

SAITO 4サイクル

マルチ・シリンダ・グロ - エンジン取扱説明書

この度は、SAITO - マルチ・シリンダ・エンジンをお買い上げ戴き、誠に有難う御座居ます。お買い上げ戴きましたエンジンは、貴方のエンジンです。取扱説明書を良くお読みになって、大事に可愛がって下さい。
万一、製作上の不備な点等が有りました時は、責任をもって修理致しますが、不要な分解による故障や改造等は、保証の対象にはなりません。尚、部品購入の際は、小売店か直接弊社にお申し込み下さい。

部品申込方法(一例)	エンジン名	FA - 60T
	製造記号	A (エンジン本体下面中央のアルファベットの刻印) FA - 90TS (エンジン本体下面中央の刻印) FA - 100T (エンジンマウント左下部の刻印) FA - 182TD (エンジン本体下面後部の刻印) FA - 300TL (エンジン本体下面MADE IN JAPANの横の刻印) FA - 300TTDP (エンジン本体下面MADE IN JAPANの横の刻印) FA - 100Ti (左フロント・ビ - ムマウント上面の刻印) FA - 200Ti (左フロント・ビ - ムマウント上面の刻印) FA - 90R3 (リヤカバ - 下面の刻印) FA - 170R3 (リヤカバ - 下面の刻印) FA - 450R3D (リヤカバ - 下面の刻印) FA - 325R5D (リヤカバ - 下面の刻印)
	部品名	シリンダ
	部品番号	01
	数量	1

SAITO - エンジンの特長

- シリンダ - A . A . C方式 (Aluminum-piston, Aluminum-cylinder, Hard-chrome-plated.)
ライナ - を用いず、アルミ・シリンダ - 内面に直にハ - ドクロ - ムメッキを施して耐久力を重視し、またシリンダ - ヘッドとシリンダ - を一体化にして歪みの防止、軽量化、冷却効率等の向上を図っています。
機種 - FA - 90TS, 182TD, 300TL, 300TTDP, 100Ti, 200Ti, 90R3, 170R3, 450R3D, 325R5D
A . B . C方式 (Aluminum-piston, Brass-cylinder, Hard-chrome-plated.)
真鍮のライナ - 内面にハ - ドクロ - ムメッキを施して耐久力を重視し、またシリンダ - ヘッドとシリンダを一体化したシリンダに、圧入・固定して歪みの防止、冷却効率等の向上を図っています。
機種 - FA - 60T, 100T
- ピストン 高シリコンアルミピストンにコンプレッションリング付きで、高性能化を図っています。
クランクシャフト クロ - ムモリブデン鋼を鍛造した頑丈な物で、ボ - ルベアリングで支持されています。
カム 高出力型のハイカム仕様
燃焼室 半球形の改良により容積効率及び燃焼効率が向上しています。
キャブレタ - スロ - 絞りの高性能のものです。(100T, 182TDのみエア - ニ - ドル式)
(チョ - クバルブ付き - 100T, 300T, 300TTDP, 450R3D)
(プライミング方式 - 60T, 90TS, 182TD, 90R3, 170R3, 325R5D)
- プロペラナット 脱落防止安全設計のダブルナットです。
デュアルプラグ方式 アイドリング安定が向上する。
(182TD, 200Ti, 300TTDP, 450R3D, 325R5D)
- ツインキャブ方式 出力、レスポンス、アイドリング安定の向上(100T, 182TD, 300TTDP)
- 低振動 交互爆発又は等間隔爆発方式により、トルク変動が少なく振動が少ない。
(交互爆発 - 60T, 90TS, 300T, 300TTDP, 100Ti, 200Ti)
(等間隔爆発 - 90R3, 170R3, 450R3D, 325R5D)
- 排気音 実機の排気音に似ている音質
重量 同一クラスで最軽量
アイドリング回転 スロ - 系が完全に調整されていれば1, 800 ~ 2, 500rpmでプラグヒ - トはいりません。
(但、常時1, 500rpm以下で使用される場合はプラグヒ - トを用いるのが安全です。)
- リモ - トニ - ドル メインニ - ドルの取付位置を限定しません。(100Ti, 200Ti)

