

# タペット調整用キット

## (1) タペットギャップ (バルブクリアランス) について

タペットギャップとは図の様にバルブステムエンドとロッカーアームの隙間を言います。OHV型エンジンでは正式にはバルブクリアランスと言いますが、サイドバルブ式エンジンの時代に使われた名称がそのまま現在も使われています。

## (2) タペットギャップが大きくなった場合の弊害について

- ①バルブリフトが小さくなるのでパワー不足になる。
- ②バルブタイミングが正確に作動しないのでアイドル不良になる。
- ③ロッカーアームの揺れが大きくなるのでバルブサージが起き易くなる。
- ④バルブ駆動関係の部品の摩耗が速くなり耐久性が悪くなる。
- ⑤機械的騒音が大きくなる。

## (3) タペットギャップの点検について

新品エンジンに初めて熱が加わった場合は、構成部品の摩耗が大きくなるので、地上でのブレークインが終了した時点でタペットギャップを点検し必ず調整します。以後は、飛行回数が30~40フライト毎に点検しギャップが大きければ調整します。付属のゲージ (限界ゲージ, 厚み0.1mm) が入るようになったら隙間が過大です。

## (4) タペットギャップの調整方法 (図を参照)

### キットの構成

- ◎ロックナットハンドル → ロックナットを緩めたり締め付けたりする物
- ◎六角レンチドライバー → 調整スクリューを上下する物
- ◎限界ゲージ (0.1T) → タペットギャップを点検する物  
(入る場合はギャップが大きいのので調整する。)

タペットギャップの調整は、エンジンが冷えている時に図の様にいきます。調整方法は、プラグとロッカーアームカバーを外してプロペラをゆっくり正回転方向に手で回して行くと、吸入側のロッカーアームの動きが止まり、更に回すとピストンが圧縮上死点になります。(プラグ穴から見ると、ピストンがプラグ穴に一番近付いた状態。) その位置でロックナットハンドルでロックナットを緩め、六角レンチドライバーをロックナットハンドルを貫通して調整スクリューに差し込み、調整スクリューを回して圧縮が有る範囲で限りなく0になる様にギャップを調整します。調整ができたなら、六角レンチドライバーが動かない様に固定してロックナットハンドルだけを回して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 (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、運転中は隙間が大きくなりますので、冷間時は0に限りなく近づける必要が有ります。

