

このたびはOSエンジンをお買い上げいただき、まことにありがとうございます。

この取扱説明書と「保証書」をよくお読みのうえ正しくお使いください。とくに「安全上のご注意」は必ずお読みください。

安全上のご注意

* ご使用の前にこの「安全上のご注意」をよくお読みの上、正しくお使いください。

* この安全上の注意事項は、あなたや他の人々への危害や損害を未然に防止するためのものです。いずれも安全に関する重要な内容ですので必ず守ってください。常に安全を心がけエンジンの馬力を軽視しないこと。エンジンを安全に使用するのはあなたの責任です。いつも注意深く分別ある行動をして、楽しく使用してください。

■この注意事項は誤った取扱いをした時に、生じる危害や損害の程度を「警告」「注意」に区分しています。

警告

この表示の欄は、人が死亡または重傷を負う可能性が想定される内容です。

注意

この表示の欄は、人が中程度または軽傷を負う可能性及び物的損害のみの発生が想定される内容です。

警告

回転しているローターには絶対に触れないでください。ケガをする恐れがあります。

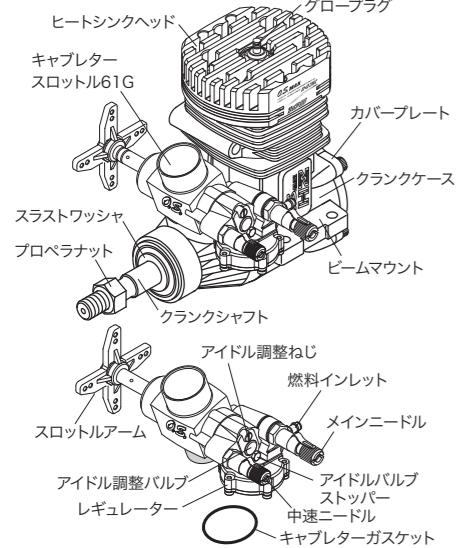
燃料は有毒ですので目や口に入れないでください。幼児や子供の手の届かない冷暗所で保管してください。健康を害する恐れがあります。

製品について

MAX-105HZ-Rは90クラス模型ヘリコプター専用に開発された105HZエンジンにOSデマンドレギュレーターシステムを搭載したモデルです。従来の90クラスエンジンと搭載寸法が同じでながら排気量を約15%拡大、また機体のギア比も90エンジン用のギア比が無改造で使用可能という特徴を持っています。サイレンサーはOS純正のパワープラストパイプ105を用意しています。

61Gキャブレターには付属する大型のエアーファンネルが付きます、機体の冷却風を効率良くキャブレターへ導き理想的のパワー特性を発揮します。またフタバ製ジャイロGY-701やCGY-750を用いてガバナー機能を使う場合、エンジンのカバーブレード内部にはフタバ製バックブレードセンサーBPS-1が搭載可能です。

エンジン各部の名称



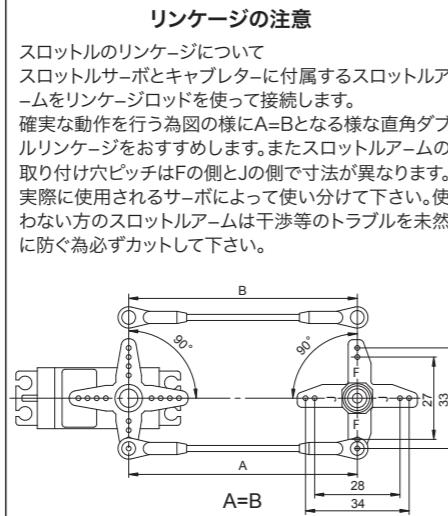
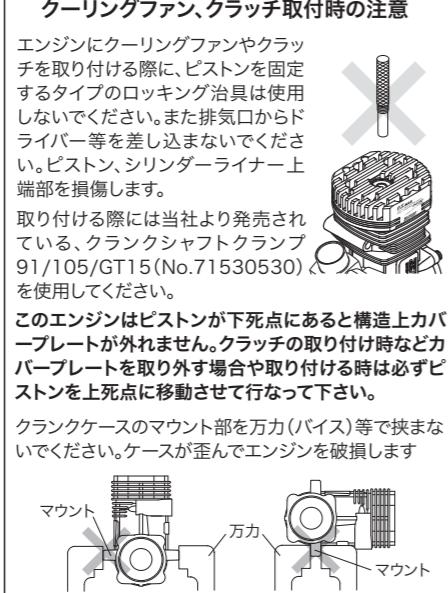
取扱説明書