A, 燃料

市販の良質なグロ - エンジン飛行機用でニトロメタン10 ~ 30%位の合成潤滑油系をお薦めします。
4サイクルエンジンは排気温度が高いのでヒマシ油系はカ - ボンが溜り易いので避けて下さい。
また燃料フィルタ - は、必ず取付けて下さい。

弊社の燃料フィルタ - 'F - 1'(¥788)は最高の機能を発揮します。

注意 - 最初からハイニトロ燃料を使用する場合は、プレ - クインの時間を倍以上にしてなじませて下さい。
また、ロ - ニトロ燃料からハイニトロ燃料に変えた場合は、プレ - クインをやり直して下さい。
4サイクルエンジンは、2サイクルエンジン程ハイニトロ燃料に対して敏感に反応しませんので、メインニ - ドルの絞り過ぎに注意して下さい。なるべく甘めに使って下さい。

G, エンジンのスタ - ト方法 (以下の手順はエンジンを機体に搭載した状態を想定した場合です。)

最初に送信機のSWをON、次に受信機のSWをONにしてスロットルの動作を確認したのちスロットル・スティック位置を全閉にします。

メインニ - ドルを始動に必要な開度を開けます。(エンジンによってピ - クの開度が違いますので、ブレ - クイン時に目安になる開度を把握して下さい。特にプロペラの負荷が大きくなった場合は開き気味になります。)

一応の目安・・・60T, 90TS, 100T(左右), 182TD(左右), 100Ti, 200Ti
90R3, 170, 325R5Dは3~4回転位
300TL, 450R3Dは4~5回転位
300TTDPは3回転位

スロットルバルブをスロットルスティックで全閉より1/4程度開けます。

(スロットルを開け過ぎてのスタ - トは機体が飛び出して危険です。)

プロペラを逆回転方向(時計方向)に、圧縮の掛かる所迄廻します。

プラグに通電します。

スタ - タ - を5秒位廻すと簡単に始動します。

注意 - 正回転で圧縮の掛かった所よりのスタ - タ - での始動は危険ですのでやめて下さい。

H, エンジンのブレ - クイン (ブレ - クインは、エンジンの性能を最高に引き出す重要な方法ですので、慎重におやり下さい。)

燃料タンクを満タンにした後、前記の要領でエンジンを始動します。

スロットルバルブ開度をスロットル・スティックにて約1/2位(一応の目安)にした後、回転計と排気のオイル濃度及びブリ - ザ - からの排出濃度を見ながら、メインニ - ドルを排気が十分濃くなる迄開け、ブレ - クイン・プロペラの項目の標準最高回転数の60%以下の回転で安定した状態になる様にします。

この状態で1タンク運転します。(場合によってはプラグヒ - トした状態でも構いません。)

もし、メインニ - ドルを開いても濃くならない時は、スロ - ニ - ドルを若干戻して燃料が濃くなる様にして下さい。

(スロ - ニ - ドルは反時計方向、エア - ニ - ドルは時計方向に廻す。)

注意 - この段階では絶対に混合気を薄くしないことです。

回転がアイドリング近く迄落として低速で運転したとしても混合気が薄い時は焼き付きます。

このブレ - クインは、主に濃い混合気の状態にてコンロッド、ギャ及び可動部等の初期のなじみが目的です。

次にスロットルバルブ開度を全開にして半タンク運転します。

(この場合も、排気のオイル濃度及びブリ - ザ - からの排出を確認して下さい。)

次に標準最高回転数の85~90%位で半タンク運転します。

最後にメインニ - ドルによりピ - クと甘めを交互に行いながらピ - クにむらが無く安定して回る様になれば一応地上でのブレ - クインが完了するので、J項の(チ)の要領でタペットギャップを調整した後、次項によりキャブレタ - を調整し甘めで10フライト位行えばブレ - クインは完了します。

