バルブが付いています。

燃料タンクと配管

リンケージの前に、スロットルの全開及び全閉時にスロット

ルアームが機体の隔壁やマウント等に干渉しないことを確認

してください。送信機のスロットルレバーとトリムレバーを最

も下げた時にスロットルが全閉に、スロットルレバーを最も

上げた時にスロットルが全開になるようにリンケージしてく

ださい。(スロットルの全開及び全閉時にスロットルロッドが

つっぱらないように、スロットルアーム及びサーボホーンの

穴の位置か送信機の調整でストロークを合わせてください)

●消費電流は400mA/6,000rpm/6Vです。

(Ni-Cd.Ni-MH4~6セル、Li-Po.Li-Fe2セル)

性の良い場所を選んで搭載してください。

作できるON/OFFスイッチを設けてください。

覆部分が直接触れないようにしてください。

確認してください。

抜き取ってください。

にケガをする恐れがあります。

始動することがあります。

プロペラ

ん、交換での対応となります。)

■使用上の注意

しないよう設計されています。

容量が1000mAh以上の電源を使用してください。

●このイグナイターは安全の為、約120rpm以下では放電

●このイグナイターの電源電圧は4.8~8.4V(定格)です。

●イグナイター本体には十分な防振対策を行って、受信

運転中のイグナイター本体は高温になりますので通気

●イグナイター本体の雷源リード(赤、里の2本線)へ雷源

を接続してください。必ず受信機電源とは別電源として

ください。イグナイター電源には模型外部より容易に操

● イグナイター本体のセンサーリード(白、赤、黒の3本線)

● エンジン本体や機体(カウリング)に高圧コードの電線被

• プラグキャップは奥まで押し込み、装着後抜けないことを

●イグナイター本体及びプラグキャップを分解しないでく

ださい。(プラグキャップが破損した場合は弊社サービス

係へお送りください。イグナイター本体は修理できませ

●水、ガソリン、排気が掛からないようにしてください。

外気温が40℃以上の場合は使用を避けてください。

● 回転センサーは最適な位置にセットしてありますので、安易

に動かさないでください。エンジン不調の原因になります。

●プラグキャップを取り外す際は、プラグキャップを持って

無理に外そうとするとプラグやプラグキャップの破損の

原因となります。高圧コードを持って外すと断線の原因

となることがあります。また取り外す際にフィンなどで手

●イグナイターの電源が入った状態で回転センサーの接

続&切り離しを行わないでください。放電しエンジンが

●イグナイターの放電チェックはプラグキャップにプラグを取

付けて行ってください。周辺に可燃物(ガソリン蒸気)が無い

ことを確認の上、感電に注意してチェックを行ってください。

●イグナイターの電源が入った状態で不用意にプロペラを回

さないでください。エンジンが始動する可能性があります。

と、エンジンのセンサーリードを接続してください。

機・サーボから出来るだけ離して搭載してください。

スロットルリンケージ

イグナイター

■ 主な仕様

際は必ずアルコールかガソリンを使用してください。

- プロペラを 14mmのレンチを使って、プロペラワッシャと
- プロペラには金属製でも樹脂製でもかまいませんが、バ
- 付属のロックナットではシャフト先端にて、ねじで締め付 ける構造のスピンナーは取り付けることが出来ません。オ プションパーツでスピンナー用ロックナットセットを用意 しておりますので、お買い求めください。

- エンジンを始動する前には、毎回必ずプロペラの締め付 けをチェックする習慣をつけてください。
- 特に木製プロペラの場合は、時間の経過と共に締め付 りこの確認が必要です。
- 増し締めは、ロックナットをゆるめプロペラナットを締 め込んだ後、再びロックナットで固定してください。

- このエンジンは4サイクルエンジンですが、燃料はレギュラ
- ●グローエンジン用のアルコール燃料は使用できません。 正常に作動しないばかりでなく、キャブレター内部の樹
- ●ガソリンとオイルの混合比はオイルメーカーの指示に従 ンの項目の指示に従ってください。
- ます。

飛行機用4サイクル **GF30II** W/F-6040サイレンサー

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自身の責任です。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 |

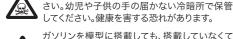
この表示の欄は、人が死亡または重傷を負う可能性が想 定される内容です。

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。

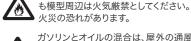
| 🕂 警告 |



回転しているプロペラ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。



ガソリン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。



も 根 空 内 皮 に か と か と が あ り ま す 。 ガソリンとオイルの混合は、屋外の通風の良い場 所で行うと共に周囲に火気の無い場所で行って

下さい。火災の恐れがあります。



ガソリンの模型への給油はエンジンが十分に冷え ▼ てから行ってください。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 一、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。

