

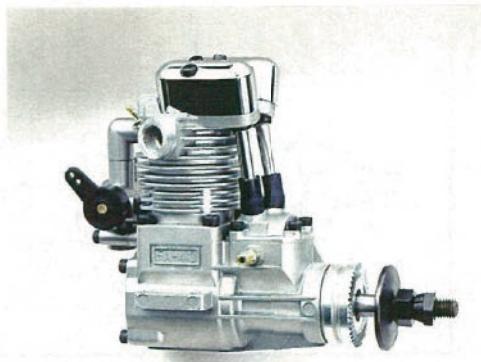
SAITO FA-40a・40aGK (AAC)

4サイクル・グローエンジンの取扱説明書

この度は、SAITO FA-40a・40aGK 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 (例)

エンジン名 FA-40a (又は40aGK)
製造記号 A (エンジンベットの刻印)
部品名 シリンダ
部品番号 01
数量 1



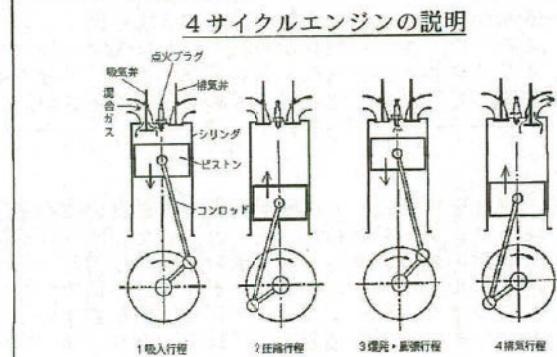
SAITO FA-40a・40aGKは、クランクケースのデザインを一新し、実機のフォルムをシングル・シリンダに再現した超軽量、小型、高性能かつ耐久力に重点をおいて設計されたエンジンです。

FA-40a・40aGKの特長

- シリンダー·····ライナーを用いずシリンダー内面に直にハードクロームメッキを施して耐久力を重視し、またシリンダーヘッドとシリンダー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。
- 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···クロームモリブデン鋼を鍛造した頑丈な物で、2個のボールベアリングで支持されています。
- カムギヤ·····フロントに配置して、コンパクト化を図っています。
- 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燃焼効率が向上しています。
- キャブレター·····スロー絞り式の高性能のものです。
- プロペラナット···脱落防止安全設計のダブルナットです。
- 排気音·····実機の排気音に似ている音質
- 重量·····このクラスで最軽量

FA-40a・40aGKのデータ等

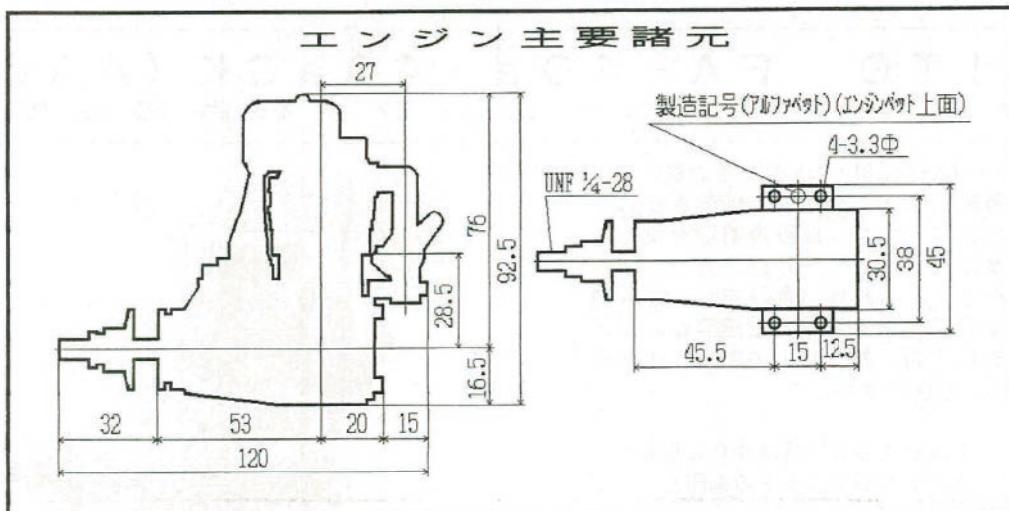
ボア	22.0Φmm	ストローク	17.4 mm
行程容積	6.6cc	重量	本体のみ 約290g (マフラー装備 約305g)
実用回転数	約2,000~12,000 r.p.m (適正地上最高回転数9,500~11,500 r.p.m)		
プロペラ (標準)	10" × 7" ~ 10 1/2" × 6" 11" × 5" ~ 11" × 6" ※参考 (アクロ用-11.5"X4"CL, 12.25"X3.75"等)	燃費	約10cc/1分間 (フルスロットル, 約10,400rpm時) プロペラのロードの大小により燃費が変わります。 ロードが大⇒多い ロードが小⇒少ない (実際の飛行時は、もう少し燃費は悪くなりますので、 その分を考慮してタンクを選定して下さい。)
燃料	ニトロメタン10~20%の合成油系グロー燃料	用途	2サイクル 25~30クラス RCスポーツ機・スタント機・スケール機・アクロ機 UCスタント機
静止推力	10" × 7" - 1.3kg 11" × 5" - 1.4kg 11" × 6" - 1.3kg		
付属品	タペット調整用スパナ····· (1コ) バルブクリアランス用限界ゲージ [0.1T] · (1コ)	グローブラグ "SAI GP01" (SS) · (1コ) (エンジンに付属) マフラー・セット····· (1組)	