燃料は火気厳禁です。火災の恐れがあります。
運転中、運転直後のエンジン本体やサイレンサー、マニホールドに触れないでください。やけどの恐れがあります。

注意

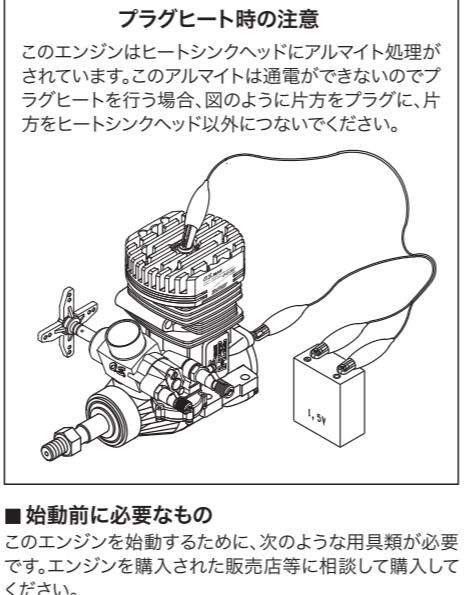
- このエンジンは模型ヘリコプター用です。模型用以外に、使用しないでください。ケガや故障の原因となります。
- 必ず消音効果の高いサイレンサーを使用してください。耳に損傷を受ける恐れがあります。
- エンジンは模型に搭載してから始動してください。搭載前に始動するとケガの恐れがあります。
- エンジンを使用するときは、子供や周囲の人々は安全のために、模型の後方10メートル以上離してください。エンジン始動後は模型には、近付けないでください。ケガをする恐れがあります。
- 模型にエンジンを取り付けるときは、模型の説明書の指示に従って、確実に取り付けてください。エンジンがはずれてケガをする恐れがあります。
- プラグの通電しての点検時は手で持たずに工具等ではさんで行ってください。また顔を近付けないでください。コイル内の燃料が沸騰してやけどをする恐れがあります。
- 洋服のヒラヒラしたような部分（シャツのそととかネクタイ、スカーフ等）がローターの近くに来ないようにしてください。シャツのポケットから、鉛筆やねじまわし等がローターに落ちてこないように注意すること。ケガをする恐れがあります。



- エンジン始動前に各部のねじ、ナットにゆるみがないか必ずチェックしてください。特に取付け部分や可動部（スロットルアーム等）は注意してください。破損しケガをする恐れがあります。
- エンジンを始動するときは、安全メガネや手袋を着用し、必ずスターを使用してください。ケガをする恐れがあります。
- 飛行前にスロットル・リンクージをチェックしてください。はずれるとケガをする恐れがあります。
- グローブラグクリップやそのコードが、ローターなど回転部分にからまないようにしてください。巻き込んでケガをする恐れがあります。
- エンジンを始動するときは、ローターへッドをしっかりとおさえ、スターで始動してください。ローターがまわってケガをする恐れがあります。
- エンジンの始動時はいきなり高速運転しないでください。ローターがまわってケガをする恐れがあります。
- エンジンを停止させるときは、ローターを停止させてから行なってください。ケガをする恐れがあります。
- エンジンを始動させたまま、模型を持ち歩くときはローターをしっかりと固定し、回転部分に触れないようにしてください。ケガをする恐れがあります。
- エンジンを停止する時はスロットルを全閉にし、燃料供給を止めてください。その際、回転部分には触れないでください。ケガをする恐れがあります。
- プラグヒートをしなくともスターでエンジンを回転させると始動することがあります。ケガや故障の原因となります。

注意
このエンジンのキャブレタースロットルは仮止めしています。取り付けはキャブレタースロットルの取り付けの項を参照してください。

電動スターターを使用する時の注意
最初の間（ブレーキングが終る頃まで）は、低トルクのスターターでは回しきれない場合があります。このような場合は高トルクタイプのスターターを使用してください。オーバーチョーク（シリンドラー内に余分な燃料があり過ぎた状態）のまままで電動スターターを使用すると、シリンドラー内の燃料が圧縮できなくなり、ピストンがシリンドラー内で動かなくなります。同時にコンロッドが変形したり、他のエンジン内部のパーツを破損してしまいます。オーバーチョークの場合は、プラグランチでプラグを取り外した後、スターを使用し余分な燃料を排出してください。この時、燃料が飛び出すので目に入らないよう、ウエスなどで押さえてください。プラグ穴から燃料が出なくなったら、プラグを取り付けてエンジンを始動してください。