- ガソリンの使用、運搬及び保管に関しては当該国及び 地域の法令を守ってください。法令違反の恐れがありま す。日本国内の場合、消防法に適合した容器(ポリタンク での携行&保管は違法です)で携行し、火気の無い冷暗 所で保管してください。詳しくは、その地域の消防署に 問合せてください。
- 換気の悪い場所(密閉したガレージや室内等)で運転 しないでください。有害な一酸化炭素等を排出しますの で必ず戸外で運転してください。 健康を害する恐れがあります。
- エンジン及び模型の運転を一人で行わないでください。 ケガをする恐れがあります。

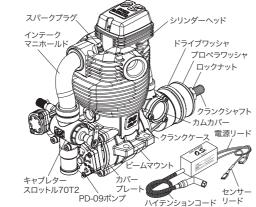
<u>↑</u> 注 意

- どんなプロペラでも取り扱う上で特別な注意が必要で す。プロペラメーカーの説明書に従ってください。
- このエンジンは模型飛行機用です。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。
- ◆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。
- ●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。
- 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けがをする恐れがあります。
- 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。
- 電源が入った状態での、プラグの点検時はプラグ本体、 プラグキャップ、ハイテンションコードを手で持たないで ください。感電の恐れがあります。
- プロペラはエンジンに合った正しい大きさ(直径)とピッチの ものを使用してください。破損しケガをする恐れがあります。
- ●プロペラはヒビやキズが有ったり、少しでも異常があれ ば絶対に使用しないでください。また削ったり改造をし ないでください。飛散してケガをする恐れがあります。

70T2キャブレターのゴミつまりについてのご注意

ガソリンエンジン用キャブレターの70T2キャブレター は、アルコール燃料用キャブレターに比べ燃費が良い分 流量が少なく、その為通路が狭く、ゴミが詰まりやすい構 造になっております。燃料タンクからエンジンの間(Tニッ プルを使用する場合はTニップルとエンジンの間)には、 ガソリン用の燃料フィルター(メッシュ#200以上)を必ず 装着してください。また、燃料缶から燃料タンクに給油す る際には、燃料缶側の先には弊社から販売しております スーパーフィルターL(72403050)をご使用になり、燃 料タンクへのゴミの混入を防いでください。キャブレター にゴミが詰まると、今まで調子良かったものが、息付をし たり、エンストしやすくなったり、オーバーヒートしやすく なったりします。キャブレターのゴミ詰まりが起こった場 合には、分解清掃が必要ですが、キャブレター内には細か いパーツがあり、紛失や誤組立ての恐れがありますので、 ご自分での作業はお勧めできません。弊社サービス係へ お送りください。ご自分で分解清掃をされる場合は、全て を自己責任の元で行ってください。(分解清掃の詳細は弊 社ホームページ(URL記載)を参照ください)

エンジン各部の名称



ださい。不意の始動にエンジンを止めることが出来ず、ケ ガをする恐れがあります。

エンジンの取付け

• エンジンマウントは十分強度のあるものにしてください。 マウントにM4以上のJIS規格六角穴付キャップスクリュ ーなどの鋼製ねじで締め付けてください。またマウント のまわりをバルサ等で囲み、強度を増すと共に振動緩和 の対策を行ってください。