4サイクルエンジンは、上図の様に次の4つの行程から成っています。行程とは、ピストンが上死点から下死点までの動きを云います。

4サイクルエンジンではシリンダー内のガスの状態変化バルブの運動等はピストンの4行程2往復即ちクランクシャフトの2回転毎に1サイクルを完了して最初の状態に戻ります。

正式には4ストローク1サイクルエンジンと言います。



A. 燃料

市販の良質なグローエンジン用で、ニトロメタン10~20%の合成油系をお奨めします。エンジンの長寿命、性能維持の為、オイル20%以上含有の燃料を使用してください。(低オイル燃料は使用しないでください。) 4サイクルは排気温度が高く、ヒマシ油系はカーボンが溜り易いので避けてください。燃料フィルターは必ず取付けてください。

弊社の燃料フィルター『F-1』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、ブレーキングの時間を倍以上にしてなじませて下さい。

また、ローニトロ燃料からハイニトロ燃料に変えた場合は、ブレーキング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に対して敏感に反応しませんので、メインニー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。

B. 燃料タンク

容量はデーターを参考にして市販品の中から最良の物を選定して下さい。

液面は、キャブレターの燃料ニップルと同じ高さになる様にして下さい。

燃料取り入れ口の錐は、タンクの後部の壁面から約3~5mm位離して下さい。

※タンク内のアルミパイプ、シリコンチューブの亀裂が無いか確認して下さい。

当社のエンジンはマフラーブレッシャーを使用しますので、漏れには十分注意して下さい。

配管のシリコンチューブも必要以上に長くしたり、途中に潰れが無い様にして下さい。(亀裂に注意して下さい。)

C. プラグ

4サイクルエンジンは、2回転に1回の爆発になりますので、プラグの選択は重要です。不適当なプラグはエンジンの不調を来たします。また燃料とのマッチングや季節によっても調子が変わりますので、色々とテストをされるのが良いと思います。

(他社のプラグにも当社のエンジンにマッチングする物もありますし、切れていなくても長時間の使用で劣化しますので、こまめに新品と交換する事も必要です。)

当社のグローブラグ "SAI GP01" (SS) をお薦め致します。

D. プロペラについて

機体によって異なりますが、データーの標準サイズ(一応の目安)の中より御選び下さい。

一般に市販されている物で、信頼性の高い物を御使用下さい。(APCを推奨します。)

バランスは十分に取って下さい。(バランスでバランスを取る様にして下さい。) アンバランスのプロペラは振動が多く性能が低下しますし危険です。また傷等が入ったり、経年変化した物は危険ですので必ず新品と交換して下さい。

※尚、エンジンの構造上、地上の最高回転数が11,500rpmを超える様な負荷の軽いプロペラでの運転、及び負荷が大きいプロペラで地上の最高回転数が9,000rpmを下回る様な運転は避けて下さい。