プラグヒート時の注意
このエンジンはヒートシンクヘッドにアルマイト処理がされています。このアルマイトは通電ができないのでプラグヒートを行う場合、図のように片方をプラグに、片方をヒートシンクヘッド以外につないでください。

用具類

- | | |
|------------------------|------------|
| グロー燃料 | ブースターコード |
| プラグヒート用バッテリー | スターイングシャフト |
| 電動スターター及びその電源 | 燃料ポンプ |
| O.S.スーパーフィルター（別売） | 燃料フィルター |
| O.S. SPEEDシリコンチューブ（別売） | |

工具類

- | | | |
|-----------------------|-----------|--------|
| 六角ドライバー | マイナスドライバー | スパナ |
| プラスドライバー | ボックスレンチ | ラジオペンチ |
| O.S. SPEED プラグランチ（別売） | | |

グローブラグの取り付け

ワッシャをプラグに入れて、ヒートシンクヘッドに取り付けて下さい。締め付けすぎに注意して下さい。又、新しいプラグに交換される時は同時にワッシャも新品に交換して下さい。

付属品の取り付け

● エアーファンネルの取り付け
キャブレターに付属のエアーファンネルを取り付けます。エアーファンネルをキャブレター本体に装着し、付属のセットスクリューM3x3で取り付けます。エアーファンネルが機体の冷却ダクトに接触しないようにダクト側にニッパー等を用いてカットして下さい。エアーファンネルは冷却ダクト内に収まるこによって本来の性能を発揮します。

● ヘッドガスケットについて

このエンジンには標準で0.2mm厚のヘッドガスケットが、1枚組込まれています。使用するニトロ含有量が15%の場合、そのまま使用して問題ありませんが、ニトロ含有量が23%や30%の燃料を使用する場合は付属の0.1mm又は0.2mmガスケットを付け足して圧縮比を下げて使用して下さい。より調整が取り易くなります。

● エンジンの取り付け

エンジンを機体に搭載する場合、次のことに注意してください。エンジン本体の取付面（ビームマウントの下面）は、高精度に平面加工しております。機体側のエンジンマウントが平面でないと、クラシックケースやシリンドラーライナー、ペアリングなどを変形させ、エンジンの性能を十分発揮できないばかりでなく、エンジン本体を駆目にしてしまうことがあります。機体側のエンジンマウントが平面になつていることを確認の上、4mmの六角穴付キャップスクリューで取り付けてください。エンジンの取付ねじには、ノルトロッカワッシャ（別売）、ゆるみ止め剤などを使用し、確実な締め付けを行ってください。



● 次の内容に従って配管を行って下さい。

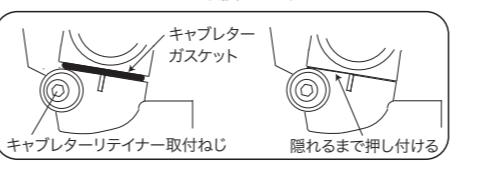
- エンジン本体のカバーブレードに付いているニッブルにシリコンチューブを接続し長さを約10cmに切ります。
- 次に付属の逆止弁を図の様につなぎます（向きに注意して下さい）。
- 逆止弁とメインタンクの間に図の様なストップバーを設けると便利です。燃料給油時はこのストップバーを外しタンク内の圧力を開放して下さい。
- メインタンクから送り出される燃料をレギュレーターのニッブルへ入るように配管して下さい。
- レギュレーター内部にゴミが入らないように図を参考に市販の燃料フィルターを必ず使用してください。