• プロペラは曲面になっている方が手前にくるようにして、

付属のプロペラワッシャとプロペラ取付ねじを使い六角

レンチで確実に取り付けてください。飛行前には毎回ゆ

るみ等を点検し、締めなおしてください。プロペラが飛び

• プロペラ取付ねじ以外のねじも毎回ゆるみ等の点検を

● 飛行前にスロットル・リンケージをチェックしてください。

● 衣服のヒラヒラしたような部分(シャツのそで、ネクタイ、

スカーフ等)やフックバンドがプロペラの近くに来ないよ

うにしてください。シャツのポケットから、調整用ドライバ

ーやタコメーター等がプロペラにおちてこないように注

エンジンを始動するときは、安全メガネを着用し、電動ス

対に始動しないでください。ケガをする恐れがあります。

• ハイニードル及びスローニードル調整は、必ずエンジンを

• エンジンの運転は、砂地や砂利の上でしないでください。

エンジンを始動させたままで、模型を持ち歩くときは必ず

低速運転にし、プロペラから目を離さず、自分自身からも

他人からも離してください。ケガをする恐れがあります。

エンジンを停止する時はイグナイターの電源を切ってく

エンジン停止直後、イグナイターの電源を切っていても、

● 無線システムの電源が入っていない状態で、不意の始動

した時エンジンを停止させる為に、イグニッションシステ

• 無線操作でエンジンを停止できるリンケージを行ってく

ムの電源には外部から操作可能なスイッチを取付けてく

ンクはしないでください。事故の原因となります。

クランクするとエンジンが始動することがあるのでクラ

全閉にし、燃料供給を止めてください。

ださい。ケガをする恐れがあります。

ケガをする恐れがあります。

ださい。もしくは、送信機側の操作でスロットルバルブを

砂等がまきあげられて、ケガをする恐れがあります。

停止させてから行ってください。ケガをする恐れがあります。

ターターを使用してください。もし手動で始動する場合は、

必ずセーフティスティックを使用してください、素手では絶

はずれるとエンジンのコントロールができなくなり、ケガ

行ってください。特にエンジン取付け部分や可動部(スロ

だしてケガをする恐れがあります。

ットルアーム等)は注意してください。

をする恐れがあります。

模型の損傷及びケガをする恐れがあります。

意すること。ケガをする恐れがあります。

- エンジン取付ねじにはノルトロックワッシャ(オプション) 等のゆるみ止めワッシャを使用するか、又はゆるみ止め 剤等を使用し、ゆるまない様に確実に締め付けを行って ください。
- エンジン冷却のための機体空気取入れ口と、排出口は充 分な面積を確保し、冷却の為の空気の流れを作るように し、オーバーヒートさせないよう注意してください。(ガソ リンエンジンはグローエンジンと比べ発熱量が多い為、 エンジン冷却には十分注意してください)

スパークプラグの取り付け

付属のスパークプラグをロングプラグレンチ(オプション) 又は市販の8mmのディープソケットレンチで取り付けてく ださい。

サイレンサーの取付け

- まず、エキゾーストマニホールドをシリンダーヘッドに可 能な限り奥までねじ込み、ロックナットで固定してくださ い。(ねじ込み量が少ないとエンジンの振動等でヘッド側 のねじ部を破損する場合があります)
- ◆次にサイレンサーを、エキゾーストマニホールドに 10mm以上25mm以下の範囲でねじ込み、希望の角度 にして、ロックナットで固定してください。
- サイレンサーの取り付けには、ねじ部にシール剤やネジ ロック剤を塗布していただくと、緩み防止に効果があり ます。また時々ゆるみがないか確認のうえ、増し締めを行 って下さい。

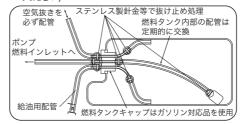
のです。排出されるブローバイガスと廃油は、インテークポ ートから燃焼室に戻し燃焼します。

燃料タンクはガソリンに対応している物を選んでくださ い。(グローエンジン用の燃料タンクキャップはゴムがガ ソリンに対応していないので使えません。)

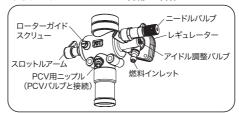
クランクケース内の圧力変化と、ワンウェイチェックバルブ

の働きにより、積極的にクランクケース内の換気を行うも

- ●230ccの燃料タンクで通常の飛行で10~15分の飛行 が可能です。(全開を続けると7~8分の飛行となります)
- ●燃料タンクは使用前(初回)にガソリンでよく洗っておき ます。ほこりやタンク材料の破片が入ってる事があります。
- ●このエンジンはマフラープレッシャーを必要としません が、空気抜きの配管を必ずしてください。
- ●配管のチューブは、タイゴン®F-4040A製(黄色の物)も しくはO.S.製内径3mm、ガソリン用燃料チューブ (28382200)をご使用ください。また、配管チューブは 硬化しますので定期的に交換してください。(燃料タンク 内のチューブは半年~1年が目安です) [*タイゴン®はサンゴバン株式会社の登録商標です]
- 配管したチューブエンドはステンレス製針金等で抜け止 めの処理をしてください。
- 燃料タンクとキャブレターの間にガソリン用で目の細か いフィルター(外部購入)を取付けてください。(フィルタ 一の目詰まり、配管不備によるトラブルには十分注意し てください)



キャブレタースロットル 各部の名称



このキャブレターには次の2つの調整部分があります。 ・ニードルバルブ

高速回転における混合気を調整します。ニードルバルブ を調整すると中速付近にも影響します。

アイドル調整バルブ

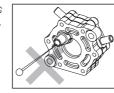
安定したアイドリングと、スムーズな中速への加速が得 られるように混合気を調整します。

このキャブレターのアイドル調整バルブは全域の混合気に 影響を与えます。従ってアイドル調整バルブを調整した場 合、必ずニードルバルブを再調整する必要があります。 (アイドル調整バルブは工場出荷時に調整してありますの で、初期の段階では調整せず、ブレークインが終わった時点 で「キャブレターの調整」の項目に従って調整してください)