クランクシャフト、ペアリング、コンロッド、ギヤ等の破損の原因になります。

本エンジンの性能を考えると地上で9,500rpm~11,500rpm域で機体にマッチングし調子よく廻るプロペラをご使用下さい。

(標準サイズ以外でも、この回転域であれば問題有りませんが、直径が大きくなるに従いペアリングの摩耗が早くなります。)

同一サイズでもメーカーによって(ブレードの形状の違いによる場合が大きい。)回転数が違いますし、同一メーカーの同一サイズのプロペラでも違う場合がありますので色々とテストをされるのが良いと思います。

E. エンジンの取付について

サイドマウント、正立、倒立、全方向いずれも可能です。

倒立は着陸等でシリンドーヘッド等を傷める可能性がある為注意して下さい。また倒立て使用の場合、しばらく運転しない場合は使用する時にプラグを外しプロペラを数回廻して中の油を抜いて下さい。

(そのままスタートで廻すとエンジンが壊れる事があります。)

エンジンマウントは出来るだけ丈夫な物を使用して下さい。

(強度の少ない物は振動の原因にもなりエンジンの性能が発揮されないばかりか破壊の原因になります。)

当社のエンジンマウントの御使用を、お薦め致します。

エンジン取付はM3キャップスクリューの先端に少量のゴム系接着剤を付けると緩み止めの効果があります。

F. エンジン・スタート前の準備

- ①エンジンは、頑丈で平行度が出たテスト台で行うか、機体に搭載して下さい。（どちらの場合も動かない様に固定して下さい。）
- ②タンクの容量は、テスト台の時は150cc～200cc位の物、機体の場合は搭載している物を使用して下さい。
- ③燃料は、低オイル以外のニトロ15%位の物を用意して下さい。
- ④プロペラはAPC11"×5"を用意して下さい。（標準で10,300～10,400rpm位です。）
- ※プロペラの取付は、ドライブフランジを正回転方向（反時計方向）に廻し圧縮の掛かり始めた所で、プロペラを水平な位置にしてダブルナットを充分締め付けて固定します。（スターを使用する為スピナーノーも付けて下さい。）

※⑤-10ライト位に1回は増し締めして下さい。特に木製のプロペラを使用される場合は、圧縮されてナットが緩み易くなりますので、充分気を付けて増し締めして下さい。

- ⑤4サイクルエンジンは2サイクルエンジンの様にピークの状態がハッキリとは解りづらいので、絞り過ぎやオーバーヒートを防止する為にも回転計を用意して下さい。
- ⑥ブリーザーの排出確認（オイルの下りを確認）の為、ブリーザーニップルにはシリコンチューブを付けて下さい。
- ⑦マフラーブレッシャーは必ず使用して下さい。（タンクの漏れが無い事を必ず確認して下さい。）

※⑧-マフラー取付の際は、ガスケットは無理に押し込みず、軽くねじ込む様にしてナットに接触させて下さい。尚、緩み防止の為シリコンラバー（バスコード等）を使用する事を、お薦めします。

- ⑧プラグヒートに必要な用具を用意します。
- ⑨スター及びスター用バッテリーを用意します。

※⑩-前方に見物人が居たら、必ず後方に移動してもらって下さい。
機体を押える片方の腕はプロペラに充分注意し、エンジンが始動したら必ず後ろに回ってエンジン調整を行って下さい。
機体を固定出来無い場合は、助手に機体を保持してもらうのが安全です。

G. エンジンのスタート方法（以下の手順はエンジンを機体に搭載した状態の場合です。）

- (イ) スターによる始動方法（安全の為、この方法をお薦めします。）
- ①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。
 - ②メインニードルを約3回転位開けます。（但し、これはあくまでも目安です。）
 - ③スロットルバルブをスロットルスティックで全閉より1/4～1/3程度開けます。（スロットルを開け過ぎてのスタートは機体が飛び出して危険です。）
 - ④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。
 - ⑤プラグに通電します。
 - ⑥スターを5秒位廻すと簡単に始動します。

