

# BELL 47G-2



主ローター直径	1,800 <sup>m</sup> / <sub>m</sub>
テールローター直径	310 <sup>m</sup> / <sub>m</sub>
全長	1,580 <sup>m</sup> / <sub>m</sub>
全備重量 (ジャイロ込)	6,950g
エンジン	ヒロボー製ガソリンエンジン(20cc) HGE-20EH専用
無線機	4 ch 5 sv

Main rotor dia.	70-4/5"
Tail rotor dia.	12-1/5"
Fuselage	62-3/20"
Full-equipped weight (Included Jiro)	15-7/20 lbs
Engine	Hirobo's Gasoline Engine (20cc) HGE-20EH only
Radio	4ch. 5sv.

このたびは、弊社製品、ベル47G-2を、お買い上げ下さいまして、  
ありがとうございます。

この説明書は、愛機を常に最良の状態に保ち、安全で楽しい飛行を行な  
っていただくために、正しい組立、調整、取扱方法について説明しており  
ます。内容を充分理解され、説明書にならって組立てて下さい。

- 1 本機は、スケール機として、又、弊社製20<sup>CC</sup>ガソリンエンジン(HGE-20EH)  
専用機として、開発されたものです。

ガソリンエンジンの性能を生かすため、メインローターは巾広ネジリ下げブレードを使用し、又、メインミッションはヘリカルギヤーという構成にしました。安定性のある、スケール感あふれる飛行をお楽しみいただけたと思います。

なお、エンジンの取扱いは、ガソリンエンジン取扱説明書を充分御確認していただき  
たいと思います。

## 2 緒 言

メインローター径	1800 mm
テールローター径	310 mm
胴体長	1580 mm
全備重量(エンジン含む)	7.0kg
エンジン	HGE-20EH(セロボー20 <sup>CC</sup> ガソリンエンジン)
無線機	4ch 5サーボ
スケール比	1:6

- 3 説明書、明細書中には次の記号を使用しています。

キャップスクリュー	CS
ナベ頭ビス	PH
セットスクリュー	SS
タッピングスクリュー	TS
平ワッシャー	FW
ベアリング	Brg.

Thank you very much for your purchase of our BELL 47G-2. This manual covers all the items necessary for assembling, adjustment and handling or maintenance in order to keep your helicopter under the best conditions and to secure safe and joyful flights. So, please be acquainted with the contents of this manual and please assemble this kit according to the description herein.

1. This helicopter has been developed as scale helicopter and exclusively for 20<sup>cc</sup> gasoline engine that has been manufactured by HIROBO INDUSTRIAL CO., LTD.

To fully display the functions of gasoline engine, main rotor is of wide twist-down blade and the main transmission is of helical gears. We are sure that you will be satisfied with powerful flights in safety.

For handling the engine, please carefully read the instruction manual of the gasoline engine.

2. Main specifications

Main rotor diameter ..... 1800mm  
Tail rotor diameter ..... 310mm  
Body length ..... 1580mm  
Full-equipped weight ..... 7,0Kgs.  
(including engine)

