

DESERT AIRCRAFT DA-100

デザート エアー クラフト DA-100

取扱説明書

安全指南

注意 ! このエンジンは、誤った扱い或は次に示す注意や指示を無視して使用しますと甚大な事故の原因となります。 デザート エアー クラフトは本製品の誤使用により発生する如何なる損失、けが或は損傷について責任を負うことはできません。

- 使用者自身は所有のエンジン操作について総ての責任があります。
- もし、所有のエンジン操作について作動中に発生或いは原因による如何なるけが或いは損傷について総ての責任を負うことができない時、エンジンを操作しないこと。
- エンジン操作の前に取扱説明書を良く参照すること。
- 使用者が所有のエンジン操作について疑問があるとき、エンジンを始動或いは操作しないこと。
- 1人でエンジンの始動、飛行をしないこと。
- 回転するプロペラより十分な距離を置くこと。 紐などのある衣服で回転するプロペラの近くに寄らないこと。 ほこり、砂利、電源コード、紐、砂などの原材料の有る近辺でエンジンを回転させないこと。 これらの原材料が回転するプロペラに引き込まれるとけが或いは損傷の原因になります。
- エンジンは屋外で操作すること。 室内で操作しないこと。
- 本製品は、非常に強大なスラストを発生します。 エンジンを始動或いは操作する時、模型飛行機は適切に保持されていること。
- 本製品は、様々な理由により完全回転停止となります。 エンジンの回転が停止した時、いかなる場合においても破損や危害の生じる方向へ飛行させないこと。
- エンジンを操作する前に取付けボルト及び取付け板の強度を検査すること。
- エンジン操作中、エンジンに近接する位置にある人は眼球保護レンズを着用すること。
- エンジンを操作する時、いかなる人物もプロペラの前面或いは側面に立たせてはいけません。 常にプロペラの後面に立たせること。
- エンジンを操作する時、見物人は少なくとも9mの距離に置くこと。
- エンジンの微調整は常にプロペラの回転停止後、行うこと。
- プロペラは常に適合サイズを装着すること。 損傷の有る、改造した或いは修理したプロペラは絶対に装着しないこと。

- 常に適切な長さのプロペラ ボルトを装着すること。 プロペラ後面に如何なるスペーサーも利用しないこと。 スピナーのコーン部分がプロペラに接触させないこと。
- より厚みの薄いプロペラはより短いプロペラ ボルトを使用します。
特にスピナーのバックプレートを使用しないとき注意します。プロペラ ボルトの先がプロペラ ハブより突き出していないこと。
- 毎回の飛行時、プロペラ ボルトの締め具合を確認すること。
- エンジン停止のため、常にイグニッション キル・スイッチを搭載すること。
- キャブレターが全閉状態の時、エンジンが停止するようキャブレターのリンケージ調整をすること。
- ガソリンは非常に引火しやすい液体です。 燃料ポンプ、充電器など電気部品より発生する火花などに注意をすること。燃料をエンジンに供給する地域では禁煙とすること。 燃料は指定承認区域に保管し換気が充分であること。
- エンジンが十分に冷えてから本体に触れる或いは燃料補給をすること。
- イグニッション システムを放電するため、エンジン回転の後、常にプロペラを2～3回空回転させること。
- イグニッション システムは高電圧を発生します。 操作中、イグニッションに触れないこと。

エンジンの取付け

- エンジンは高品質の1/4 “或いは6mm径のボルトにワッシャー及び固定ナットを利用して防火壁後部を利用して固定します。 防火壁が構造的に正確に組み立てられていることを確認します。 クランクシャフト軸の中心線は、エンジン後部取付け部のボルト中心線と同一線上にあることを確認します。
- スロットル アームは2-56ボールリンク用に予めタップ加工されています。
キャブレターのアイドル セットネジは取り外しが可能式且つサーボが低トリム位置でキャブレターが完全に閉じるよう調整が出来ること。 スロットルの操作には、高品質のサーボを使用すること。品質の不安定なサーボ或いはリンケージは正確で同一性のスロットル調整を困難にします。 リンケージには金属と金属が直接接触する部分を作らないこと。
- エンジンをベンチで始動しないとき、スロットル リターン springs を外します。
しかし、取り除いてはいけません。
- キャブレターを取付け台座上において180度回転させないこと或いはバタフライ軸ASSYを取外さない事。 リードバルブASSYよりキャブレター取付け台座を取外さない事。 この部分は特別の密着剤によりシールされていますので、取外しますと再密着が困難になります。