ポンプ及びレギュレーターについての注意事項

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

穴にピンなどを差し込む と内部の部品が破損し、 ポンプが働なくなります。



レギュレーターの下にある 四角い穴をふさがないで下 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。



プロペラのサイズ及び形状は、実際に飛行の上最良のも のを決めることになりますが、最初の選択は表を参考にし てください。このエンジンに使用されるプロペラは大直径 のものが多く、プロペラの回転面が非常に広くなります。二 ードル、アイドル調整バルブの調整は必ずエンジンを停止 してから行い、プロペラの回転面及びプロペラの前面に顔 や手を絶対に近づけないよう十分注意してください。ま た、プロペラやスピンナーのアンバランスは、振動の原因 になり、プロペラや機体の破損につながることがあります。 必ずバランスを良く取った十分強度のあるプロペラ、スピ ンナーをご使用ください。表の範囲を超えたものでも飛行 は可能ですが、手始めとして表の範囲内で選択された方 が無難でしょう。しかし、回転を上げると騒音も大きくなり ますのでご注意ください。

●わずかでも傷付いたプロペラ、傷が付いていなくても大

スポーツ/アクロ/スケール 16×10-12, 17×8-10, 18×6W-8 この表のプロペラサイズ(ダイアxピッチ)は目安です

サイズ(ダイア×ピッチ)

きな衝撃が加わったプロペラは使用しないでください。

種 類

プロペラの取付け

- 一般のプロペラ取付け方法では、エンジンのノッキングに よりプロペラナットがゆるみ、プロペラがプロペラナットや プロペラワッシャと共に前方へ飛び出すことがあり非常に 危険です。付属のロックナットを使用しますと、万一プロペ ラナットがゆるんでもプロペラナットが外れてプロペラが 前方へ飛んだりすることを防げます。しかし、プロペラナッ トの締め付けが不完全ですと、プロペラが空回転すること があります。次の方法で確実に締め付けてください。
 - プロペラナットで十分に締め付けます。
- ◆その後、12mmのレンチを使ってロックナットを締め付けます。
- ランスの取れた十分に強度のあるスピンナーを正しく装

(注意)

- けにより木が収縮し、プロペラナットがゆるむことがあ

- ーガソリンに市販の高品質2サイクルオイルを混合して使 用してください。ガソリンのみで運転するとエンジンを破損 します。ハイオクタンガソリンは必要ありません。
- 脂部品を侵し破損の可能性があります。
- ってください。もし指示が無い場合は30:1で混合してく ださい。弊社では、ゼノア純正2サイクルエンジンオイル (50:1)、クロッツ R/C ModeLube®(50:1)で動作確認 を行っています。(オイルの品質を保証する物ではありま せん)また、ブレークインの期間中の混合比はブレークイ
- ガソリンエンジンは、グローエンジンと比べるとキャブレ ター内部の通路が狭く、ゴミなどの異物の混入に弱くな っています。燃料にゴミやほこりなどが混入しないように 注意してください。給油の際には燃料缶専用のフィルタ ー、スーパーフィルターL(オプション)の使用をお勧めし

製品について

このエンジンは、4ストロークガソリンエンジン ですが、燃料は2ストロークガソリンエンジンと 同じ、2ストロークエンジン用オイル混合燃料を 使用します。

- ●このエンジンは上級者用に設計され製造されています。 入門者や初心者には使用できません。
- GF30のパワフルな性能はそのままに、新設計のキャブ レター、PD-09ポンプシステムを採用したGF30IIです。 ● このエンジンの回転方向(正転)は、出力軸側(正面)から 見て反時計回りです。
- ●スケール機にも似合う4ストロークガソリンエンジンで すが、スポーツフライトからアクロフライトまでこなす幅 広いパワー特性を持っています。
- ◆イグナイター「IG-07」は新型プラグキャップを採用しプラ グの脱着の容易さを向上し取付位置方向の自由度が増 しています。マイクロコンピューターを搭載し、低回転で は火花が飛ばない安全設計となっています。
- ●F-6040サイレンサーはガソリン機に適したサイレンサー で高い消音効果を発揮します。

付属品 スパークプラグ 1/4-32 イグナイター IG-07 F-6040サイレンサー 一式 サイレンサー本体 エキゾーストマニホールド マニホールドナット(M16)