※⑪-正回転で圧縮の掛かった所よりのスターでの始動は危険ですのでやめて下さい。

- (ロ) 手動による始動方法（安全の為、軍手及びセーフティースティック等をご使用下さい。）
- ①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。
 - ②メインニードルを約3回転位開けます。（但し、これはあくまでも目安です。）
 - ③スロットル・スティックによりスロットルバルブを全開にします。
 - ④マフラーの出口を手で塞いで、プロペラを勢いよく3～4回転反時計方向にクランキングさせチョークします。

※⑫-燃料を吸い込み過ぎると、燃料を圧縮してエンジンを破壊せることができますので、手で1～2回転クランキングして燃料圧縮が無いことを確認して下さい。

- ⑤スロットルバルブをスロットル・スティックにて一度全閉にした後、スロットルバルブをスロットル・スティックにて1/4～1/3程度開けます。（スロットルを開け過ぎてのスタートは機体が飛び出して危険です。）
- ⑥プロペラを正回転方向（反時計方向）に廻して、圧縮の掛かった所（この時プロペラは水平）にします。
- ⑦プラグに通電します。
- ⑧通電後2～3秒待ってプロペラを勢いよく時計方向にたたく様にクランクしますと、エンジンは爆発反動により正回転方向に廻り始動します。

※⑬-尚、4サイクルエンジンの場合、2サイクルエンジンの様に正回転で圧縮の掛かった所より正回転方向に手動による始動はケッキンにより指に衝撃を受けて痛めることがあり危険ですのでやめて下さい。必ず上記の始動方法で行って下さい。

H. エンジンのブレークイン（ブレークインは、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。）

- ①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。
- ②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以下（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ーザーからの排出濃度を見ながら、メインニードルを5回以上開け濃い状態で約7,000rpm以下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ートした状態でも構いません。）
- ※もし、メインニードルを開いても濃くならない時は、スローニードルを戻して下さい。（反時計方向に廻す。）

※⑭-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。
このブレークインは、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。

- ③次にスロットルバルブ開度を全開にし約8,000rpm位で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ーザーからの排出を確認して下さい。）
- ④次に約9,000rpm位で半タンク運転します。
- ⑤最後にメインニードルによりピークと甘めを交互に行なながらピー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ークインが終りますので、J項の要領でタベットギャップを調整した後、次項によりキャブレターを調整し甘めで10ライト位行えばブレー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. キャブレターの取扱と調整について

キャブレターの調整の基本は、最初にメインニードルでピーク（最高回転）を出してから、スロットルバルブとスローニードルで、アイドリング（低速回転）を出します。（逆には出来ません。）

- ①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、メインニードルにより回転計と排気音を聞きながらピークを慎重に出します。

※②—メインニー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ードルを反時計方向に廻して甘くします。

②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2,000rpm～2,500rpm位の範囲でエンジンが安定して回る迄、スローニードルは（-）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。（下図参照）

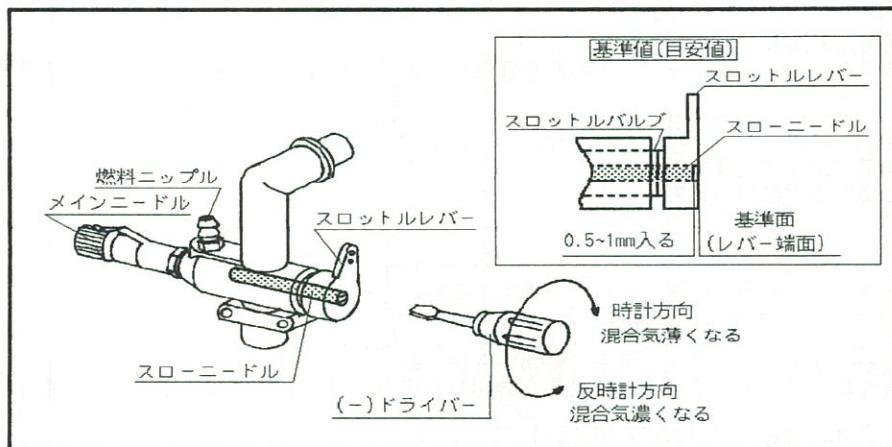
③アイドリングが決まつたら、スロットルバルブをゆっくり全開にしていきます。途中回転がもたつたり、急に上昇した場合はスローニードルにて微調整しながら、アイドリングからピーク迄直線的に変化する迄慎重に調整します。