注意

入りにくい場合、オイル等を塗ってからクラシックケースに入れて下さい。無理に入れるとサーモインシュレーターやクラシックケース本体を損傷します。

キャブレターガスケットがほぼ隠れるまで、クラシックケースに押し付けます。

取り付けねじをゆっくりと締めていき、軽く当たった所から90~120°締め付けで下さい。それ以上締め付けますと、サーモインシュレーターが破損します。



● レギュレーター注意事項

- 絶対に分解しないで下さい。
いったん分解すると再度組立てても元の性能が得られません。
- ニッブルの穴にものを差し込まない。

レギュレーターの上面にある5つの穴をふさがないで下さい。またこの穴にピンなどを差し込むで下さい。この穴をふさぐとレギュレーターが正常に働かなくなります。



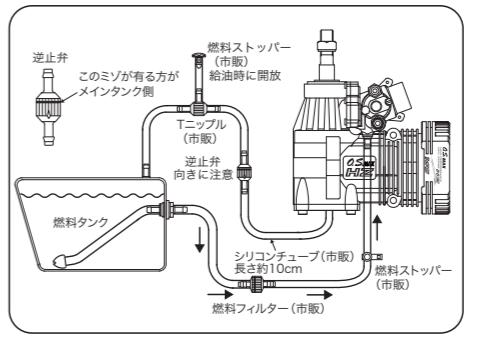
- レギュレーターにゴミが入らないようにして下さい。レギュレーター内にゴミが入ると、小さなゴミであっても燃料の通路をふさいだりして、レギュレーターが正常に働かなくなります。
- グローブラグの取り付け

ワッシャをプラグに入れて、ヒートシンクヘッドに取り付けて下さい。締め付けすぎに注意して下さい。又、新しいプラグに交換される時は同時にワッシャも新品に交換して下さい。

- レギュレーター内に燃料を残さないで下さい。
1日のフライトが終了したら、必ずレギュレーター内の燃料を使いきって下さい。レギュレーター前の燃料ストップバーで燃料を流れないようにした後、実際にエンジンをアイドリング状態にして、レギュレーター内の燃料を使いきって下さい。エンジン停止後もさらにスターで空回しをして燃料を排出して下さい。

● サイレンサー及び配管について

105HZ-Rエンジンに使用するサイレンサーは最良の性能を発揮する為、OS純正パワープラストパイプ105の使用を推奨します。また、使用的機体の搭載条件から従来使われている91エンジン用サイレンサーも使用可能です。この場合105HZ-Rはサイレンサー取り付け用タップ加工がクラシックケース側に有るので、M4x15mmのキャップスクリューやニッブル等で取り付けて下さい。サイレンサーの取り扱い説明書に従って配管して下さい。



● キャブレター本体の目盛りについて

このキャブレターには、図のように側面に目盛りがあります。

キャブレター本体の上の目盛りと一致している時が、全閉位置です。

キャブレター本体は全閉から全開まで、約89°動きます。

残りの3つの目盛りは、ホバリング時のスロットル開度の目安にご使用下さい。機体の要素や個人の好みなどにより、ホバリング時のスロットル開度は決定されます。目盛りはあくまで目安としてご使用下さい。

● 始動

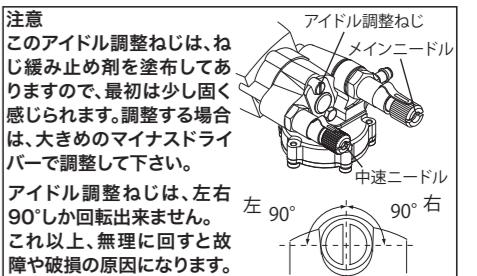
始動には必ず電動スターターを使用してください。

◆ 燃料タンクへ燃料を給油します。

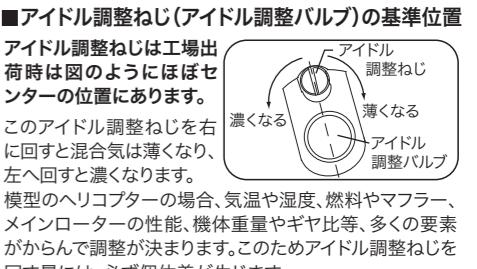
タンクに給油したら（燃料の液面がキャブレターのセンターより高い時）市販の燃料ストップバー等でキャブレターに燃料が流れ込まないようにして下さい。エンジンを始動する直前にストップバーを解除して下さい。