ブレークイン

- ずソリンエンジンのブレークインはグローエンジンと異 なり、オイルの混合比を高くし、少しだけ濃いニードルセ ットにて行います。濃すぎるニードルセットでブレークイ ンを行うと、プラグが湿り失火したり、プラグの電極に堆 積物が溜まり調子が悪くなることがあります。
- 具体的には50:1の混合比の指示があるオイルを使う場 合は25:1程度の混合比で、30:1の混合比の指示があるオ イルを使う場合は20:1程度の混合比で混合して使用して ください。また、ニードルセットはニードルバルブのみ、その プロペラでの最高回転のニードルセット位置より200rpm だけ濃いニードルセット位置で行います。アイドル調整バル ブは濃いニードルセットにする必要はありません。
- テストベンチや地上に機体を固定してのブレークインは必 要ありません。実際に飛行させてブレークインを行ってく
- ブレークインの時間は10フライト程度(2L程度)行ってく ださい。またブレークインの初期は連続での全開運転を避 け、徐々に全開運転の時間を延ばすように行ってください。

- このエンジンは セーフティスティック(手動)での始動は出 来ません。必ず電動スターターを使って始動してください。
- このエンジンにはチョークバルブが装備されていませ ん。従ってエンジンへ燃料の呼込みは電動スターターで 行います。
- 1. ニードルバルブを全閉から2.5~3回開けてください。 (アイドル調整バルブは工場であらかじめ調整してあり ますのでこの時点では触らないでください)
- 2.送信機の電源をONにしてください。
- 3 受信機の電源をONにしてください。
- Δ イグナイターの電源をOFFにしてください。
- 5. 送信機のスロットルスティックを半開にしてください。
- 6. スターターを7~8秒回し、燃料をエンジンに呼び込 みます。
- 7. 送信機のスロットルスティックを全閉から1/8程(2~ 3クリック)開いた位置にします。
- 8. イグナイター電源をONにしてください。
- 9. 助手及び周りの人に始動する旨を伝え、助手に機体を しっかり保持させてください。
- 10. 電動スターターで始動します。

キャブレターの調整

1. 「始めに」

このキャブレターの外観は従来のグローエンジンのキャ ブレターとよく似ており、構造もほぼ同じですが、調整方 法が異なりますので本文をよく読み、十分理解してから 実際の運転&調整を行ってください。

●このキャブレターは内部のパーツが燃料に馴染むまで (ブレークインが終わるころまで)、やや不安定(回転がう ねったり、軽い息をついたり)になりますが、エンストに至 るようなことはございませんので、そのままご使用下さい。 また、パーツが馴染んだ後も、その日最初の始動から10 秒間程はやや不安定となりますが、同様にエンストに至 るようなことはございませんので、そのままご使用下さい。

2.「調整の要点」

- (1)アイドル調整バルブは工場出荷の段階でおおよその 位置にセットされていますので、初期の段階(ブレーク インが終わる頃まで)では調整の必要はありません。 従って初期の段階ではニードルバルブのみの調整と なります。
- (2) 従来のグローエンジンのニードルバルブの調整は、 混合気が濃い状態から徐々に閉じて(薄くして)ニー ドルセットしますが、このエンジンのニードルバルブ の調整は混合気をいったん薄い状態にしてから、次 にニードルバルブ開いて(濃くして)ニードルセットを します。特にこの点を十分ご理解ください。

3. 「実際の調整」

(1)ニードルバルブの調整

- 1. 始動したらスロットルをゆっくり全開にします。
- 2. 次にニードルバルブを閉じていくと、エンジンの回転 が上がっていきます。(この時ニードルバルブはテンポ よく[30°~45°/1秒の割合]閉じてください)
- 3. さらにニードルバルブを閉じていくと回転の上昇が止 まり、やがて回転が降下し始めます。回転の降下が始 まった位置より60°~90°程さらに閉じます。
- 4. 今度はニードルバルブを比較的ゆっくり(15°/1秒程 度の割合)開いていってください、すると回転が再び上 がっていきます。
- 5. 回転が上がり切ったニードルバルブの位置から、さら に60°~90°程開いた位置がおおよそのニードルバル ブの位置になります。ブレークイン(10フライト又は2 L程度)が終わるまでは、このニードルバルブの位置で 飛行してください。また、ブレークイン中の一般的な注 意事項(初期は全開での長時間の飛行を避け、徐々に 負荷を強くしていく等)を守って飛行してください。

