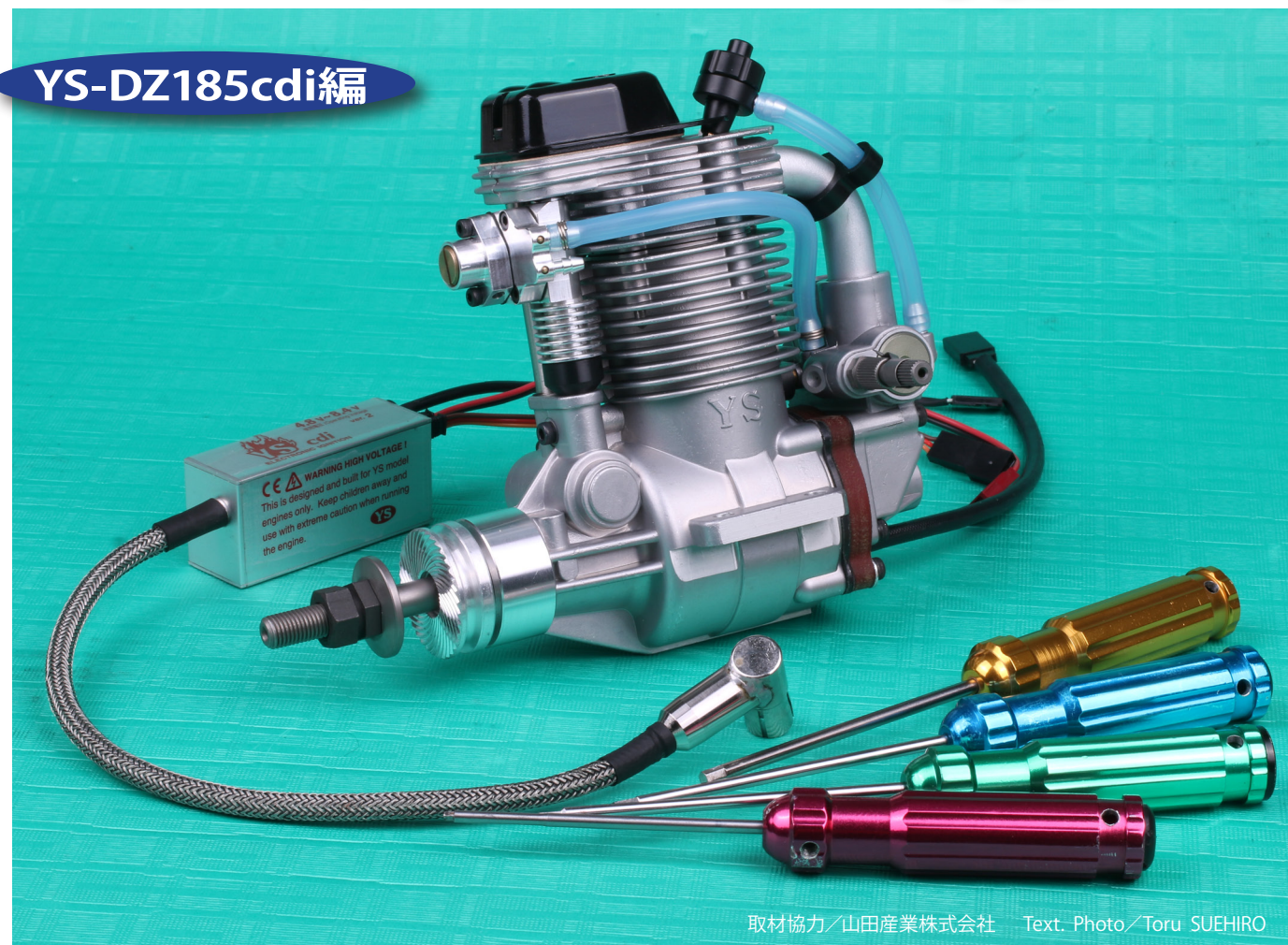


油漏れ…を解消するためのオーバーホールの方法

# YSエンジンのメンテナンス術

YS-DZ185cdi編



取材協力/山田産業株式会社 Text. Photo/Toru SUEHIRO

調子の良いエンジンでも、使っているうちにやがてオーバーホールの時期がやってくる。メーカーに「オーバーホール」を依頼すれば何の問題もなく戻ってくると思うが、できるものなら自分でもやってみたい…と考えているユーザーは多いのではないだろうか。そこで、フライト後に見かける少量の油漏れから、とんでもなく多量に漏れる油漏れの原因までを

