directa a la vida de su propietario. Al comprender la gravedad de la situación, cada vez que ocurría un problema, la empresa enviaba rápidamente un equipo de ingenieros y técnicos para resolver minuciosamente los incidentes. Este estilo de rápida respuesta en el mismo campo se convirtió en una actitud básica de Yamaha en el mercado de motores fueraborda, algo que sobrevive hasta hoy. Sus repetidos esfuerzos alimentaron en los usuarios la seguridad de que Yamaha siempre estaría ahí para resolver cualquier problema que surgiera, de modo que esta reputación se extendió rápidamente por todos los mercados de Asia. Además, estas primeras exportaciones de motores fueraborda a Pakistán pusieron los cimientos para una excelente red de servicios que se asoció mundialmente al nombre de Yamaha.

En la década de 1970, Yamaha fortaleció sus relaciones con los mercados emergentes de todo el mundo. Los motores fueraborda de Yamaha se extendieron exitosamente en los mercados de América y Europa, donde los fabricantes de motores fueraborda nunca se habían aventurado antes. Se extendieron también por África, América Central y del Sur, Oriente Medio y el Sur y Sureste Asiático, así como por las islas del Pacífico. En cada una de estas áreas, Yamaha continuó realizando activamente su servicio posventa. Sin embargo, en muchas ocasiones los motores fueraborda simplemente se dejaban oxidar cuando se rompían por primera vez. Esto llevó a Yamaha a enviar personal técnico para realizar un servicio de demostraciones, viajando de aldea en aldea de pescadores para realizar el mantenimiento de los motores fueraborda que se utilizaban en cada región. No había lugar en el mundo que los ingenieros de Yamaha y su personal de servicio no visitaran. En estas regiones, un motor fueraborda era un bien muy preciado, crucial para la vida cotidiana de las personas. Además de proveer servicios para los



◀ Una campaña de servicios para el P165G llevada a cabo con los mecánicos locales en Sri Lanka.

▶ El modelo E40G que fue producido para el mercado de Indonesia todavía es un modelo muy vendido aún hoy.

motores fueraborda de Yamaha, el personal de servicio trabajaba también para reparar motores abandonados de otras marcas. Por supuesto, el conocimiento y la experiencia ganada en el trabajo de campo fueron incorporados en el desarrollo de los nuevos productos. De esta manera, Yamaha Motor creó gradualmente una nueva categoría de motores fueraborda de uso comercial, con una línea de productos diversificada para ajustarse a las necesidades y condiciones de uso de cada región. Estos esfuerzos de refinamiento desembocaron en la línea Enduro de motores fueraborda que tanto cariño se ha ganado entre la gente y del que muchos dependen en su trabajo todavía hoy en todo el mundo.



Los avances técnicos llevaron a modelos mayores y a su reconocimiento en el mercado global

Después de construir una sólida base en el mercado de motores fueraborda de uso comercial, Yamaha aceptó el desafío de desarrollar modelos con mayores caballos de potencia para uso recreativo, pero no fue fácil alcanzar a los fabricantes de motores fueraborda establecidos en EE.UU. Lo que hizo entonces Yamaha en 1974 fue poner a la venta el modelo 55A desarrollado conjuntamente y propulsado por un motor de 2 cilindros de 760 cc de refrigeración líquida. Este modelo presentaba nuevas y exclusivas tecnologías que incluían un cárter de una pieza totalmente carbonizado, una biela conectora de 2 piezas (ensamblada) y un encendido de descarga capacitiva (CDI). Esto se convirtió en la base a partir de la cual Yamaha desarrolló su nueva línea de motores fueraborda con más caballos de potencia.



El 55A sirvió para que Yamaha se introdujera en la categoría de motores de elevados caballos de potencia. Su motor de 760 cc de dos cilindros con refrigeración líquida se basaba en tecnologías únicas, como un cárter de una pieza totalmente carbonizado, una biela conectora de dos piezas y mucho más.

El año 1982 se lanzaron los modelos 200A y 220A que bombeaban por encima de los 200 hp. Luego, en septiembre de 1983, después de la disolución del vínculo entre Yamaha y Brunswick Corporation, la empresa lanzó toda una línea de motores fueraborda de marca Yamaha en una de las ferias comerciales náuticas más grandes del mundo en Chicago, EE.UU. Este evento en suelo americano señaló la entrada de Yamaha como fabricante de motores fueraborda en el mercado norteamericano. La gran confianza que Yamaha se había granjeado durante sus años de experiencia en los mercados de uso comercial ayudó a que sus motores fueraborda fueran bien recibidos globalmente en el mayor mercado de motores fueraborda del mundo en América del Norte.