- スモーク ポンプ用にケースの圧力を利用しない時、クランクケースの圧力穴（ケース後部でキャブレター台座近く）は封印しておくこと。
- キャブレターはカウリングの底面とインテークの空間として最小で38mm必要です。もし、この空間が38mm以下であるとき、キャブレター位置底面のカウリング部にキャブレター インテーク部と同じ大きさの丸穴を開けること。
- カウリングが取外された状態と装着した状態では、キャブレターの微調整が必要になります。従いまして細く長いドライバーでキャブレター調整が可能となるよう、カウリングに穴あけ処理をすると好いでしょう。
- 950cc(或いはこれ以上)のタンクを推奨します。タンクは通気口を作ること。キャブレターは強いポンプ作用がありますので、どの位置に搭載しても好いです。燃料配管チューブとタンク止めはガソリン専用であること。燃料配管チューブの内径はキャブレターの燃料インレット部内径と同等或いは僅かに大きい径であること。小さなナイロン タイロッドはこれら金属部とチューブの固定接合に利用すると好いです。全ての燃料配管チューブはエンジンの排気部やシリンダー フィンに触れていないことを確認します。燃料配管チューブに燃料フィルターを取り付けると好いでしょう。
- エンジンを効率よく冷却することに気をつけましょう。カウリング前面より効率よく空気の流入となるようにします。高熱の空気を流出させるにはカウリング後部或いは底部に約2.5倍の空気外出部を作る必要があります。流入空気はカウリング内部のエンジン シリンダーヘッド フィンを流れるようにします。空気取り入れダクトは薄いプライ合板、バルサ材、ファイバーグラス材或いはアルミ材より加工し、前面よりシリンダーヘッド フィン部に効率良く流れるようにします。
- 排気システムの取付けとカウリングの取付け位置によりキャブレターも同時に空気冷却が必要になります。高熱のキャブレターは飛行時に問題発生の原因となり、エンジンの再始動を困難にします。排気口とキャブレターの間に熱防御板を設置すると効果的です。

イグニッション システム

- イグニッション システムに電気配線をするとき、イグニッションの赤及び黒と同一のゲージ線(或いはより大きなゲージ)を使用して電源バックまで接続します。配線の長さは最小にします。イグニッションに付属しているヘビーデューティ式で十分に耐用性のあるプラグを使用します。
- FUTABA 或いは JR 製のヘビーデューティ式で十分に耐用性のある高品質のスイッチを使用します。ラジオ無線受信機用の小さなスイッチは推奨できません。
- イグニッション モジュールはフォーム材などを利用して振動による不具合を防ぐこと。硬い底面の取付けマウントに両面テープで固定しないこと。タイロッドの使

用も固定が硬すぎるので問題があります。 ベルクロ式のマジックテープを推奨します。 モーターボックス、バルクヘッド、或いはマウント部にベルクロテープの通るスロット穴を加工しイグニッションを包んで固定するようにします。イグニッションと固定マウントの間に高密度のフォームラバーを挿入します。もし、タイロッドを使用する場合、フォームラバーでイグニッション本体全体を包んだ後、タイロッドで固定するようにします。