④前記の調整が完了したら、今度はアイドリングからピーク迄を早く行います。この時スロットルバルブが全開の状態と同時に回転がピークにならず遅れる場合は、メインニードルをローレット目で1コマ戻しては、またアイドリングからピー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。

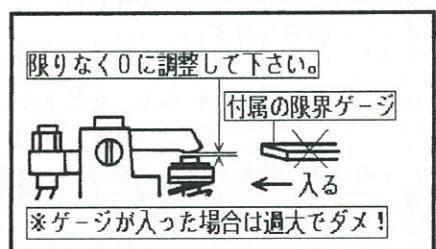
⑤全ての状態が決まつたらローレット目で2～3コマ（回転数で300rpm位）位戻して甘くします。

※例えれば満タン時のピーク回転数が10,000rpmとしますと、300rpm戻して9,700rpmと云ふうに設定します。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、ペアリングも銷ずらくなります。

※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、キャブレターのスローニードルの開度は下図の標準値（スロットルレバーの端面から0.5～1mm位（1回転～2回転）入る。）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）メインニードルの絞り過ぎはオーバーヒートになりますので、ピークより甘めに調整します。

（絞り過ぎはノッキング等及びエンスト並びにコンロッド、カムギヤに悪影響が出ます。）

（ロ）タペットギャップの調整

初期ブレーキングが終了した時点でのタペットギャップ（バルブクリアランス）を調整します。（初期摩耗の為。）

タペ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廻して行くと、ロッカーアームが止まり、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、運転中はシリンドラ（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0に限りなく近づける必要があります。

以後上記の要領で時々点検して、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ので調整します。タペットギャップは4サイクルエンジン保守上重要な要素であり、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。

（ハ）エキゾーストパイプをシリンドラ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ー（バスコード等）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。

（ニ）プロペラナット及びエキゾーストナット（熱い時）等は、時々増し締めをして下さい。

（ホ）飛行終了後はキャブレータやブリーザーから市販のスプレー式の防錆潤滑剤を、エンジン全体に行き渡る様に注油して下さい。

（ヘ）長期間運転しない場合は、プラグ、リヤカバー、ヘッドカバー等を外してアルコー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ール袋を掛けて置きます。

（ト）エンジン停止の時は、混合気の多い状態でエンジンを停止すると、クランクケース内部のペアリング等が銷る事がありますので停止前に最高回転で1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）エンジンの回転部分と慣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ーザーニップル、マフラー等から黒色の廢油がありますが、心配ありませんので其のまま運転して下さい。

ブレーキングの段階で起こります。

（リ）ピストン、ペアリング、カムギヤ等の潤滑は、燃料中のオイルがシリンドラとピストンの隙間よりクランクケー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。）

（ヌ）廃油の排出はブリーザーニップルに、シリコンチューブ等をつないで機外に出て下さい。

（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

エンジンの分解・組立はお薦め出来ませんが、もし分解・組立される場合は次の点に注意して慎重に行って下さい。
(オーバーホール及び修理は当社サービス迄、エンジンを奇麗に洗浄の上、御送り下さい。)

(イ) 分解する場合は、部品の方向性を確認しながら、自分なりに各部品に合マーク（サインペン等を使用する。）を付けて、順序良く行って下さい。また部品は洗浄して下さい。
特に、バルブタイミング、バルブのインレットとエキゾースト、ピストンの向き、コンロッドの向き等には注意して下さい。

(ロ) シリンダーのネジは一箇所を一気に緩めず、対角線に3回位に分けて緩めます。（一気に緩めると歪みの原因になります。）

(ハ) 組立時は分解時の反対に行います。この時ネジ先端にはオイルを付けて締め付けます。
(ネジが乾いた状態で締め付けますと、雌ネジ側が破損し易くなりますのでご注意下さい。ネジにも潤滑油が必要です。)

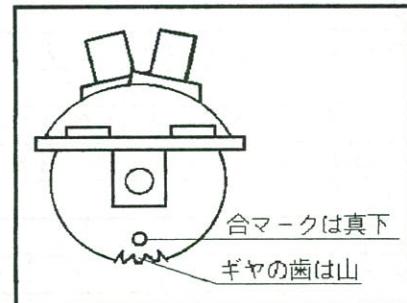
(ニ) カムギヤは図のように、合マークを真下（ギヤの歯は山の位置）にして、クランクシャフトの上死点（ギヤの歯は谷の位置）と合わせます。