El muy vendido modelo 85A, lanzado en 1978, todavía sigue en uso a día de hoy.

Camino de la mejor marca del mundo

Yamaha edificó su reputación como fabricante de motores fueraborda con motores de 2 tiempos, pero uno de los mayores factores para lograr el reconocimiento del mundo entero como marca líder de motores fueraborda fue nuestra maestría técnica para crear motores más ecológicos. Los EE.UU. fueron los primeros en implementar normas de emisiones para los motores fueraborda en los 90 a fin de reducir su impacto medioambiental, y las naciones desarrolladas y las economías emergentes le siguieron más adelante una tras otra. Este movimiento crucial pronto cambió el enfoque de los fabricantes de motores fueraborda, que se centraron en desarrollar motores más ecológicos. Sin embargo, Yamaha ya había comenzado la investigación y el desarrollo para crear motores fueraborda de 4 tiempos en 1975, y lanzó el F9.9A de dos cilindros como su primer motor fueraborda de 4 tiempos en 1984.

Se hicieron ulteriores avances para este modelo y, en 1992, el F9.9 se convirtió en el primer motor fueraborda del mundo en superar las regulaciones de emisiones de Bodensee-Schiffahrts-Ordnung (BSO) (que regulaba las embarcaciones en el Lago Constance, en las fronteras de Alemania, Suiza y Austria), consideradas las más estrictas del mundo en aquella época.

Yamaha entonces lanzó el F100A en 1998, un modelo propulsado por un motor DOHC de 16 válvulas y 4 cilindros en línea. El rendimiento y el desempeño ambiental del F100A era líder en su clase, y con su completa línea de montajes de popa, tipos de hélice y mucho más, podía usarse en una gran variedad de barcas de todo el mundo.



◀ El primer motor fueraborda de Yamaha de 4 tiempos tenía 9.9 hp.



◀ Como primer modelo fueraborda del mundo con un motor de 4 cilindros en línea, DOHC de 16 válvulas, el F100A destacaba por su gran potencia dentro de su clase, además de por sus bajas emisiones y su eficiencia en el uso de combustible.



◀ Muestra como los exclusivos sistemas de extracción y toma de aire de Yamaha permitieron al modelo F225A de 4 tiempos y 225 hp lograr compactibilidad a la par de 2 tiempos de elevados caballos de potencia.

En el primer año del siglo XXI, Yamaha lanzó el F225A, el primer motor fueraborda de 4 tiempos de gran capacidad del mundo entero, con más de 200 hp. En ese tiempo, se consideraba tecnológicamente difícil producir un motor fueraborda de 4 tiempos comercialmente viable que excediera los 200 hp. Sin embargo, Yamaha logró superar los obstáculos técnicos equipando el nuevo motor DOHC V6 de 60° del F225A con un sistema de extracción colocado dentro del panel en V de los cilindros y en el que el sistema de toma de aire estaba colocado en el exterior. Esto resultó en un tamaño de motor comparable a los motores de 2 tiempos de calidad superior. Además, el F225A presentaba sistemas altamente eficientes de extracción y toma de aire que reducían de forma exitosa las emisiones y mejoraban el uso de combustible mientras corría a gran velocidad.

De esta manera, la reducción del peso, una mayor compactibilidad, un mejor uso de combustible, un menor ruido y un excelente desempeño ecológico -manteniendo a su vez su fiabilidad-, se convirtieron en los principales objetivos en el desarrollo del motor fueraborda de 4 tiempos de Yamaha.