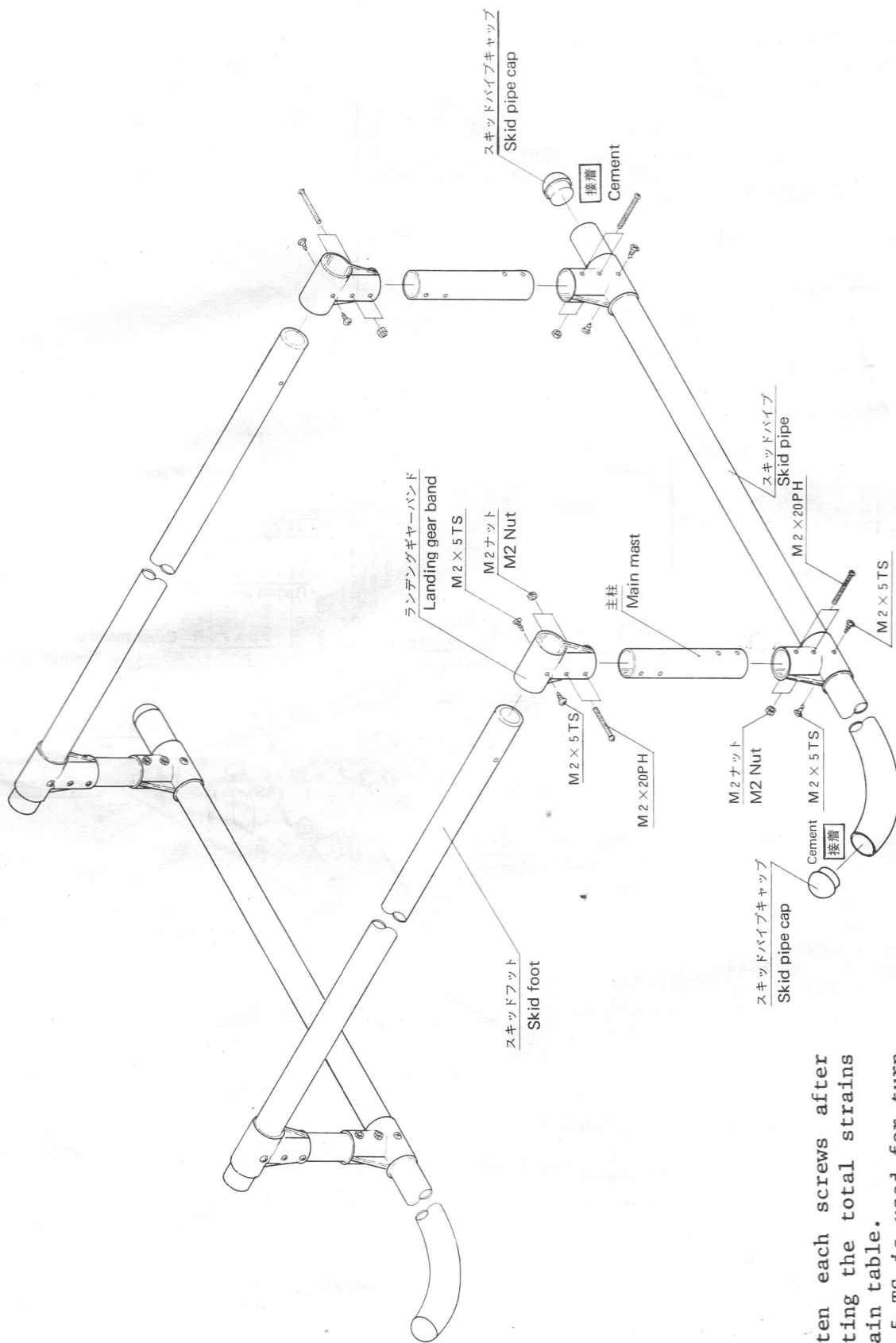
Engine .....HGE-20EH(Hirono 20<sup>cc</sup> gasoline engine)  
Radio ..... 4ch. 5 servoes  
Scale ratio ..... 1:6

3. The following symbols are used in the manual and specifications.

Cap screw ..... CS  
Pan head machine screw ..... PH  
Set screw ..... SS  
Tapping screw ..... TS  
Plain washer ..... FW  
Bearing ..... Brg

1 ランディングギヤの組立て

(1). Assembly LANDING GEAR

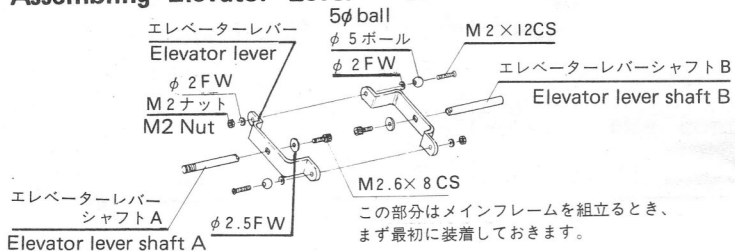


1. Tighten each screws after eliminating the total strains on a plain table.
2. M2 x 5 TS is used for turn stop and draw-out stop.

