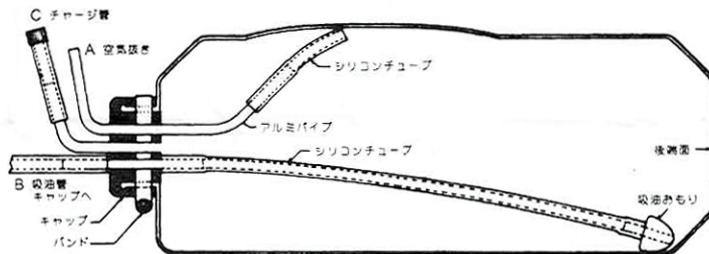


特長

- ☆ 本体ケースは硬質プラスチック製、耐圧性が高く、耐グロー性にすぐれています。
 - ☆ キャップは耐グロー燃料ゴム製、バンドによる締めつけにより気密性が高く、振動によるゆるみは皆無です。
- 〔御注意下さい〕 キャップ及びシリコンチューブは石油、ガソリン等により劣化するので使用しないで下さい。

配管・組立

- 基本的には右図のA、Bの2本が必要です。Cは必要に応じてつけ加えて下さい。キャップにはパイプ穴が3ヶあり、いずれも末端でふさがっているので、必要な穴をキリでつき通してアルミパイプをさしこんで下さい。パイプに油をつけると通しやすくなります。アルミパイプを急角度に曲げるときはテトラ製“パイプベンダー”を使えばつづれることなく曲げられます。



A……空気抜き

燃料チャージのときの空気排出と燃料減少時の空気流入のためのパイプです。上図のように先端にシリコンチューブをかぶせて、この末端がタンク上面に接触して少し曲る位に長さを調節します。マフラープレッシャーを加えるときはこの空気抜きをマフラーのプレッシャーニップルに接続して加圧しますが、そうでない場合は開放しておきます。

B……吸油管

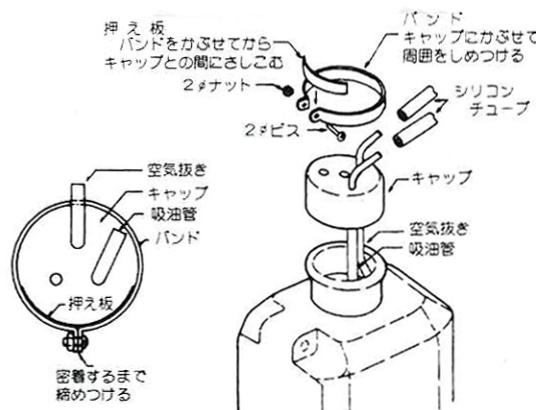
キャプターに接続します。タンク内のシリコンチューブの先端には吸油おもりを取りつけます。おもりの先端がタンクの後端面から5~10mm位離れているように調整して下さい。通常はこのパイプから燃料チャージを行います。

C……チャージ管

機首がカバーされていて吸油管がはずせない場合には、このチャージ管をつけ加えて機体の外へ引き出しておきます。チャージ後にはチューブエンド(栓)をさしこんで密封しておきます。タンク内のパイプ末端をキャップの後端にそろえておけば、機体を逆さにして残燃料を残らず吸い出すことができます。

② キャップのとりつけ

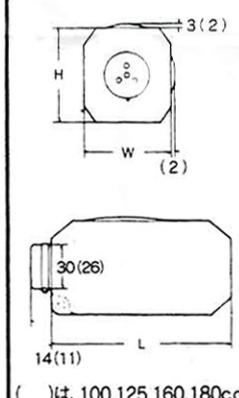
キャップに各パイプをさしこみ、シリコンチューブ、吸油おもりを取りつけます。パイプの位置や向きを機体に合せて調整してから、キャップを十分に押しこんで右図のようにバンドと押え板で周囲をしっかりと締めつけます。



D……燃料の給油・抜きとりを行って、異常のないことを確認します。

クランク タンク
サイズ表

品番	容量		H mm	W mm	L mm	適合エンジン	
	cc	OZ				2サイクル	4サイクル
4041	100	3½	48	41	71	10~20	20
4042	125	4½	48	41	87	10~20	20~26
4043	160	5½	48	41	110	20~25	20~26
4044	180	6½	48	41	122	25~30	35~40
4028	210	7½	58	54	90	25~35	35~40
4029	230	8	58	54	102	35~40	45~61
4030	260	9	58	54	117	40~45	45~61
4031	300	11	58	54	132	45~50	60~90
4032	350	12	63	58	125	50~60	80~90
4036	360	12½	58	54	150	45~50	80~90
4051	430	15	58	54	178	50~60	90~120
4033	400	14	63	58	140	60	90~120
4034	460	16	63	58	155	60	120
4035	580	20	70	65	165	90~108	120~160
4055	720	25	75	65	200	140cc~180cc	140~180
4052	1000	36	110	85	136	35cc~40cc	160~240
4053	1200	42	110	85	160	35cc~40cc	160~240
4037	1400	49	110	85	176	35cc~45cc	270~300
4038	1600	56	110	85	200	45cc~50cc	300~320
4039	1800	63	110	85	220	50cc	320~



()は、100,125,160,180cc.

機体への搭載

- 搭載方向は燃料チャージのときの空気排出の点からタンク上部のふくらみを上にするのが標準です。横積みにしても支障はありません。いずれの場合も燃料チャージのときに、タンク内の空気抜き末端がタンクの最上部に位置すればよいわけです。
- 機体への搭載は周囲に薄いスポンジなどをかませて、エンジンの振動をできるだけ受けないようにするのがよいでしょう。固く、鋭利なものに強く押しつけた状態は避けて下さい。振動のためエンジン不調やタンク損傷の原因になります。