Motores fueraborda más potentes y nuevos sistemas de control de barca

Además de los motores fueraborda de 4 tiempos y elevados caballos de potencia, Yamaha continuó esforzándose para desarrollar motores fueraborda de 2 tiempos en línea con el movimiento global para preservar el medio ambiente, empleando tecnologías patentadas como el sistema de inyección directa de alta presión (HPDI), más ecológico. Sin embargo, una vez que sus motores de 4 tiempos fueron capaces de sobrepasar en todos los rangos de caballos de potencia las ventajas inherentes de los 2 tiempos, como la aceleración, la compactibilidad y la ligereza, Yamaha cambió a una línea completa de motores fueraborda de 4 tiempos para uso recreativo. En 2018, Yamaha lanzó el F425A. Con un novedoso motor V8 ensamblado, es el primer motor fueraborda de 4 tiempos que usa inyección directa de gasolina y echa combustible a alta presión y alta precisión directamente en cada cámara de combustión. Además, la adopción de partes mejoradas para la caja de cambios, soportes, árbol de levas y otras partes como cilindros fundidos por plasma sin camisas, bujías de iridio y otras tecnologías y materiales novedosos de Yamaha ayudaron a crear un motor fueraborda de 4 tiempos con un destacable rango de potencia, además de una excelente fiabilidad y durabilidad. Con una cilindrada de 5.559 cc y 425 hp, este modelo ofrece una potencia monstruosa, aunque también se prestó atención no solo a la facilidad de ensamblaje en distintos tipos de barca, sino a lograr un fácil manejo para el usuario. Esto llevó a una revolucionaria forma de reconsiderar cómo se comportan los motores fueraborda al propulsar barcos grandes lejos de la costa.

En 2010, 8 años después del lanzamiento del F425A, Yamaha anunció un acuerdo para desarrollar conjuntamente sistemas de control de barcas basados en motores fueraborda con el fabricante sueco de equipamientos para barcas Volvo Penta. Esto llevó más adelante al lanzamiento del sistema de control de barcas Helm Master en 2012. Este sistema permite maniobras y giros de 360° a una baja velocidad de navegación por medio de palancas de mando de manejo intuitivo. De este modo, se mejora enormemente la facilidad de atraque, zarpado y navegación en puertos náuticos y canales estrechos. La fabricación de grandes barcas de más fácil y divertido manejo propulsadas por motores fueraborda aumentó el rango de clientes potenciales. En 2017, Yamaha también desarrolló y lanzó la pantalla táctil a color CL7, que aumentó la facilidad y la comodidad del manejo de grandes barcas propulsadas por motores fueraborda.

De este modo, Yamaha Motor ha ido más allá de ser solo el fabricante líder de motores fueraborda y ha expandido sus negocios hasta convertirse en un amplio suministrador de sistemas náuticos.



◀ El insigne motor fueraborda F425A de Yamaha adopta nuevas tecnologías y materiales para reducir aún más el peso y aumentar el rango de barcas en que puede ensamblarse.



▲ El Helm Master aumenta la facilidad de manejo de grandes motores fueraborda, y en 2017 añadió la función SetPoint®, que mantiene la barca automáticamente en una posición fija en el agua.

Desde sus humildes inicios en el desarrollo de motores fueraborda para su uso en pequeños puertos pesqueros de todo Japón, los 60 años de historia de motores fueraborda de Yamaha nos han llevado a aguas de todo el planeta y logrado numerosos avances tecnológicos. Sin embargo, lo que no ha cambiado es el cuidado y la pasión con que diseñamos y

fabricamos cada uno de nuestros productos. Ya sean para negocios o uso recreativo, los motores fueraborda de Yamaha están contruidos para que la gente de todo el mundo disfrute de la vida náutica fácil, agradable y satisfactoriamente. Esta es y seguirá siendo la razón por la que Yamaha continuará produciendo los mejores motores fueraborda posibles.



Historia de los motores fueraborda de Yamaha

1960



Línea de ensamblaje de la fábrica de motores fueraborda (del folleto del perfil de la empresa de 1968/1969)

1970



1980



1990



2000

2010

12 millones de unidades superadas

10 millones de unidades superadas



Prueba de terminación del tanque de ensayos (del folleto del perfil de la empresa de 1968)



F100A

F50A

F425A

F350A

5 millones de unidades superadas

Helm Master

F9.9A

F225A



175A



55A

85A

1 millón de unidades superadas

1960 • Lanzamiento del primer motor fueraborda de Yamaha P7G

• Adoptado el motor de un solo cilindro refrigerado por aire

• Adoptado el sistema de carga de bucle

1971 • Inicio de la actividad de servicio en el mercado general

1974 • Lanzamiento de los modelos Enduro

1978 • Lanzamiento del primer modelo de 3 cilindros

1979 • Construcción de las nuevas líneas de ensamblaje y de pintado en Sanshin

1983 • Introducción en el mercado de EE.UU • Serie V6 completada

1984 • Lanzamiento del primer OBM F9.9 de cuatro tiempos

1988 • Comienza la primera producción del OBM Yamaha en el extranjero en MBK en Francia