◆ プラグの点検

プラグのフリメントが赤熱するかプラグブースターで確認して、シリンドラーヘッドに取り付けて下さい。

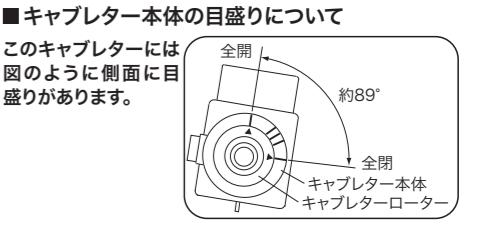


注意
このアイドリング調整ねじは、ねじ緩み止め剤を塗布してあります。最初は少し固く感じられます。調整する場合は、大きめのマイナスドライバーで調整して下さい。アイドリング調整ねじは、左右90°しか回転出来ません。これ以上、無理に回すと故障や破損の原因になります。



模型のヘリコプターの場合、気温や湿度、燃料やマフラー、メインローターの性能、機体重量やギヤ比等、多くの要素がからんで調整が決まります。このためアイドリング調整ねじを回す量には、必ず個体差が生じます。

調整が落ちてきたときに、アイドリング調整ねじがセンタ一から外れていても、異常ではありません。



キャブレターローターに有る三角形の印と、キャブレター本体の一番右側の目盛りが一致している時が、全閉位置です。

キャブレター本体の上の目盛りと一致している時が、全開です。このキャブレターは全閉から全開まで、約89°動きます。

残りの3つの目盛りは、ホバリング時のスロットル開度の目安にご使用下さい。機体の要素や個人の好みなどにより、ホバリング時のスロットル開度は決定されます。目盛りはあくまで目安としてご使用下さい。

● 始動

始動には必ず電動スターターを使用してください。

◆ 燃料タンクへ燃料を給油します。

タンクに給油したら（燃料の液面がキャブレターのセンターより高い時）市販の燃料ストップバー等でキャブレターに燃料が流れ込まないようにして下さい。エンジンを始動する直前にストップバーを解除して下さい。

◆ プラグの点検

1.ニードルバルブの開閉



2.ニードルバルブを開く

まずメインニードルを時計方向に、ゆっくり止まるまで閉める。止まった位置が全閉位置です。この時の位置をおぼえておくと便利です。止まった位置から約2回転半開きます。

中速ニードルを全閉から1回転開きます。

(出荷時は全閉になっています)

注意 サイレンサーによって排気圧の違いがあり、開度が変わることがあります。

アイドル調整ねじは出荷時の基準位置のままで。

以上の位置は最も初期の調整位置ですから、後述の調整が進むにつれて変化します。

3.スターターの準備

スターターにスタートイングシャフトを確実に取り付けます。すべて取り付けるとスタートイングシャフトが振れて危険です。

4.スターターの回転方向の確認。

図のように回転しているか確認して下さい。逆回転している場合は、コードを逆に接続して下さい。

5.スターターの差し込み

スタートイングシャフトの先端を、シャフトカップに確実に差し込みます。

6.チヨーク

送信機と受信機の電源をONにした後、各舵の動作確認を行います。次にプラグヒートを行わずスロットルバルブが全開になる様に開きます。燃料がレギュレーターのインレットに吸い込まれるまでスターターでエンジンを回転させます。

7.始動の準備

エンジンコントロールスティックを最低速、エンジントリムが適正位置にあることを確認後、送信機側のアイドルアップスイッチがOFFになっていることを確認します。エンジンが始動してもローターが回転しないように、ローターへッドを手で押さえ、スキッド等を足で固定します。

8.始動

プラグヒートを行い、スターターのスイッチをONにします。しばらくするとエンジンが始動します。始動したらスターターのスイッチをOFFにして、スタートイングシャフトの回転が止まるのを確認して、シャフトを抜きます。

9.エンジンの停止

送信機のスロットルトリムを、一番下側へ下げます。

■ブレーキン(ならし運転)

エンジンの性能を最大に発揮させるためには、適切なブレーキンが必要です。ブレーキンとは、実際に使用する条件(燃料、回転数、エンジン温度等)に徐々に慣らしていくことです。混合気の濃すぎ(ニードルバルブの開けすぎ)、低速(アイドリングのような)運転を続けて意味がありません。低速運転を長い時間続けると、燃料のオイルがゲル化しシリンダーやピストン等が膠着する事があります。

- 実際に使用される燃料で、最初数回の飛行を濃い目的混合気で運転してください。

- ニードル開度の初期設定はメインニードルが全閉から2回転半開き、中速ニードルが全閉から1回転開いた位置となっています。
- このニードル位置ではエンジンの運転状態が濃いことが予測されます、なしに運転中は必ずこの濃い状態を確認しながらホバリングを行って下さい。
- ブレーキン中はニードルセットが濃い状態にある為、エンジンの回転にムラが発生したり燃費が悪いと感じたりします。