飛行時の注意 - 最初の内は万一エンストした場合でも飛行場に戻る事が出来る距離及び風上で高度は高く取ります。
最初から低空で飛行しますと、エンジントラブルによる不時着時に機体を壊す事になります。

I, キャブレタ - の取扱と調整について (キャブレタ - の図を参照)

キャブレタ - の調整の基本は最初にメインニ - ドルで完全にピ - ク(最高回転)を出してから、スロットルバルブとスロ - ニ - ドルでアイドリング(低速回転)を出します。(逆には出来ません。)

燃料タンクを満タンにした後、Gによりエンジンを始動し、スロットルバルブ開度をスロットル・スティックにて全開にした後、メインニ - ドルにより回転計と排気音及び排気煙を見ながらピ - クを慎重に出します。(地上で完全にピ - クを出す。)

シングルキャブの場合 - 単気筒と同じ様な操作によりピ - クを出します。

ツインキャブの場合 - 100T, 182TD

左右どちらのキャブからピ - クを出しても構いません。

例えば左のキャブから調整したとしますと、左のメインニ - ドルを絞ってピ - クを出します。

次に右のメインニ - ドルを絞ってピ - クを出します。

もう一度左のメインニ - ドルを半回転位戻して甘くしてから又ピ - クを出します。右も同じ様にします。

これを2~3回繰り返して完全に左右を同調させてピ - クを出します。

最後は左右の排気煙が同じ濃さになる様に微調整します。

300TTDP

圧力調整バルブ(リリ - フバルブ)を約3回転開きます。

メインニ - ドルは前記100T, 182TDと同じ様に合わせます。

以後は圧力調整バルブによりリッチ、リ - ンを調整します。

注意 - メインニ - ドルの閉め過ぎはノッキングを起し、プロペラナットが緩み非常に危険です。その時はすぐにメインニ - ドルを反時計方向に廻して甘くします。

次にスロットルバルブを閉じていき、アイドリング回転が下記の範囲内でエンジンが完全に安定して回る迄、混合気はスロ - ニ - ドル(-ドライバー-)又は、エア - ニ - ドル(+ドライバー-)で、スロットルバルブの開度はスロットル・スティックで慎重に調整します。

FA-60T, 90TS, 100T, 90R3は2,000~2,500rpm

FA-182TD, 300T, 300TTDP, 100Ti, 200Ti, 170R3, 450R3D, 325R5Dは

1,800~2,300rpm

アイドリングが決まったら、スロットルバルブをゆっくり全開にしていきます。途中回転がもたついたり、急に上昇した場合は、スロ - ニ - ドルにて微調整しながら、アイドリングからピ - ク迄直線的に変化する迄慎重に調整します。

前記の調整が完了したら、今度はアイドルリングからピ - ク迄を早く行います。
この時スロットバルブが全開の状態と同時に回転がピ - クにならず遅れる場合は、メインニ - ドルを口 - レット目で1コマ戻しては、またアイドルリングからピ - ク迄を早く行います。これを繰り返してレスポンスが良くなる迄慎重に行います。
全ての状態が決まったら口 - レット目で2 ~ 3コマ (回転数で300rpm位) 位戻して甘くします。

例えば満タン時のピ - ク回転数が10,000rpmとしますと、300rpm戻して9,700rpmと云うふうに設定します。300rpm位甘めにして運転するのがエンジンを長持ちさせるコツですし、ベアリングも錆ずらくなります。

エンジンの取付位置、タンクの位置、プロペラ、燃料、プラグ、気象条件等により調整が必要になりますが、キャブレタ - のスロ - ニ - ドルの開度は主要諸元表の値が一応の目安値になります。
尚、完全に調整するには、飛行させながら低速、中速、高速が機体にベストマッチする様に微調整するのが良いと思います。