1989 • Lanzamiento del OBM M-15 eléctrico

1993 • Desarrollo de la aleación de aluminio anticorrosivo YDC-30

1994 • Lanzamiento del F50 de 4 cilindros y 4 tiempos

1996 • Todos los modelos a CDI

1999 • Lanzamiento del Sistema de Diagnóstico de Yamaha (YDIS Ver.1)

2000 • Yamaha Kumamoto Products (YKP) comienza la producción de OBM

2005 • Inicio del primer programa YTA

2007 • Inicio del primer curso YTA de plata

2008 • Lanzamiento de la nueva fábrica Fukuroi Minami

2011 • Lanzamiento del Sistema de Diagnóstico de Yamaha (YDIS Ver.2)

2013 • Inicio de la Red Asociada Náutica de Yamaha (YMAN)

2014 • Yamaha Motor Tailandia (TYM) comienza la producción de OBM

2016 • Inicio del nuevo programa YTA

Navegando hacia un océano libre de plásticos



La Carrera de Yates Yokohama-Palau se realizó a final del pasado año para conmemorar el 25 aniversario de la amistosa relación entre Palau y Japón.

La carrera de yates arrancó el 29 de diciembre. Un total de siete embarcaciones partieron hacia Palau.

La ubicación de Palau está a unas 1.700 millas (unos 3.200 km) al sur de Yokohama. De camino hacia Palau, hay un lugar donde la basura de tierra firme se acumula debido a las corrientes marinas, lo que produce un remolino de escombros en medio del océano. Esta área es conocida como Mancha de Basura del Pacífico Norte, ubicada un poco más abajo de Japón. Como existía la posibilidad de que una enorme cantidad de basura pueda estar flotando en esta área, iniciamos un proyecto para investigar la situación.

Este proyecto consiste en dos partes:

- **Sondeo de plásticos en el océano**
- **Educación sobre el océano**

Nos montamos en una embarcación de apoyo para la carrera de yates llamada MIRAIE y viajamos de Yokohama a Palau tras una travesía de 17 días. Cada día realizamos sondeos de plásticos y aprendimos sobre el entorno marino junto a seis niños de Palau y participantes generales de Japón.



La embarcación de apoyo MIRAIE y la embarcación de carreras TREKKEE equipadas con dispositivos de sondeo



Microplásticos flotando en el océano

El océano es asombroso, pero...



Tres mujeres son miembros del proyecto.

- JAMSTEC, Sanae Chiba
- UNEP WCMC, Holly Griffin
- Yamaha Motor, Yurie Seki



Los niños de Palau. Son miembros importante que mantienen el magnífico océano.



Para pulir la cubierta, usamos cocos y los pusimos en línea. Luego, juntos, gritamos, "wasshoi".



Los niños subieron al bauprés, donde estuvieron jugando. Yo también lo hice, pero en secreto.



Tuvimos un incidente: la vela se rompió debido a las duras condiciones marítimas. Todos trabajamos juntos para repararla en la mañana de Año Nuevo.

Ahora paso a presentar los detalles de este proyecto.

Primero, a bordo de una embarcación, realizamos dos tipos de sondeos respecto a los plásticos del océano.

• Muestrario de microplásticos

Esta máquina está instalada en la sala de máquinas. El agua pasa a través del surtidor y la basura se elimina mediante el filtrado de agua. Hemos sustituido el filtro cada día. De arriba abajo, los tamaños de los filtros son 300, 100 y 30 micrones. A medida que el agua pasa por el filtro, van atrapándose los restos de plásticos.



• Neuston Net

La velocidad de la embarcación se ajusta por 30 minutos mientras la red se arrastra por el océano. Usando una red de 330 micrones, van recolectándose los microplásticos que flotan por la superficie. Todos, incluidos los niños, revisaron lo que capturaron las redes y lo examinaron con un sencillo microscopio. JAMSTEC está actualmente llevando a cabo una investigación detallada de los escombros del océano recolectados con estos dos métodos.



Examinando qué ha caído en la copa añadida a la red.