(2)アイドル調整バルブの調整

-]. アイドル調整バルブを最初の位置(工場出荷の最初の 位置もしくは次項の基準位置)に合わせます。
- 2. 始動したらスロットルをゆっくり全開にし5~6秒エン ジンを温めます。この時ニードルバルブを仮で調整して おきます。
- 3. 送信機のスロットルスティックを最スローにし、スロッ トルトリムにて2000rpm付近に合わせます。
- 4. 全開と最スローを何度か繰り返し、最スロー時の回転 数を測定します。回転が安定せず20秒以内に回転数 が徐々に下がって行くような場合は濃い状態です。 逆に回転が上昇したり、最スローにしても直ぐに回転 が2000rpm付近まで落ちないような場合は薄い状
- 5. エンジンを止め、濃い場合はアイドル調整バルブを時 計回りに(1回の調整で)30°以内で閉めて下さい。蓮い 場合はアイドル調整バルブを反時計回りに(1回の調 整で)30°以内で開けて下さい。
- 6. 2~5を繰り返し最スローの回転が安定するようにア イドル調整バルブを調整してください。そして最後にも う一度ニードルバルブを調整してください。
- 7. 使用するプロペラと機体に合ったアイドル回転数にス ロットルトリムを合わせて下さい。
- 8. スロットルを最スローから全開まで素早く開いてもゆ っくり開いてもスムーズに回転が追従していれば調整 は完了です。
- スロットルを素早く全開にした際に、息をついてから回 転が上がったりエンストする場合は、アイドル調整バル ブの絞りすぎが考えられます。エンジンを止め、アイド ル調整バルブを反時計回りに15°程度開けて下さい。
- スロットルをゆっくり開けた際に、もたつきながら回転 が上がる場合は、アイドル調整バルブの開け過ぎが考 えられます。エンジンを止め、アイドル調整バルブを時 計回りに15°程度閉めて下さい。
- アイドルバルブを調整した際は、もう一度ニードルバル ブを調整してください。

以降は実際に飛行し様子を見ながらの調整となりますが、 このキャブレターはニードルバルブ調整をしてもアイドル 調整バルブに影響を与えませんが、アイドル調整バルブを 調整するとニードルバルブに影響が出ます。

従ってアイドル調整バルブを調整した場合はニードルバル ブも調整し直してください。

(3)アイドル調整バルブの基準位置

アイドル調整バルブは工場にておおよその位置に調整して あります。調整を繰り返しアイドル調整バルブの位置が分 からなくなってしまった場合は、図1に示す位置までアイド ル調整バルブを戻してください。通常、調整範囲はこの基 準位置から前後1回転の範囲内です。

図 1 キャブレター本体 → トャブレター本体の端面とアイ ドル調整バルブの端面が同一 面上になった所から半回転(約 0.25mm)戻した所が基準位置 です。 アイドル調整バルブ

一般的にガソリンエンジンはグローエンジンと比べて、薄 めの混合気に弱く息つきすることなくエンストしたり、オ ーバーヒートしてエンストすることがありますので、濃い 目の混合気での使用をお勧めします。

■ タペット調整について

OS 4サイクルエンジンは、出荷前に適切なタペットのすき まに調整してありますので、調整の必要はありません。エン ジンの部品を交換したり、タペット音が気になる場合のみ 点検してください。タペットのすきまの標準値は、冷間時で 0.04~0.1mmです。点検にはタペット調整キット(オプシ ョン)が必要です。調整に不慣れな場合は、OSエンジンサ ービス係までお送りください。

タペット調整キットの内容

- ・シックネスゲージ (0.04mm 0.1mm)
- ・1.5mm六角レンチ ・5.0mmスパナ

このエンジンはタペット調整キット以外に次の工具が必要 です。 M3ナット用 5.5mmスパナ

飛行&メンテナンス

■ 飛行前のチェック

- エンジンを始動した状態で無線機システム(距離テスト) は正常に働いているか。
- ◆ 全開運転でばらつきは無いか。
- アイドリングは安定しているか。
- スロットル操作に確実に反応するか。
- ウォーミングアップは終わったか。

実機、実車と同じようにウォーミングアップが必要です。エン ジン始動後すぐに離陸させず、しばらく(約10秒)はスロット ル全開で運転しエンジンを暖めた後、離陸させてください。

■ 飛行時の注意

- エンジン回転のト昇、下降は、スロットル操作よりも少し遅 れます。急なスロットル操作ではエンジンが停止することが ありますので、なめらかなスロットル操作を行ってください。
- ガソリンエンジンはグローエンジンに比べて冷却がより重 要となります。運転中にオーバーヒートの兆候(全開でパ ワーがなくなったり、中速で排気音は濁った音から澄んだ 音に変わったりしたらオーバーヒートの兆候です)が見ら れたら、飛行を続けずに以下の対策を行ってください。
- 1. カウリングの冷却用空気取入口を広げる。
- 2. カウリングの冷却空気排出口を広げる。(冷却空気排出 口は非常に重要です)
- 3. カウリングの冷却用空気取入口でエンジンに直接風が 当たる開口部以外を塞ぐ。
- 4. 胴体及びカウリングにエンジンのシリンダー部分やサイ レンサーに冷却空気を導くよう導風板を設ける。
- ●飛行と飛行の間隔が短くエンジンがまだ熱い場合、前回の 飛行中にオーバーヒートの症状が現れなくても、2回目の 飛行で前回の飛行の熱がエンジン全体に回ってしまいオ ーバーヒートの症状が出ることがあります。この場合は、エ ンジンが完全に冷却するまで放置するようにしてください。