- バッテリーを充電中、イグニッションより充電器を離しておきます。同時に、バッテリーを充電中、イグニッションを作動させないこと。受信機用のスイッチは自動的に作動させてしまいます。
- 4. 8 V 4セル或いは6. 0 V 5セルの電源のみ利用すること。(我々はこの2つの電源について実用上、エンジンの性能に大きな差異は無いことを確認しています)
- イグニッションには4. 8 Vから6. 0 Vの電圧が印加されますが、これらの電源パックは充電完了直後には更に高い電圧を供給します。上記電圧よりも高い電圧のバッテリーはイグニッションに損傷を与え、保証範囲外となります。電源容量は1500 mAH 或いはこれ以上を推奨します。この容量のバッテリーでイグニッションは貴方の受信機用電源よりも長持ちします。もし、簡易電圧測定器による電圧値が5. 0 V 或いはこれ以下であるとき、飛行させないこと。再充電します。
6. 0 V 以上の電圧パックを接続する場合、5. 2 Vから6. 0 V のレギュレーターを使用すること。規定以上の電圧を接続して高電圧が流れますとイグニッションが破損します。これは保証外となります。
- 他のイグニッション製品と異なり、デザート エアークラフトのイグニッションはプロペラが高速でフリップされた時のみスパークする設計となっています。もし、プロペラが回転始動するべく十分にフリップされないと、イグニッションはスパークしません。このことは、エンジンが突然回転始動する危険性を回避します。エンジン始動において問題がない限り、シリンダーよりプラグを外してイグニッションのスパーク確認をしないよう注意下さい。
- スパークプラグに適切にキャップが取り付けられていない状態で、エンジンを回転させないこと又、プロペラをフリップしてイグニッションを作動させないこと。これをしますと、イグニッション本体が破損することがあります。もし、キャップが的確に保持されていないとき、イグニッション システムは完全に破損します。これは保証外となります。
- スパークプラグのキャップを抜き取る時、キャップ本体を垂直に持ち上げます。シールド イグニッション ワイヤー部を持ち上げてはいけません。プラグキャップの抜き取り時、プライヤー等を使用しないこと。もし、キャップの取付けが緩く、スパークプラグの金属部分との接触に問題があるときは交換のためデザート エアークラフトへ通知をお願いします。ラジオ無線機への雑音ノイズを防ぐため、スパーク

プラグ キャップにはその底辺部分に分割固定リングが内蔵しています。 これらを取り除いて飛行させないこと。

- **プラグのシールド線は、FRP 或いは木片或いは金属の鋭利な部分との接触が無いよう注意して保護します。** 自動車部品用或いは電気工事用のゴム製のグロメット或いはプラスチック製のらせん式編み上げ インシュレーションはシールド対策に効果的です。らせん式編み上げ インシュレーションの丸輪は R/F ノイズ（ラジオ無線の電波障害）を発生します。 損傷したプラグワイヤーは交換できませんのでイグニッション本体を交換する事になります。 十分に保護しましょう。
- イグニッション本体と配線は受信機、受信機用電池、サーボ、関連する線材やスイッチより可能な限り離して搭載します。
- スロットル或いはチョークの接続リンケージには金属と金属が接触・接続する部分がないこと。
- タイミングは工場出荷時に調整済みです。タイミングについてご質問がありましたら DESERT AIRCRAFT までお問い合わせ下さい。
- **スパークプラグはNGK CM-6のみ使用すること。**
その他のプラグはプラグキャップに適切に組み合わない場合がありますので、不安定な回転或いはラジオ無線障害の原因となります。
- **飛行前に、必ずラジオ無線の距離テストを行うこと。** エンジンを停止した状態で、ラジオ無線装置の距離テストを無線装置製造業者の指示に基づいて行います。そして、エンジンを回転させた状態で再度、同じ条件で距離テストを行います。もし、サーボにガチャつきがあるときは飛行しないこと。 スパークプラグ保護インシュレーションの有無、スパーク プラグキャップの緩み、コネクター、スイッチなどを確認します。もし、問題が解決しないとき、イグニッションと受信機接続器材を更に離れた位置に搭載変更します。これで問題が解決しない時、検品のためイグニッションをデザート エアー クラフトへ返送お願いします。
- **ご利用のラジオ無線装置にフェイルセーフ機構がありましたら、エンジンスロットルを閉める設定でフェイルセーフ設定します。**
- プラグ キャップは0.45～0.50mmです。