A continuación, os hablaremos de la educación sobre el océano

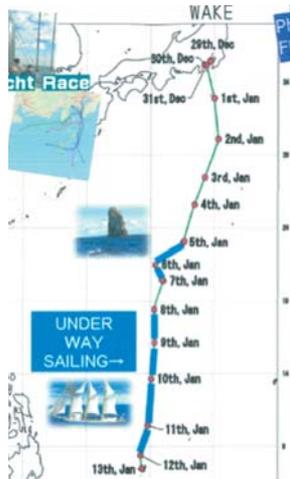
Seis niños que han ganado la Carrera Clasificatoria de Yates OP Dinghy de Palau fueron invitados a Japón para participar en este proyecto. Cada día, de 30 minutos a una hora, aprendimos los siguientes temas en la cubierta o en la embarcación:

- Contaminación de plásticos del océano
- Impacto humano en el océano
- La importancia del océano en la vida en la Tierra

Fue impresionante ver cómo los entusiastas niños aprendían sobre los asuntos del medio ambiente. Nos dimos cuenta de que solo los sondeos y los estudios no son suficientes para resolver los problemas medioambientales, sino que deberíamos también centrarnos en la educación de los niños que liderarán el futuro.



Ahora quiero informaros de la gravedad de la contaminación del océano después de realizar este proyecto.



Recolectado por la Neuston Net y puesta en orden al día. Los microplásticos que flotan en lo alto del bote. No son visibles, pero hay microfibras también.

Aun con aguas claras y sin islas a la vista, los restos de plásticos pueden verse flotar en el océano. Peces pequeños consumen plásticos, los peces grandes se comen a estos y, en último término, los humanos se comen los peces grandes. Los plásticos salen del cuerpo, pero es sabido que los químicos que contienen permanecen dentro y lo dañan. Los químicos se usan para producir estos plásticos. Además, se absorben y se acumulan más químicos mientras los plásticos flotan en el océano.

Veo esperanza en esta situación nefasta. Durante los últimos dos días, hemos entrado en las reservas marinas de Palau, donde la mayoría de restos eran de ramas y nueces que llegan de la isla. Sentí que los habitantes de Palau creen firmemente en la protección del hermoso océano. El resultado de esta creencia es evidente y se refleja en el mar que los rodea.

Necesitamos dar pasos en nuestra vida diaria a fin de evitar que la contaminación del océano aumente.

Lleva tu propia bolsa cuando vayas a comprar.

Lleva una botella reutilizable.

No compres productos con demasiados embalajes.

Intenta usar tus objetos por más tiempo. No tires objetos tras usarlos una sola vez.

Estos son solo unos ejemplos. Piensa en otras acciones que puedes realizar cada día.

El esfuerzo colectivo de todas nuestras pequeñas acciones ayudarán a enriquecer el océano.



Sobre la barra digital (CL7)

Para comenzar Saludos a todos. En esta ocasión, desde Chantey os hablaremos de cosas que tal vez conozcáis, pero seguramente no hayáis usado. Así, de pronto, ¿qué se os viene a la cabeza cuanto pensáis en lo más útil a la hora de manejar una embarcación? Seguramente, muchas cosas, pero entre ellas, quisiera que prestarais atención a la barra digital (CL7) y sus funciones prácticas.



1 Sobre el CL7

El CL7 es una de las barras digitales genuinas de Yamaha, que proporciona al operador de embarcaciones una forma sencilla de ver y seguir información sobre el estado del motor, el estado de la embarcación, advertencias y mensajes sobre inspecciones. El CL7 se conecta al sistema operativo de las embarcaciones Yamaha "Command Link Plus", el sistema de control de manejo de la embarcación "Helm Master" y la función de retención de punto fijo "Set Point". El CL7 combina varios medidores y monitores a fin de incrementar ampliamente la comodidad y la conveniencia.

2 Manejo

Se maneja con una intuitiva pantalla táctil con un panel de cristal líquido a color de 7 pulgadas. Gracias a esta pantalla puede operar sin esfuerzo sencillamente arrastrando con el dedo, tocando o con una pulsación larga. Puedes agrandar o achicar determinadas pantallas con solo dos dedos. Además, existe una función con la que puedes bloquear la pantalla táctil para evitar errores de operación.



3 Características de uso común

He aquí algunos ejemplos de características usadas a menudo por los usuarios.