■飛行後のメンテナンス

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

- 各部のねじ、特にエンジン取付けねじ、サイレンサー取付け ねじは毎回点検すると共に、最初の数回は毎フライト後に 増し締めしてください。
- 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。
- ガソリン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。
- ガソリン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 用して、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。燃料缶専用のフィルター、スー パーフィルター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。
- ガソリンエンジンは、錆がほとんど発生しませんので、飛行後の メンテナンスは外部に異常が無いか点検し、キャブレターからこ ぼれたオイルや排気オイルをふき取る程度で問題ありません。

■ アフターサービス

エンジンの修理について

- よく洗浄してエンジン本体のみを「OSエンジンサービス 係」までお送りください。(エンジン以外のものが付いて いたり汚れがひどいと分解や洗浄に時間がかかり、修理 代が高くなります)この時、故障時の状態及び修理希望 事項を必ずお書き添えください。
- 原則として弊社到着後10日以内で修理完了致します。
- 修理品のお支払いについては、コレクトサービス(宅急便 代金着払いシステム)により発送させていただきますので、 修理品送付時、現金等を同封しないようにお願いします。

お客様のパーツ直接購入について

- 交換部品については販売店、もしくは当社から直接購入 することができます。 また、送料(荷造手数料込)及び代金引換の場合、代引
- ■ご注文方法 電話、FAX、封書にてご注文ください。 必要事項

手数料が必要となりますのでご了承ください。

氏名、住所、電話番号、8ケタ品名コード、品名、数量。

■ 送料支払方法

- 1. 字急便 A. 代金着払い B. 銀行振込 C. 郵便振込
- 2. 郵 送 A. 銀行振込 B. 郵便振込 ただし、ご注文合計金額が2,000円(税抜き)以上 の場合は宅急便にて送付。

3. 送料及び代引手数料

送料(荷造手数料込)及び代引手数料に関しましては、 当社Webサイトをご覧頂くか、「OSエンジンサービス 係」までお問い合わせ下さい。

修理品、パーツ販売、エンジンに関するお問合せは、 「OSエンジンサービス係」までお願い致します。

http://www.os-engines.co.jp/form/parts.html

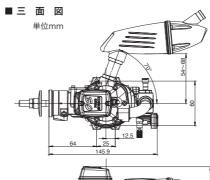
電話(06)6702-0230(直通) FAX(06)6704-2722 *直通電話が混み合っている場合には、しばらくたって からおかけ直しいただくか、当社電話番号(代表)あ てにご連絡ください。

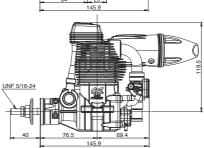
■ オプションパーツ&アクセサリー

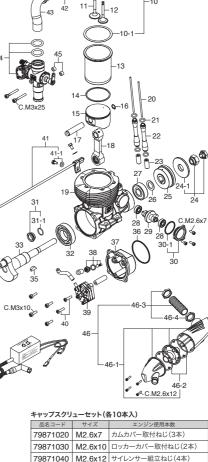
- ラジアルマウントセットGF30/GF30II (71904400)
- スピンナー用口ックナットセット 5/16"-M4 (45910200) 5/16"-M5 (45910300)
- スーパーフィルター (燃料缶用) (L) (72403050) **(S)** (72403051) ● バブレスウエイト S (燃料タンク用) (71531010)
- ノルトロックワッシャ(10組入) M5 (55500004)
- タペット調整キット (72200060) このエンジンはタペット調整キット以外に5.5mmスパナが必要です。
- ロングプラグレンチ (71521000)
- ガソリン用燃料チューブ イエロー S (28382400) 内径2.4mm×外径4.8mm 長さ1m
- ガソリン用燃料チューブ イエロー M (28382500) 内径3.2mm×外径6.4mm 長さ1m

● ガソリン用燃料チューブ

内径2mm×外径4mm 長さ500mm (28382100) 内径3mm×外径5mm 長さ500mm (28382200)







*ねじの種類

C…キャップスクリュー

No. 品名コード

1 4A004200 ロッカーカバ-

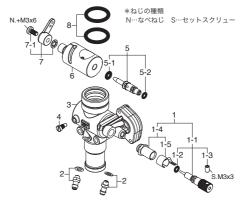
■エンジン分解図&部品表

C.M2.6x10

-C.M3x12

=	キャ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		
L	79871020	M2.6x7	カムカバー取付ねじ(3本)		
	79871030	M2.6x10	ロッカーカバー取付ねじ(2本)		
ſ	79871040	M2.6x12	サイレンサー組立ねじ(4本)		
	79871120	M3x10	カバープレート取付ねじ(4本)		
	79871140	M3x12	ロッカーサポート取付ねじ(1本)		
	79871250	M3x25	キャブレター取付ねじ(2本)		
	79871100	M3.5x20	シリンダーヘッド取付ねじ(6本)		