燃料とオイルの混合

- 低～中オクタンの（ガソリン スタンド）ガソリン燃料を推奨します。
高オクタンは、チューンド排気システムを利用される場合のみ有効です。
- 信頼のあるブランドのガソリンを使用すること。品質不良のガソリンは使用しないこと。
- 貴方の燃料保存タンクより機体の燃料タンクへ燃料供給配管にフィルターを装着することを推奨します。機体の燃料タンクよりエンジンへの燃料パイプにハイフローフ

フィルター或いはクランク フィルターを装着することも推奨します。

- 機体搭載の燃料タンクの通気は完全且つクランク 鍾部が自由に動く事を確実にします。
- ガソリン以外の燃料或いはメタノール、ニトロ含有物、航空機用燃料、灯油などを使用するとエンジンに損傷を与えます。 これらについては保証外となります。
- 燃料システム全般にシリコン シーラー剤を使用しないこと。 ガソリンがシーラー剤を侵食してキャブレターに進入します。
- 慣らし運転について

我々は、石油を原料としたオイルの **LAWN BOY ASHLESS** 或いは **PENNZOIL AIR COOLED** 2ストローク オイルを 3 2 : 1 の混合比で利用されることをお勧めします。この混合比で少なくとも、8 ~ 1 5 リッター分を慣らし運転します。この慣らし運転により、ピストン リングがシリンダー内部で適度な摺り合わせが完了します。この作業により、リングに有効なオイルシールが付着する時間を短縮することが出来ます。リングが適切な位置に慣らされていないと、ブローバイが発生し、エンジンに悪影響を与えます。ブローバイが早期に発生しますと、リングとピストンの擦り合わせは不可能となります。慣らし運転時は、最高回転が 6 0 0 0 r p m 以上になるプロペラを装着し、ハイ ニードルを**僅かに“濃い目”**に設定します。あまりにも濃い状態で慣らし運転を行いますと、カーボンの残留などの問題が生じます。

- 慣らし運転の後

高品質の合成オイルの利用をお勧めします。オイルのブランドとして、たくさんの高品質品が市場で販売されています。(RC DEPOT では DA エンジン専用の混合オイルを販売しています) デザート エアー クラフトが推奨する混合オイルとして、**Pre-Mix (1 0 0 対 1)**、**AMSOIL SABER PROFESSIONAL (1 0 0 対 1)**、**RED-LINE 2ストローク レース用オイル (4 0 対 1)**、**BEL-RAY H1-R (5 0 対 1)**、**MOBIL MX2T (3 2 対 1)** ですが、これらのオイルはオートバイ販売店で販売しております。

推奨プロペラ

- 飛行前は毎回プロペラ ボルトの増し締めを行い、プロペラ及びスピナー全体の状態を確認します。
- 大きな且つ重量のあるプロペラを装着してブレークインを行ってはいけません。ブレークイン時、最も大切なことはエンジンに過負荷をかけることです。エンジン回転数は最大回転時、6 2 0 0 r p m 或いは少し高い回転数にします。しかしながら、安全エンジン回転数の調整よりも過負荷にならないよう最大の注意を払います。排気システム、全備重量、機体サイズ、抗力、飛行スタイルにより適合サイズのプロペラは異なります。ブレークインの後、上記の各諸元により異なりますが、エンジン回転数は装着プロペラにより 6 , 0 0 0 ~ 6 , 8 0 0 回転です。