- Pantalla de datos del motor
- Funciones del mapa
- Funciones de navegación
- Función de buscador de peces
- Selección de objeto para mostrar

He aquí algunos ejemplos de las características más usadas por los miembros del personal de servicio.

- Revisión de la información de fallos
- Aviso de mantenimiento
- Compensación de trimado
- Compensación de combustible
- Actualización de software

4 Funciones para aumentar la vida del motor

Yamaha aconseja a sus clientes realizar inspecciones periódicas a fin de evitar fallos y roturas en los motores fueraborda y el rendimiento no decaiga en ningún momento.

Se espera que los motores fueraborda se usen unas 100 horas al año, de modo que recomendamos que los motores tengan su primera inspección pasados 20 horas de uso o pasados 3 meses. Si el motor fueraborda se utiliza más de 100 horas, aconsejamos una inspección periódica cada 100 horas o cada año.

Las inspecciones periódicas puede disminuir la posibilidad de fallos inesperados en el motor fueraborda. Esto ayudará a que la vida del motor se alargue.

El CL7 está equipado con un sistema que muestra un aviso cada 100 horas, de manera que los clientes recuerden realizar inspecciones periódicas. Cuando se muestran los avisos, los propietarios o usuarios deberán realizar las inspecciones ellos mismos, además de realizar sin falta inspecciones de los distribuidores de Yamaha.

Inspecciones periódicas	Primera vez	A partir de la segunda vez
	20 horas o 3 meses	100 horas o 1 año

Pantalla emergente de avisos



El operador también puede personalizar la frecuencia con que aparecen los avisos: puede configurarlo para cada 50, 100, 300, 400, 500 o 1.000 horas. También puede inspeccionar los motores fueraborda y otros equipamientos en el momento que más le convenga utilizando esta función.

Pantalla de selección de tiempo para el mantenimiento



Es necesario insistir en la importancia del uso de esta función de avisos de mantenimiento. Gracias a ella, los usuarios pueden evitar pasar por alto inspecciones periódicas, con las que puede alargarse la vida del motor.

Después de leer este artículo, espero que hayáis comprendido las ventajas y la importancia crucial de realizar mantenimientos periódicos en vuestras embarcaciones.

Para terminar ¿Qué os ha parecido el CL7? En esta ocasión, solo os hemos presentado algunas de sus funciones.

Os mantendremos informados sobre otras informaciones útiles, así que no os perdáis el próximo número de Chantey.



JAMAICA

Entrenamiento de servicios en Jamaica

Mr. Brandon Samms de Jamaica Yamaja Engines Ltd.

En noviembre de 2019, en Yamaja Engines Ltd. (YEL) realizamos ejercicios de entrenamiento para motores fueraborda con la ayuda de Yamaha Motor Co., Ltd. (YMC). Estos ejercicios se centraron en el sector comercial, específicamente con la Guardia Costera de las Fuerzas de Defensa de Jamaica (JDF), la Policía Marítima de Jamaica (JCF) y Sandals Resorts International (SRI). Estas tres entidades representan una porción significativa de este sector y han invertido en sus propias tiendas, herramientas y técnicas para sus respectivas flotas.

Uno de los mayores problemas para los técnicos de Jamaica aparte de YEL es cómo diagnosticar apropiadamente y reparar los problemas de unidades inferiores. Muchos operadores comerciales tienen problemas cuando operan en aguas poco profundas, lo que crea situaciones desafortunadas donde las unidades inferiores se dañan y necesitan reparación más a menudo que los operadores en condiciones menos agotadoras. YEL ha entrenado a los operadores y los técnicos en el pasado para localizar pequeños problemas antes de que empeoren. Sin embargo, se determinó que con la ayuda de YMC podríamos hacer más por nuestro mercado.

Nuestro asesor de servicios técnicos, Philippe Veronesi de YMC, vino a Jamaica con esta tarea específica en mente y ayudó a Peter McGhie, nuestro maestro técnico para estos menesteres. Nuestras actividades se dividieron en dos categorías: dos días en Kingston con JDG y JCF y dos días en la bahía de Montego con SRI. De esta manera, pudimos centrarnos en los motores específicos que el gobierno tenía en Kingston y los que nuestros operadores turísticos más grandes usan en la bahía de Montego. Durante nuestro tiempo en Kingston, tuvimos 10 participantes tanto de JDF como de JCF que se centraron en unidades inferiores de V6, mientras aprendían también sobre los beneficios del nuevo motor comercial F300D. Tuvimos la suerte de que nos visitara el embajador de Japón, Su Excelencia Hiromasa

Yamazaki. Se mostró encantado con nuestras actividades y hablamos sobre la estrecha relación entre el gobierno y las empresas privadas de Jamaica y las empresas japonesas. Se alegró de oír hablar de esta relación y se comprometió a que esto continúe en el futuro.