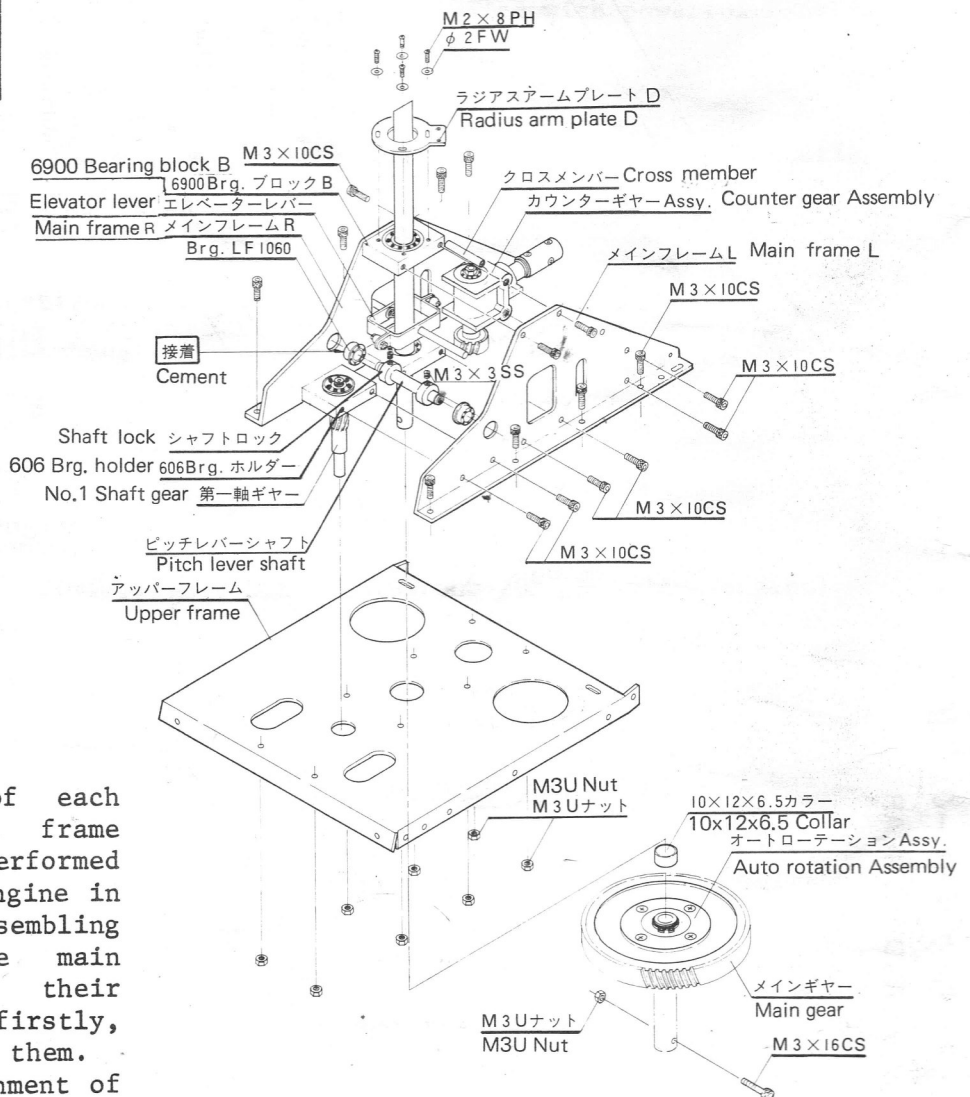
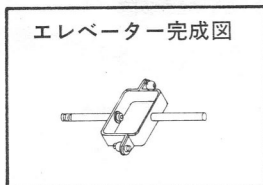
## ② メインフレームの組立て