- 次は推奨するプロペラ サイズです。
 - ブレークイン用
 - Menz 26 x 10、26 x 12、27 x 10
 - Mejzlik 26 x 12、 28 x 10
 - MSC 26 x 10、
 - Bolly Wood 26 x 10、 27 x 10
 - ブレークイン後
 - Menz 26 x 10、 27 x 10、 28 x 8、
28 x 10
 - Mejzlik 26 x 12、 27 x 10、 28 x 10、
28 x 12、(25 x 12、26 x 12 3枚ペラ)
 - MSC 26 x 10、 27 x 10
 - Bolly Carbon 28 x 10
 - Bolly Wood 27 x 10、 28 x 10
 - A i r M o d e l s 28 x 10、
(25 x 12、 26 x 13 3枚ペラ)
- DA-100は非常に幅広い出力領域を持っています。 通常のブレークインでは
6,000~6,500rpmに設定し、ブレークイン後の通常の曲技飛行時は
5,700~6,800rpmに設定します。
より大きなプロペラで正確に調整を行うとき、アイドル回転数は800rpm近くで
設定することが出来ます。
- より低いエンジン回転は通常、より小さなプロペラにより低エンジン騒音になります。
しかし、出力は減少します。 6000回転以上の場合、3枚ペラは非常に低音とな
ります。 より小さな口径のプロペラはより少ないチップ速度となり、大きなピッチ
は負荷が大きくなり回転数が落ちますので、小さな径と大きなピッチのプロペラは騒
音を低減します。 3枚ペラは通常より小さな口径でありピッチにより大きめの負荷
がかかります。 3枚ペラは最も低音のプロペラです。
- より大きなそして重量のある機体を飛行させるとき、より軽い負荷をエンジンにかける
ほうがより大きな出力を発生します。 より軽量で小型かつ空力的に洗練された機
体機の場合は問題ありません。 より大きなプロペラを装着しますと、降下時のブレ
ーキ効果やトルクロール時など有利となります。
- プロペラの穴径を調整するとき、ドリルガイドを使用します。 通常の場合は、プロ
ペラ後部よりドリル開けをします。そして前面よりドリル開けをします。
- プロペラは常にバランス取りを行います。
- 安全のため、とりわけ黒のプロペラの場合、プロペラ先端（前面と後面）を明るい色
で色づけすることをお勧めします。
- 損傷している、或いは、修理したプロペラを絶対に装着しないこと。
一度地面或いは物品に接触したプロペラを装着しないこと。 静止状態では安全に見

えでも高回転でプロペラが回転すると大変危険です。

エンジン始動

- 胴体に主翼を装着していない状態でエンジンを回転することは避けること。
主翼の重量物なし状態では、振動が大きく増幅されます。
- プロペラ 取付けボルトをきつく増し締めを行いスピナーの装着を確認します。
- エンジン始動区域は、ごみ、砂、砂利及びその他の飛翔物が無いことを確認すること。
- エンジンを始動するときは常に、必ず厚めの皮製手袋を装着すること。
- ラジオ無線機を ON にしてスロットルの吹け上がり具合を十分に調整すること。
- 助手は必ず保護眼鏡をかけ、飛行機をしっかりと保持すること。
 1. チョークを完全に閉めること。
 2. スロットルを約 1/4 の開閉位置にします。
 3. **イグニッションを ON にします。** エンジンは如何なる場合も、イグニッション スイッチが ON 或いは OFF 状態でも、プロペラのフリップで回転始動する状態にします。
 4. プロペラを素早く、確実に、反時計周りにフリップします。素早くプロペラを手で回転させ、貴方の手を同時に素早くプロペラより離します。 エンジンが発火して始動音がでるまで、フリップを繰り返します。
 5. チョークを開けます。
 6. スロットルをアイドル位置にします。(キャブレターのバタフライが僅かに開いている位置)
 7. エンジンが始動するまでプロペラをフリップします。
 8. エンジンが回転したら、スロットル開閉を行うまで 15～20 秒暖気運転をします。

ニードル調整

- エンジン本体より最も離れている位置にあるニードルは“ハイ エンド”ニードルです。 エンジン本体に最も近い位置にあるニードルは“ロー エンド”ニードルです。
ニードルを時計周り方向に回転させますと、燃調は“薄く”なります。
反時計周り方向に回転させますと、燃調は“濃く”なります。
- エンジン調整は、高度、温度、湿度、プロペラ サイズ、使用燃料、キャブレターの種類により変化します。 一般的な調整は“ロー エンド”ニードルを 1.3 回転開けます。そして“ハイ エンド”ニードルは 1.5 回転開けます。
- “ハイ エンド”ニードルによりエンジン回転の最高 rpm を得ます。
この時、回転計を利用すると好いでしょう。しかし、rpm は回転直後の熱膨張により僅かに回転が下がります。必要以上に燃調を“薄め”にしてはいけません。
フルスロットル時、rpm 回転が暫時低下する時或いは長めの垂直演技で回転が下がる場合、エンジンの燃調が“薄すぎる”状態でオーバーヒート状態になっています。