■ キャブレタースロットル分解図&部品表



2 45761600 ロッカーアームリテイナー(2個/1組) 3 49464000 ロッカーサポート 4 42561100 ロッカーアーム(1個) 5 44561200 タペット調整ねじ(1組) 6 45560410 コッターピン(2個/1組) 7 49460400 バルブスプリングリテイナー(1個) 8 49460200 バルブスプリング(1個) 9 44514300 ロッカーカバーガスケット 10 4A004100 シリンダーヘッド(ガスケット付) 10-1 44514100 11 49460100 インテークバルブ(1個) 12 49460110 エキゾーストバルブ(1個) 13 4A003100 シリンダーライナー 14 44503400 ピストンリング 15 4A003200 ピストン 16 28317000 ピストンピンリテイナー(2個) 17 4A006000 ピストンピン 18 4A005000 コンロット 19 4A001000 クランクケース 20 4A066000 プッシュロッド(2本セット) 21 45566310 プッシュロッドカバー "O"リング(2個) 22 49466100 プッシュロッドカバー(1本) 23 44564000 カムフォロア(2個セット) 24 28310000 ロックナットセット 24-1 28309000 プロペラワッシャ 25 4A008000 ドライブワッシャ 26 45520000 スラストワッシャ 27 29431000 ボールベアリング(前 28 45231100 カムシャフトベアリング(1個) 29 44562000 カムシャフト 30 44501100 カムカバー 30-1 44501110 "0"リング 31 29701300 クランクケースプラク 31-1 29701310 "0"リング 32 29030001 ボールベアリング(後 33 4A002000 クランクシャフト 34 28152100 クランクピン止めねじ 35 45508200 ウッドラフキー 36 29061410 カバーガスケット 37 4A007010 カバープレート 38 49407010 PCVバルブ 一式 39 72508200 ポンプユニット PD-09 40 79871702 ポンプ取付ねじ(N.+M3x12)(10本) 41 74002320 回転センサー 41-1 74002321 回転センサー取付ねじセット(2個 42 4A014110 インテークマニホールドガスケット(2個) 43 4A069400 インテークマニホールド 44 4A082010 キャブレタースロットル 70T2 45 4A069460 サーモインシュレーター(2個) 46 49425000 F-6040サイレンサー 一式 46-1 49425100 サイレンサー本体 46-2 44525110 サイレンサー本体ガスケット(2枚) 46-3 44525200 エキゾーストマニホールド -46-4 44525210 マニホールドナット M16(1個 74002811 イグナイター (IG-07) 71669020 スパークプラグ 1/4-32(Rcexl) *このエンジンのヘッドガスケットは1枚でご使用ください。

No.	品名コード	品 名
1	28181900	ニードルバルブ 一式
1-1	28181970	ニードル 一式
1-2	28181910	"O" リング(2個)
1-3	26381501	セットスクリュー
1-4	27381940	ニードルバルブホルダー 一式
1-5	26711305	ラチェットスプリング
2	22681953	燃料インレット(ニップルNo.1)
3	4A082100	キャブレター本体
4	45581820	ローターガイドスクリュー
5	4A081600	アイドル調整バルブ 一式
5-1	28181920	"O" リング(大)(2個)
5-2	28181910	"O" リング(小)(2個)
6	4A081210	キャブレターローター
7	27881400	スロットルアーム 一式
7-1	22081313	アーム取付ねじ
8	4A081500	キャブレターガスケット(2個)

目

■ 行程体積 29.94 cc / 1.827 cu.in.

7 38 0 mm / 1 496 in

■ ストローク 26.4 mm / 1.039 in. 力 2.8 ps / 2.76 hp / 9,000 r.p.m.

■ 実用回転数 1,800-9,000 r.p.m.

1010 g / 34.92 oz.(エンジン本体) 113 g / 3.99 oz. (サイレンサー)

95 g / 3.35 oz. (イグナイター)

本書の内容の一部または全部を無断で転載することは禁止されています。本書の内容については、製品改良のため予告なしに変更する場合があります。 ◆ 本製品の仕様、デザインおよび説明書の内容については、改良などにより予告なく変更する場合があります。

C Copyright 2019 by O.S. Engines Mfg. Co., Ltd. All rights reserved. Printed in JAPAN.

小川精機株式会社 〒546-0003 大阪市東住吉区今川3丁目6-15 http://www.os-engines.co.ip 電話 (06)6702-0225(代)FAX (06)6704-2722