- 次項の調整方法に従ってブレーキンから適正なニードル位置へ調整を行っていきますが、エンジンを安定して長く使う為に常に少し濃い目の運転状態を維持して下さい。

■調整 次の調整方法を理解してください。

- メインニードルは、おおまかに調整するときは約30°(ラチェット3~4クリック)、最終調整や微調整は約15°(ラチェット1~2クリック)ずつ調整します。

- 中速ニードルは、一度に約30°(ラチェット3~4クリック)ずつ調整します。

- アイドル調整ねじは、出荷時のセンター位置を基準に左右に約90°ずつ傾きます。左にまわすとアイドリングが濃くなり、右にまわすと薄くなります。調整は一度に約5°ずつ行って下さい。

- 以下は、ニトロメンタ15~30%、合成潤滑油20%の燃料を使用した標準的な調整方法です。

一般にニトロメンタの割合が多くなるとニードルを開く(濃くなる)方向に調整する必要があり、ニトロメンタの割合が少なくなると、ニードルを開める(薄くする)方向に調整する必要がありますが、潤滑油の種類(性質、粘度など)や、割合にも大きく影響されます。

このキャブレターの初期の段階での調整ポイントは、次の順序で各部の調整を行うことです。

1.メインニードル、中速ニードル、アイドル調整ねじの初期セット位置を確認します。

- エンジンコントロールスティックを最高速の位置にした時、キャブレターローターが全開になり、エンジンコントロールスティック及びエンジントリムを最低速の位置にした時、キャブレターローターが全閉になるかを調整確認してください。

注意

このキャブレターは、アイドリング付近のローター開度を調整するローターストップ調整ねじは付いていません。アイドリング付近のキャブレターローター開度は送信機のトリムレバーで調整できるようにリンクageして下さい。

- 各ニードル、アイドル調整ねじの位置及び送信機の各スイッチ、スティック位置を確認してからエンジンを始動します。また、不用意にヘリコプターのメインローターが回転すると危険ですから、ヘリコプターのメインローターへッドはしっかりと押さえておいてください。

- エンジンが始動したら、30秒程暖気運転を行います。この時エンジンが止まるようであれば、スロットルを少し開いてアイドリングを上げて下さい。エンジンが暖まりましたらヘリコプターを離陸させます。

- この時、排気口から白煙を多量に出し、もたつきながら回転が上昇するようでしたら、アイドリング時の混合気が濃すぎるとして、アイドリングを右へ約5°まわしてください。混合気が極端に濃い場合は、スロットルを開くと多量の白煙を出し回転が上がりかけた時、エンジンの回転がばらついて不安定になります、急に回転が下がったり、アイドリングの時間を長くすれば回転が徐々に低下しやがて止ってしまいます。

注意

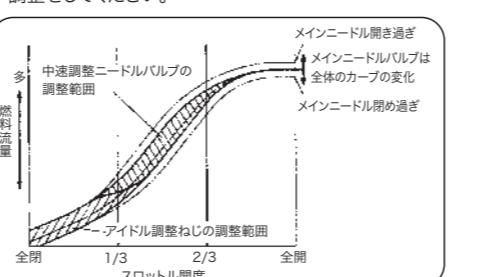
長い暖気運転の間に混合気が濃い状態になっている場合が多いので、一度ホバリングさせ着陸させた後、アイドリング時の混合気の状態を判断してください。

- 逆に排気口からほとんど白煙が出ないまま力のなさうな爆発音を出し、回転の上昇をほとんど見ないままか、いったん回転が上がりかけてすぐに低下してエンジンが止まるような場合は、アイドリング時の混合気が薄すぎるしです。このような場合は、アイドル調整ねじを左に約5°まわしてください。

2.ほぼアイドリングの調整ができれば、次にホバリングの調整を行います。

- ホバリングでスロットルを操作して中速(ホバリング附近)の混合気の濃さを見てください。白煙を多量に出してスロットルレスポンスが悪い場合は混合気が濃すぎです。このような場合は、メインニードルを開めて(右へまわす)ください。ただし、この時点での調整は上空飛行に移るためのものですから、少し濃い目にとどめ閉めすぎないように十分注意してください。

