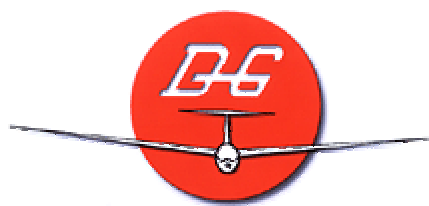


DG Flugzeugbau GmbH



航空用・ハイオク・無鉛あるいは有鉛ガソリン？

AVGAS, super petrol, leaded or unleaded?

需要が減ったこと、また法的な規制により、有鉛ガソリンを販売するガソリンスタンドが激減しました。そのため、私どもが DG-400 や DG-808B に推奨していた燃料の入手が出来なくなるかもしれません。

古いタイプのエンジンが鉛によってバルブをシールしていたのと違い、基本的に 2 サイクルエンジンではバルブがないので、鉛の添加はまったく必要ありません。問題はエンジン自体や燃料パイプにあるのではなく、エポキシ樹脂製の燃料タンクなのです。スタッフの一人が無鉛ガソリンを使用していたのですが、含まれているアンチノック剤により樹脂が溶けてしまったことがあります。

将来的には、航空用ガソリン使用の推奨がもっとも簡単で安全な方法なのですが、環境への配慮を考えると、かなり後ろ向きで、かつ高価な解決方法といわざるをえません。

私どもは、将来たとえば Euro-Super などの無鉛ガソリンを使用することが可能かどうか、実験室において検証する特別なプロジェクトを開始しました。

実験の結果、無鉛ガソリン "Euro-95" は問題なく使用でき、有鉛ガソリンやハイオクガソリンの使用は必要ないとの結果が出ました。



著作- w. dirks -



追記---

私どもの知る限り、多くの DG パイロットが "エンジンのために優しくありたいと「航空用ガソリン」を日常的に使用しています。これは基本的には正しいのですが、実際には良くないことが多いのです。航空用ガソリンは自動車用ガソリンよりオクタン価が高いため、燃焼速度が大きくなります。(訳者注：航空用と自動車用ガソリンでは、オクタン価の測定方法が違います)何年か前のボルシェエンジンの例をあげることが出来ます。激しい燃焼によりエンジンの振動が増加するため、リトラクタブルエンジンのグライダーでは致命的な問題となります。これが、私どもが、出来る限り航空用ガソリンを使用せずに、無鉛ガソリン EURO-Super の使用をお勧めする理由です。

他の国々でもこの種類のガソリンは入手可能と思われませんが、おそらく商品名は異なっています。たとえばアメリカでは、オクタン価は "ROZ"あるいは "MOZ" などと表示されており、レギュラーガソリンのオクタン価は 82 です。多分スーパーガソリンと呼ばれるものが EURO95 に相当すると考えられますが、まず問い合わせてみてください(私の知る限りでは問題ないはずですが)。

再度のお願いですが、容器から直接ガソリンを補給しないでください。必ずフィルター付きのポンプを使用してください。信じがたいことですが、何人ものパイロットが、キャブレターへの異物の混入に起因するエンジン停止による緊急事態を経験しています。

また、燃料タンクの水抜き的重要性も再度指摘しておきます。DG-400 のパイロットの一人が、エンジン停止事故後に燃料の水抜きを実施したかどうか聞かれて、「水抜き?一度もやったことが無いよ」と答えたそうです。その結果彼はアウトランディングを余儀なくされ、車輪を壊したのです。ちょっとした注意で避けられた事故でした。



2 サイクルオイル

SOLO 社のスペックにしたがって私どもは下記オイルの使用を強くお勧めします

CASTROL SUPER TT

化学合成オイルの使用は避けてください

訳者注:無鉛ハイオクガソリンに含まれる添加物(アルコール)の問題については、ROTAX から注意(SI13UL94)が出ています。5%以上のアルコール添加物が含まれているガソリンの使用は禁止です。アルコールは、ガスケット類の変質やオイルの効果を低下(洗い流す)させ、水分を燃料系統に持ち込みます。また、季節によりブレンドの違うガソリンが販売されるため、古いガソリンを使用するとベーパーロック等が発生する可能性が高まります。



この翻訳を他に引用される場合は、出典を明らかにしていただくよう、お願いいたします。

商業目的でのご利用には、別途 DG 社の承認が必要となります。

2002/07/5 島本 斉