(ホ) ピストン、コンロッド、ロッカーアーム、ピン類、プッシュロッド、タペット等はそれ元の位置に組み込むのがコツです。
(共通部品でもそれぞれに当ります。)

組立時は各部品にオイルを塗り、合マーク、方向性を確認しながら順序良く、締め過ぎない様に組み立てる。

※~~④~~-キャブレターのスプレイバーを組み込む時は、スプレイバーのスリットの向きに注意しながら圧入し、ロックナットにはシリコンラバー（又はシール剤）等の接着剤を付けて固定して下さい。

- 分解の三原則
- 1) 各部品に合マークをする。
 - 2) 方向性を間違わない。
 - 3) ネジ類は平均に対角に緩める。
- 組立の三原則
- 1) 部品を清潔にする。
 - 2) 各部にオイルを塗る。
 - 3) ネジ類は平均に対角に締める。（締め過ぎない。）



L. オプションパーツ (*価格は価格表参照)

- (1) スピナーナット (UNF 1/4-28)
- (2) ラジアルマウント (40専用)
- (3) 燃料フィルター (F-1)
- (4) グローブラグ (P-S) (2コ入り)

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。

株式会社 斎藤製作所

〒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
ホームページ・アドレス=<http://www.saito-mfg.com>

SAITO FA-40a・40a G K 部品表

NO	部品名	個数
01	シリンダー	1
06	ピストン	1
07	ピストンピン	1
08	ピストンピン・リテナー	2
09	ピストンリング	1
10	コネクティングロッド(コンロッド)	1
14	シリンダー・スクリューセット(14-1, 14-2,)	1セット
15	クランクケース	1
17	リヤカバー(バックプレート)	1
19	ブリーザーニップル	1
20	フロントボールベアリング	1
22	リヤーボールベアリング	1
23	クランクシャフト	1
27	テーパーコレット&ドライブフランジ(27-1, 27-2)	各 1
28	プロペラワッシャ&ナット(28-1, 28-2)	各 1
31	クランクケース・スクリューセット(31-1, 31-2, 31-3)	1セット
32	エンジンガスケットセット(32-1, 32-2, 32-3)	1セット
33	カムギヤーハウス	1
35	カムギヤー	1
36	カムギヤーシャフト	1
37	スチールワッシャーセット	1セット
38	タペット(バルブリフター)	2
39	プッシュロッド	2
40	プッシュロッドカバー&ゴムシール(40-1, 40-2, 40-3)	各 2

NO	部品名	個数
41	ロッカーアーム	2
42	ロッカーアームスクリュー&ナット(42-1, 42-2)	各 2
43	ロッカーアームピン	2
46	バルブセット(吸入&排気)	1セット
47	バルブスプリング, 押え, コッター(47-1, 47-2, 48)	各 2
48	コッター(バルブスプリングリテナーロック)	2
49	ロッカーアームカバー	2
74	マフラー(サイレンサー)	1
75	エキゾースト・マニホールド	1
79	マフラー・ガスケット	2
80	マフラー・ナット(エキゾースト・マニホールド・ナット)	2
82-1	キャブレター・一式	1セット
83-1	キャブレターボディー・アッセンブリ	1セット
	82-1-1, 82-1-2, 82-1-3, 82-1-4, 82-1-7, 82-1-8, 82-1-9 82-1-13	
84	スプレイバー・アッセンブリ(82-1-2, 82-1-3, 82-1-4)	1セット
85	メイン・ニードルバルブセット(85-1, 85-2, 90-2)	1セット
87	スロットルバルブ(ロータ-)・アッセンブリ	1セット
	82-1-5, 82-1-6, 88, 89, 90-1	
88	スロットルレバー(88, 90-1)	1
89	スローニードル(アイドルニードル)	1
90	キャブレタースクリュー&スプリングセット	1セット
	82-1-7, 82-1-8, 82-1-13, 90-1, 90-2	
91	キャブレターガスケットセット(82-1-6, 82-1-20, 85-2)	1セット
110	緩み止めナット	1