Mientras realizamos el entrenamiento en la bahía de Montego, entrenamos a 8 participantes de SRI en su modelo más usado, el F115B. Durante este tiempo, nos centramos en la reparación y el mantenimiento preventivo de unidades inferiores.

Ambos ejercicios de entrenamiento se centraron no solo en información técnica, sino en las ventajas y beneficios de usar partes auténticas de Yamaha y Yamalube para que la vida de las partes sea más larga. Nuestro equipo fue bien recibido y quedamos satisfechos con los resultados de nuestros participantes. En general, recibimos muchas felicitaciones de todos los participantes y los encargados de las tres organizaciones y dimos pasos significativos para ayudar a sus departamentos de servicios para asegurarse de que pueden reparar adecuadamente los motores fueraborda de Yamaha. En estos momentos, estamos haciendo planes para expandir este tipo de talleres para incluir más accionistas en la industria y avanzar hacia otras áreas como la solución de problemas eléctricos en el futuro.



Nuevos miembros de la tripulación a bordo

Presentación del los nuevos miembros del personal de cada región

Vamos a presentarlos a los nuevos miembros del personal de marketing de la 1ª División de Marketing Náutico.



Hiroto Enomoto

Región a cargo: **Sudeste Asiático** (Malasia, Singapur y Brunéi)

De: **Nagasaki**

Actividades náuticas favoritas

Surf y pesca. Me gusta la sensación del tiempo pasando muy despacio.

Sobre mi carrera y mis mejores recuerdos

Mis mejores recuerdos son participar en una exhibición de coches y fortalecer los lazos entre distribuidores.

En 2016, trabajé en el departamento de ventas regional de Kansai (occidental). Mi misión consistía en atraer nuevos clientes mediante la exposición de WaveRunners antes de la temporada alta. Trabajé codo con codo con distribuidores para planear y organizar una exhibición en la Osaka Auto Messe. El resultado no solo nos llevó a lograr más clientes, sino que hasta los distribuidores que un día fueron rivales comerciales tuvieron la oportunidad de comunicarse y trabajar los unos con los otros, aumentando así su motivación.

He estado en el Sudeste Asiático para surfear, así que el mercado me es familiar. El mercado del Sudeste Asiático está en expansión. Me gustaría profundizar en el conocimiento de ese mercado y sus clientes de modo que pueda contribuir a su estimulación.

Un poco más sobre mí mismo

He jugado a fútbol desde la primaria durante 12 años. Sin embargo, no soy un corredor muy rápido. Además, tengo unos pies enormes. Quiero seguir absorbiendo un amplio rango de conocimientos, seguir adelante paso a paso y dejar mi gran huella en mi trabajo.



Chie Aito

Región a cargo: **Canadá** De: **Tokio**

Actividades náuticas favoritas

Pesca.

Me gusta relajarme navegando en el pontón.

Sobre mi carrera y mis mejores recuerdos

Durante los 2 años desde que me uní a la empresa en 2017, he estado trabajando en la oficina de Yokohama, coordinando varios servicios, tanto llevando Sea-Style en el este de Japón como las licencias de embarcaciones. En el departamento de coordinación de servicios, desempeñé varias tareas en contacto directo con los clientes. Por ejemplo, plané un evento para que los clientes pudieran obtener una licencia de embarcación, lo que les abriría la puerta al mundo náutico. También organicé eventos de Sea-Style para enseñar cuán divertida puede ser la experiencia en el mar. Mis recuerdos más inolvidables son los momentos en que vi a los clientes conseguir una licencia y unirse a Sea-Style, así como verlos disfrutar de los eventos que organicé. Expresé a los clientes cuánta emoción experimenté durante mi primera travesía en barca. Esto suscitó el interés de la gente que hasta entonces no había tenido deseos de participar en actividades náuticas, y les llevó a descubrir los placeres del mar, e incluso compartirlos con sus amigos y familiares. Fue una gran satisfacción. Desde este año, estaré a cargo de un nuevo proyecto de negocios. Estoy a rebosar de entusiasmo con el nuevo y diferente ambiente y trabajo. Trabajaré duro cada día, teniendo en mente mi responsabilidad y aprendiendo cuanto sea posible de los productos y el nuevo mercado.