順に探っていくことにする。とは言うものの、実際に飛行しながら「油漏れの原因」を探るのではなく、油漏れが考えられる要素を1つ1つ考えて、それを修理していくという方法にしようと思う。今回は「YS-DZ185 cdi」エンジンを例題機にして、「cdi エンジン」ならではの注意点も含めた「具体的なオーバーホールの方法」を紹介する。それでは始めていこう。

## タペットカバー・パッキン タペットカバーが簡単に外れるのなら即交換

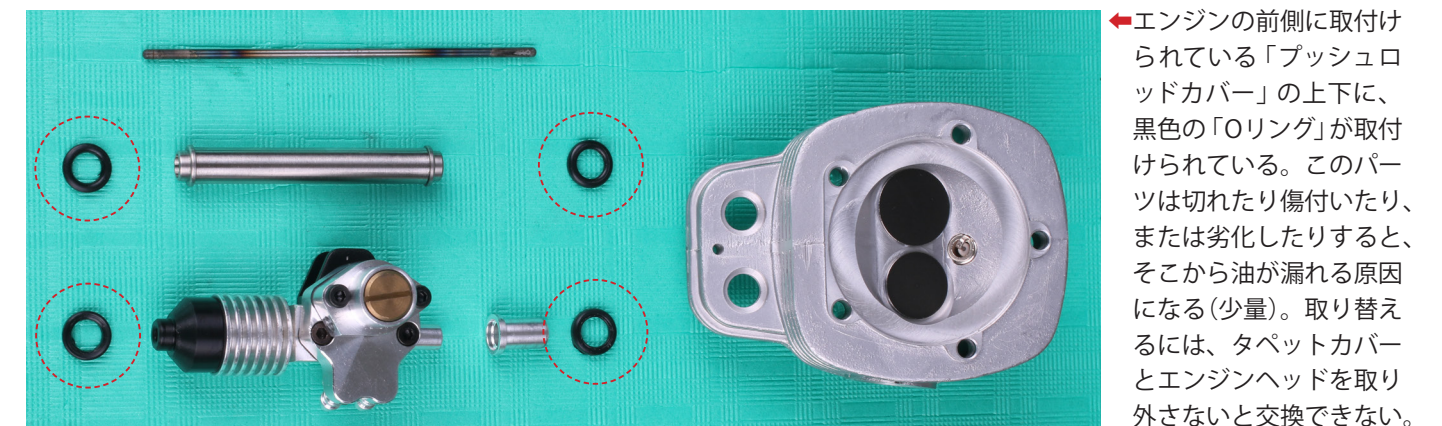
タペットカバーは「タペットカバー・パッキン」という紙製のパッキンで気密性が保たれている。そのため、もしもここから油が漏れているとしたら、漏れている場所から空気を吸い込んでスローが下がらなくなる…という現象が見られる。症状が見られたら交換すべきパーツである。



↑「タペットカバー・パッキン」の交換をする「判断材料」は、タペットカバーのネジを外したときに「タペットカバー」が簡単に外れるようなら即交換となる。反対に、ネジを緩めても外れないようなら気密性がある…ということで取り替える必要はないということである。但し、「タペットカバー」を外したときは必ず「タペットカバー・パッキン」を交換すること。このパッキンは紙製なので、使い回しをすると油が漏れることになるため要交換パーツとなっている。

## Oリングの劣化 油漏れは「Oリング」の劣化も疑うべきところ

「プッシュロッド」の上下にある4ヶ所の「Oリング」が、切れたり傷付いたりすると少量の油漏れが発生する。このパーツも頻繁に交換したい。



↑エンジンの前側に取付けられている「プッシュロッドカバー」の上下に、黒色の「Oリング」が取付けられている。このパーツは切れたり傷付いたり、または劣化したりすると、そこから油が漏れる原因になる(少量)。取り替えるには、タペットカバーとエンジンヘッドを取り外さないと交換できない。