- 排気煙が薄く、スロットルレスポンスが良すぎてホバリングが安定せず、焼け気味(回転が上がってくる)になる場合は混合気が薄すぎですから、このような場合は、メインニードルを開けて(左へまわす)ください。
- ここまで調整が終わりましたらヘリコプターを着陸させて、もう一度アイドリングの調子をみます。
- 着陸してエンジンがアイドリングになってから約10秒してからスロットルを開けてみます。(離陸させる)スムーズに立ち上がりければOKです。混合気が濃いか薄いかの症状が出た場合は、再度アイドル調整ねじでアイドリングの調整をして下さい。



注意

このキャブレターは図のように、アイドル調整ねじ、中速ニードルを調整しても、スロットル全開付近には影響ありませんが、メインニードルを調整すれば、それとともに中速が濃くなったり、薄くなったりします。従ってこの時点での中速調整は、メインニードルを調整するまでの仮の調整と考えて下さい。

3.次に上空飛行をして、メインニードルで高速回転の調整をします。

- 追い風直線飛行をさせ、伸びのある加速が得られ引き起こした時に回転が落ちないところを見つけます。
- 加速が悪く、白煙を多量に出しながら回転に伸びがない時は、混合気が濃いのでメインニードルを開めます。
- 逆に加速は良いが、高速飛行後引き起こした時に、回転が下がったり、高速直線飛行中急に回転が低下したりする時は、混合気が薄くなってしまっておりニードルバルブを開めすぎですか。直ちに着陸させてメインニードルを開めます。

4.メインニードルが調整できましたら、アイドリングとホバリングの最終的な微調整を行います。

- アイドリング調整を、初めと同じ要領で行います。ホバリングの調整は、この時初めて中速ニードルで行います。メインニードルが最良の位置に調整されている時には、ホバリングで若干悪いめの症状がでることがありますので、その時は、中速ニードルを最初の位置から徐々に(一回に約30°ラチェット3~4クリック)開けて、最良の位置まで開けていきます。又、濃い症状が出た場合は、混合気を薄くしてよりニードルバルブを開めすぎですか。直ちに着陸させてメインニードルを開めます。

5.(注意)

このキャブレターは、アイドリング付近のローター開度を調整するローターストップ調整ねじは付いていません。アイドリング付近のキャブレターローター開度は送信機のトリムレバーで調整できるようにリンクageして下さい。

- 各ニードル、アイドル調整ねじの位置及び送信機の各スイッチ、スティック位置を確認してからエンジンを始動します。また、不用意にヘリコプターのメインローターが回転すると危険ですから、ヘリコプターのメインローターへッドはしっかりと押さえておいてください。

- エンジンが始動したら、30秒程暖気運転を行います。この時エンジンが止まるようであれば、スロットルを少し開いてアイドリングを上げて下さい。エンジンが暖まりましたらヘリコプターを離陸させます。

- この時、排気口から白煙を多量に出し、もたつきながら回転が上昇するようでしたら、アイドリング時の混合気が濃すぎるとして、アイドリングを右へ約5°まわしてください。混合気が極端に濃い場合は、スロットルを開くと多量の白煙を出し回転が上がりかけた時、エンジンの回転がばらついて不安定になります、急に回転が下がったり、アイドリングの時間を長くすれば回転が徐々に低下しやがて止ってしまいます。

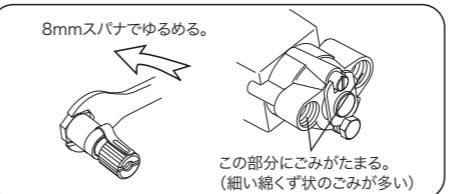
6.(注意)

長い暖気運転の間に混合気が濃い状態になっている場合が多いので、一度ホバリングさせ着陸させた後、アイドリング時の混合気の状態を判断してください。

- 逆に排気口からほとんど白煙が出ないまま力のなさうな爆発音を出し、回転の上昇をほとんど見ないままか、いったん回転が上がりかけてすぐに低下してエンジンが止まるような場合は、アイドリング時の混合気が薄すぎるしです。このような場合は、アイドル調整ねじを左に約5°まわしてください。