Un poco más sobre mí mismo

Tengo afición por la pesca y el golf. Monto una moto YAMAHA SRV250. La gente dice que son aficiones de viejo, pero yo las disfruto cada día.



Yasuhiro Mita

Región a cargo: **Estados Unidos** (responsable de WaveRunners y Sport Boats)

De: **Saitama**

Actividades náuticas favoritas

Me gusta la pesca en barca.

Me emociona enfrentarme a un gran pez en el ancho mar, así que esta es mi actividad náutica favorita.

Sobre mi carrera y mis mejores recuerdos

En la oficina de ventas de Japón Oeste, trabajé en la venta de embarcaciones directa por 2 años y medio. Luego me dediqué a la venta al por mayor doméstica por un año y medio. Fue memorable formar parte del mercado B2C en la venta directa de embarcaciones. Allí pude ver qué tipo de actividades llevan a cabo los propietarios de barcas trabajando con ellos. Tenía la sensación de plena satisfacción al vender una embarcación. Además, la mayoría de los propietarios de embarcaciones eran CEOs de empresas, que me inspiraron cuando discutíamos de cordajes, pesca y otras cosas. Estuve a cargo de WaveRunners y Sport Boats cuando trabajaba en ventas al por mayor en la región de Kansai, pero creo que los EE.UU. son el mercado principal para estos productos, además de ser un mercado emocionante con un volumen de ventas totalmente distinto. Sé que el mercado de EE.UU. es grande e importante, por eso me esforzaré al máximo para conocerlo a fondo.

Un poco más sobre mí mismo

He jugado a fútbol desde la primaria hasta el bachillerato, y todavía juego a fútbol sala una vez a la semana. Cuando estaba en la universidad, estudié en las Filipinas y en Reino Unido. Me gusta viajar a nuevos lugares, tanto en Japón como en el extranjero.



Teruyoshi Fukuoka

Región a cargo: **Oriente Medio**

De: **Akita**

Actividades náuticas favoritas

Me gusta ir de travesía a islas y experimentar pequeñas aventuras.

Sobre mi carrera y mis mejores recuerdos

Me uní a Yamaha en 2015, y he trabajado como vendedor de barcas de recreo por 4 años en Yokohama. Recuerdo que un cliente dijo: "Mi próxima barca te la compraré a ti", y de hecho me compró una. La oportunidad de crear un montón de buenas relaciones con los propietarios es uno de mis mejores recuerdos. Está será mi primera experiencia de trabajo en ventas en el extranjero, así que estoy algo nervioso. Sin embargo, espero con ganas colaborar con todos en el mercado. Me esforzaré por contribuir al desarrollo de los negocios náuticos en Oriente Medio valiéndome de mi experiencia en Japón.

Un poco más sobre mí mismo

Me gustan los exteriores. Me gustan las montañas y los ríos, así como el mar.



Midori Takahashi

Región a cargo: **Asia Oriental** (China, Hong Kong, Corea y Taiwán)

De: **Yokohama**

Actividades náuticas favoritas

Montar en WaveRunner. Hace poco he usado Sea-Style para disfrutar del lago Inawashiro.

Sobre mi carrera y mis mejores recuerdos

Por 3 años, me he dedicado a la venta de yates en Yokohama. Después, estuve a cargo del marketing de área en Tohoku (región noreste) durante 2 años. En Tohoku, me involucré en el lanzamiento del W-43AF (el mayor barco japonés de Yamaha). Recuerdo con cariño visitar frecuentemente a los pescadores locales junto a los distribuidores y escuchar sus opiniones. Daré todo de mí y pondré tanto mi experiencia como mi gusto por el marketing comercial para dar a todos cuanto apoyo pueda. ¡Vamos a acelerar el corazón de todos los fans de Yamaha juntos!

Un poco más sobre mí mismo

Me encanta Yamaha. Monto un MT-09 y un YZ125X en mi tiempo libre.