- “ロー エンド” ニードルを調整して滑らかなアイドリング回転を得るようにします。そして、滑らかに高回転まで上がるように調整します。一般的にスロットルを高回転へ移動する間にエンジンが“息をつく”或いは“回転が滞る”ような場合、“ロー エンド” ニードルが“濃すぎる”状態です。この時、“ハイ エンド” ニードルも“濃すぎる”状態の可能性があります。スロットルを高回転へ移動する間に、エンジンが即座に止まる或いは回転が下がる場合、“ロー エンド” ニードルが“薄すぎる”可能性があります。注意) ローエンド ニードルは全ての回転時において僅かの燃料を供給する仕組みになっています。故に、ローエンド ニードルを調整しますと、ハイエンド ニードルに僅かですが影響します。
- ブレークインの間は、“ハイ エンド” ニードルを**僅かに“濃い目”**に設定します。エンジンを“濃すぎる”状態で使用しますと、出力が落ちるのみでなく、回転増減のもたつき、カーボン付着、プラグ濡れ、排気汚れ、ピストンリングの膠着など粗雑な回転となります。

問題の原因と対処

エンジンが始動しない

- 電池の電圧を検査 (5.0V以上の電圧が必要です) 及び総てのイグニッション配線、コネクタ、スイッチを検査します。特に、コネクタの破損、つなぎ目の裂けや割れ、半田部分の剥がれなどを確認します。
- 電圧レギュレーターは一部の破損が全損状態となります。電圧レギュレーターを使用している場合、4～5セル 電池パックを接続してレギュレーターの破損状態を確認しましょう。
- タンクの通気配管、クランク錘の位置、燃料の流れを確認します。
- エンジン本体の排気圧タップに栓をしていますか。
- 燃料配管のヨジレ、ピンホール或いは破損を確認します。
- もし、キャブレター方向に燃料が流れない時、チョーク板は完全に閉じていますか。キャブレター本体或いはキャブレター取付けマウントネジの緩みのため空気を吸っていませんか。キャブレター取付け部より燃料が染み出していませんか。
- エンジンが発火爆発音時、スロットルがアイドリングの位置になっていますか。或いは僅かに開いた位置になっていますか。チョークは閉じていますか。
- プロペラは確実に強くフリップしていますか。プロペラのフリップが低速ですと、イグニッションは点火しません。
- もし、キャブレターより燃料が点滴で落ちている状態のとき、エンジン内部が燃料で溢れている可能性があります。この状態であるとき、スパークプラグを取外しプラグを乾燥させるか、或いは、プラグを交換します。チョークを使用せず、再始動を行います。