J, 通常の運転及び保守並びに補足事項

- (イ) エキゾ - ストパイプをシリンダに取付ける場合及びプロペラナットを取付ける場合は、ネジ部にシリコンラバ - (バスコ - ク等) を薄く塗ってから (付け過ぎない様にする。) ネジ込んで下さい。漏れ止め及び緩み止めになります。
- (ロ) プロペラナット及びエキゾ - ストナット (熱い時) 等は、時々増し締めをして下さい。
- (ハ) メインニ - ドルの絞り過ぎはオ - バ - ヒ - トになりますので、ピ - クより甘めに調整します。
(上空での回転の上昇を考慮して、上空でピ - クになる様なメインニ - ドルの設定をします。地上で完全にピ - クを出して飛行すると、飛行後は絞り過ぎの状態になります。)
(絞り過ぎはノッキング等及びエンスト並びにシリンダー、ピストン、コンロッド、ベアリング、カムギヤ等々に悪影響が出す。)
- (ニ) ピストン、ベアリング、カムギヤ等の潤滑は、燃料中のオイルがシリンダーとピストンの隙間よりクランクケ - ス内部に入り潤滑します。(4サイクルエンジンには、燃焼後のオイルの残量の多い燃料を使用して下さい。)
- (ホ) 廃油の排出はブリ - ザ - ニップルに、シリコンチュ - プ等をつないで機外に出して下さい。
- (ヘ) エンジンの回転部分と摺動面に摩耗と焼付防止の為、黒色のモリブデン系のオイルが注油されていますので運転時にブリ - ザ - ニップル、マフラ - 等から黒色の廃油がありますが、心配ありませんので其のまま運転して下さい。プレ - クインの段階で起こります。
- (ト) エンジン停止の時混合気の多い状態でエンジンを停止すると、クランクケ - ス内部のベアリング等が錆る事がありますので停止前に最高回転で10秒位運転させて、燃料をカットして停止させます。(機体を確り固定して飛び出さない様にします。)
- (チ) タベットギャップの調整
初期プレ - クインが終了した時点で、タベットギャップ (バルブクリアランス) を調整します。(初期摩耗の為。)
タベットギャップの調整は、エンジンが冷えている時に行います。
やり方は、プラグとロッカ - ア - ムカバ - を外してプロペラをゆっくり正回転方向に手で廻して行くと、ロッカ - ア - ムが止まり、更に廻すとピストンが圧縮上死点になりますので、その位置で圧縮が有る範囲で限りなく0になる様に、付属のスパナと六角レンチで調整します。ギャップを確認したらロックナットを確実に締め付けます。(余り強く締めないこと)
実車のエンジンの場合は、バルブ、カム等の伸びを想定してわずかな隙間を与えていますが、当社のエンジンの場合、運転中はシリンダー (アルミダイカストの為) の方がバルブよりも伸びが大きい為隙間が大きくなりますので、冷間時は圧縮が有る範囲内で0に限りなく近づける必要が有ります。
| 以後上記の要領で時々点検して、付属のゲ - ジ (限界ゲ - ジ, 厚み0.1mm) が入るようになったら隙間が過大ですので調整します。
| タベットギャップは4サイクルエンジン保守上最重要な要素であり、隙間が過大のまま運転すると性能劣化の原因になります。
- (リ) 飛行終了後はキャブレ - タやブリ - ザから市販のスプレ - 式の防錆潤滑剤を、エンジン全体に行き渡る様に注油して下さい。
- (ヌ) 長期間運転しない場合は、プラグ、リヤカバ - 、ヘッドカバ - 等を外してアルコ - ルで充分洗浄し潤滑油等を注油した後、元の状態に組み立てビニ - ル袋を掛けて置きます。
- (ル) 他人の迷惑にならないよう、又安全には充分気を付けて下さい。
- (オ) 模型飛行機を飛ばすエンジンといっても、オモチャでは無いので慎重に取り扱って下さい。

K, 分解・組立上の注意点

多気筒エンジンは、特殊工具を用いなければ分解・組立が出来ませんので、絶対に分解しない様にして下さい。
不要な分解等による故障は、保証の対象にはなりません。
修理の際は、必ず当社サ - ビス迄お送り下さい。

改良の為、予告無く仕様を変更する事が有りますので御了承下さい。

有限会社 齋藤製作所

〒272-0024

千葉県市川市稲荷木3-22-7

電話 047-378-4156 (代表)

FAX 047-378-4155