7.ほぼアイドリングの調整ができれば、次にホバリングの調整を行います。

- ホバリングでスロットルを操作して中速(ホバリング附近)の混合気の濃さを見てください。白煙を多量に出してスロットルレスポンスが悪い場合は混合気が濃すぎです。このような場合は、メインニードルを開めて(右へまわす)ください。ただし、この時点での調整は上空飛行に移るためのものですから、少し濃い目にとどめ閉めすぎないように十分注意してください。



■メンテナンス

このエンジンをより長く良い状態でご使用して顶くために、以下のことにご注意ください。

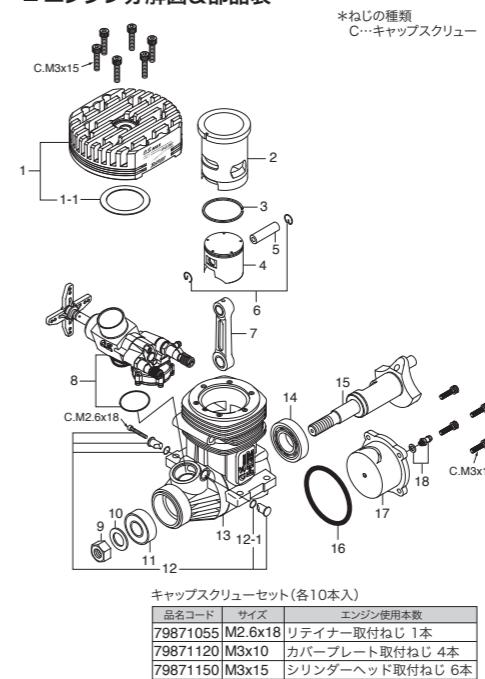
- 砂やほこりの多い場所での運転は、著しくエンジンの寿命を縮めますので避けてください。やむを得ずそのような場所で運転する場合は、ベニヤ板等を機体の下に敷き運転してください。
- 燃料にゴミやほこりなどの異物が混入すると、エンジン内部の磨耗を早めます。

- 燃料缶は開口したまま放置しないでください。(ゴミやほこりが混入します)
- 燃料ポンプの吸い上げ部には必ず燃料缶用フィルターを使用し、万一燃料缶に入ったゴミやほこりも、燃料タンクに送らないようにしてください。(OSでは燃料缶専用のフィルター、スーパークリーナー(L)をオプションで用意しています)

- 燃料タンクとエンジンの間に市販の燃料フィルターを入れる場合は、取り付けに十分注意しゴミ詰まり等を定期的に点検してください。フィルターが原因でエンジン不調に陥ることがあります。(タンクにゴミが入って無ければ不要です)
- 必要以上に高いニトロ分の燃料を使用しないでください。錆の原因となります。

- ニードルバルブやアイドル調整バルブの閉め過ぎ、(うす目の混合気)での運転を行わないように十分注意してください。酸化ガスの発生を促進させエンジン内部の錆の発生を大きめ助長させます。燃料に含まれるアルコールやニトロメンタが燃焼することにより、酸化ガスが原因でエンジン内部を錆びさせます。また、オーバーヒートを起こしたりノッキングを起こしたりして、エンジンに大きなダメージを与えることもあります。

■キャブレター分解図&部品表



■キャブレター分解図&部品表

*ねじの種類 C...キャップスクリュー

No.	品名コード	品名
1	28704000	ヒートシンクヘッド
1-1	28704160	ヘッドガスケット(0.2mm)
2	28703100	シリンドライナー
3	29203400	ピストンリング
4	28703200	ピストン
5	26606008	ピストンピン
6	27917000	ピストンピンリテナー(2個)
7	29505010	コンロッド
8	29088040	キャブレタースロットル 61G
9	45010002	プロペラナット
10	46120000	スラストワッシャ
11	26731002	クランクシャフトペアリング(前)
12	29081720	キャブレターライナー 一式
12-1	45566310	"O"リング
13	28701000	クランクケース
14	27930000	クランクシャフトペアリング(後)
15	28702000	クランクシャフト
16	29061410	カバーガスケット
17	28707010	カバープレート
18	22681953	ニップル No.1
71608001	グローブラグNo.8	
72403070	逆止弁	
28704160	ヘッドガスケット(0.2mm)	
28704161	ヘッドガスケット(0.1mm)	
28712000	エアーファンネル	
26381501	M3x15 セットスクリュー	

キップスクリューセット(各10本入)

品名コード サイズ エンジン使用本数

79871055 M2.6x18 リテイナ-取付ねじ 1本