エンジンの回転不安定或いは停止

- エンジンの燃調が“かなり濃い”状態。それぞれのニードルを調整して最高の回転数となるよう調整します。飛行機が空中の飛行状態にあるとき、カウリングの空気流入と空気圧力により回転は変化しますので、ニードルの調整は地面で行うのではなく、空中の飛行状態で行うことが必要になります。
- キャブレター本体のネジが緩んでいるとキャブレター取付け部に空気を吸い込みます。キャブレター取付け部周りに燃料の染みなどが無いかどうか確認します。
- 使用のラジオ無線装置に電源フェイルセーフ機構がありますと、受信機電源の電圧が低下しますと、暫時スロットルサーボは不動となります。
- 燃料のクランク錘がタンク内部面に接地しているかどうか、又、タンクの移動によりタンク内部で自由に動くかどうか確認します。
- 総てのイグニッション配線及びスイッチを注意深く確認します。不具合のあるスイッチ及び ON/OFF の不安定な接触は、飛行中の振動により接合部の接触を不確実にするため、イグニッションの出力を不安定にします。
- イグニッションの電源電圧を確認します。
- 燃料は新しいかどうか。天候の変化により、ガソリン保存タンクや機体タンク内部に水分を発生させます。燃料内部の水分に充分注意しましょう。
- 有る機体より他の機体にエンジンを載せ変えた時及びカウリングの形状変化により、ニードル調整が必要になります。これは空気の流入変化により圧力が変化するためです。
- 飛行中にチョークが開いている状態であるかどうか、確認します。振動や不完全なチョークへのリンケージは飛行中に高いGを受けますとチョークを閉じてしまうことがあります。
- ガソリンエンジンの曲技飛行機が回転不安定となる一般的な原因は、キャブレターの燃料吸入口周りとポンプの空気抜き穴の空気圧が変化することで燃料供給に差が生じるためです。キャブレターはカウリング内部の正圧と負圧の変化に追いつかない状況となります。空気抜き穴がプロペラ後流或いはその他の圧力変化の影響をうけると、キャブレターへ更に多めの燃料を供給する作用をします。これはエンジンを“濃い目”で回転させることとなります。この原因で離陸時に“濃い目”となることがあります。これを解決するには、キャブレター周りにシールド(囲い)をすると好いでしょう。冷却用覆いをシリンダーとカウリング前面上の空気流入口底面との間に設けると、エンジン温度を低下するのみでなくカウリング内部に強制的に流入する空気を予防しキャブレターに適切な空気の供給を可能にします。カウリング内部にあるキャブレターはこれら外部露出のエンジン形式よりもより好い状態となります。キャブレター吸入口の後方に小さなエアードムを設けますとキャブレター吸入口へ適切で効果的な空気の供給を可能にします。

メンテナンス

- 高い性能を持つ2ストローク式エンジンとして、ある部品は短期間で消耗します。通常の使用において、ピストン、ピストン リング、ニードル ベアリング、スパークプラグなどは定期的に保証外部品として交換が必要になります。
- ネジ類は緩みます。 数回飛行するごとに増し締めを行います。

我々は、貴方のエンジンを設計し且つ生産しています。 我々は数千基のエンジン問題を解決し修理しています。 貴方のエンジンには保証がついていますので、我々が貴方のエンジンについて修理・整備サービスを行います。

DA-100の保証

- 貴方の DA-100 エンジン及びイグニッション システムは購入の日よりデザート エアー クラフトにより2年間の保証がついています。
- この保証は製造工程における不具合及び材料のみ適応します。
高性能2ストローク エンジンとして、ある部品は短期間で消耗します。 通常の使用状況において、ピストン、ピストン リング、 ニードル ベアリング、スパークプラグ等は最高の状態を保持すべく定期的に保証外部品として交換が必要です。
- エンジン及びイグニッション システムを分解しないこと。
分解されたエンジン或いはイグニッション システムは保証の対象外となります。
- エンジン或いはイグニッション システムにデザート エアー クラフトが認める以外の改造しますと保証の対象外になります。

本保証は次の項目を保証対象外としています。

- いかなる部品に関する通常使用時の消耗
- 保証サービスに関するデザート エアー クラフトまで/より輸送費用。
- 輸入業者による取扱、操作、改造或いは補修による損傷。
- 墜落或いは相当の強い衝撃による損傷。
- 不適切な燃料の使用或いは添加物による損傷。
- デザート エアー クラフトへ輸送途中に生じた損傷 (梱包は厳重に)

保証交換部品はデザート エアー クラフトにより受領を確認されるまで発送されません。弊社へ送付する返送物の梱包は厳重にお願いします。 輸送途中に内容物が損傷することの無いよう、それぞれの部品はプラスチックの袋に入れ、エアーパッキンなどで梱包します。 梱装箱の中で部品などが移動することの無いよう、充分に注意して下さい。貴方の問い合わせ情報及び問題の状況についてのメモも忘れずに同封して下さい。

Desert Aircraft

以上