### (2). Assembly MAIN FRAME

#### エレベーターレバーの組立て Assembling Elevator Lever



Complete drawing of Elevator

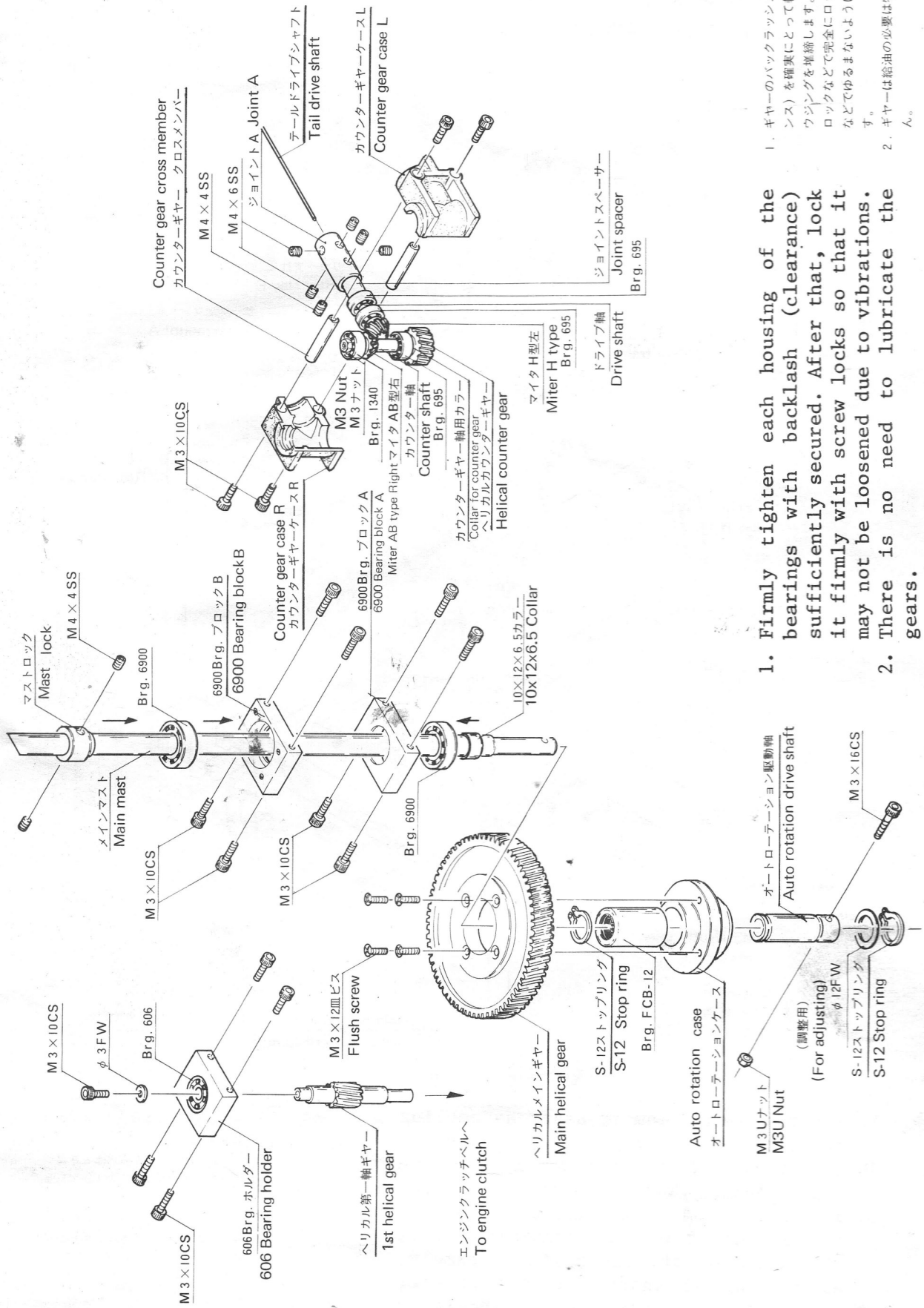


1. エレベーターレバー
2. フレーム部へ各部品の増締は国メインミッションの組立て、のギヤを取付け、さらにエンジンを組込む時点で行ないます。したがって、仮止めしておきます。
3. 各軸受 (Brg.) 部は芯出しをシャフトを通して行ない、後でロック剤でロックしておきます。

1. Elevator lever
2. Firm tightening of each component at the frame section is to be performed when building an engine in the frame after assembling and mounting the main transmission and their gears. Therefore, firstly, temporarily tighten them.
3. Centering and alignment of each bearing are performed through the shaft. After that, lock the bearings with a locking agent.

### 3 メインミッションの組立て

#### (3). Assembly MAIN MISSION

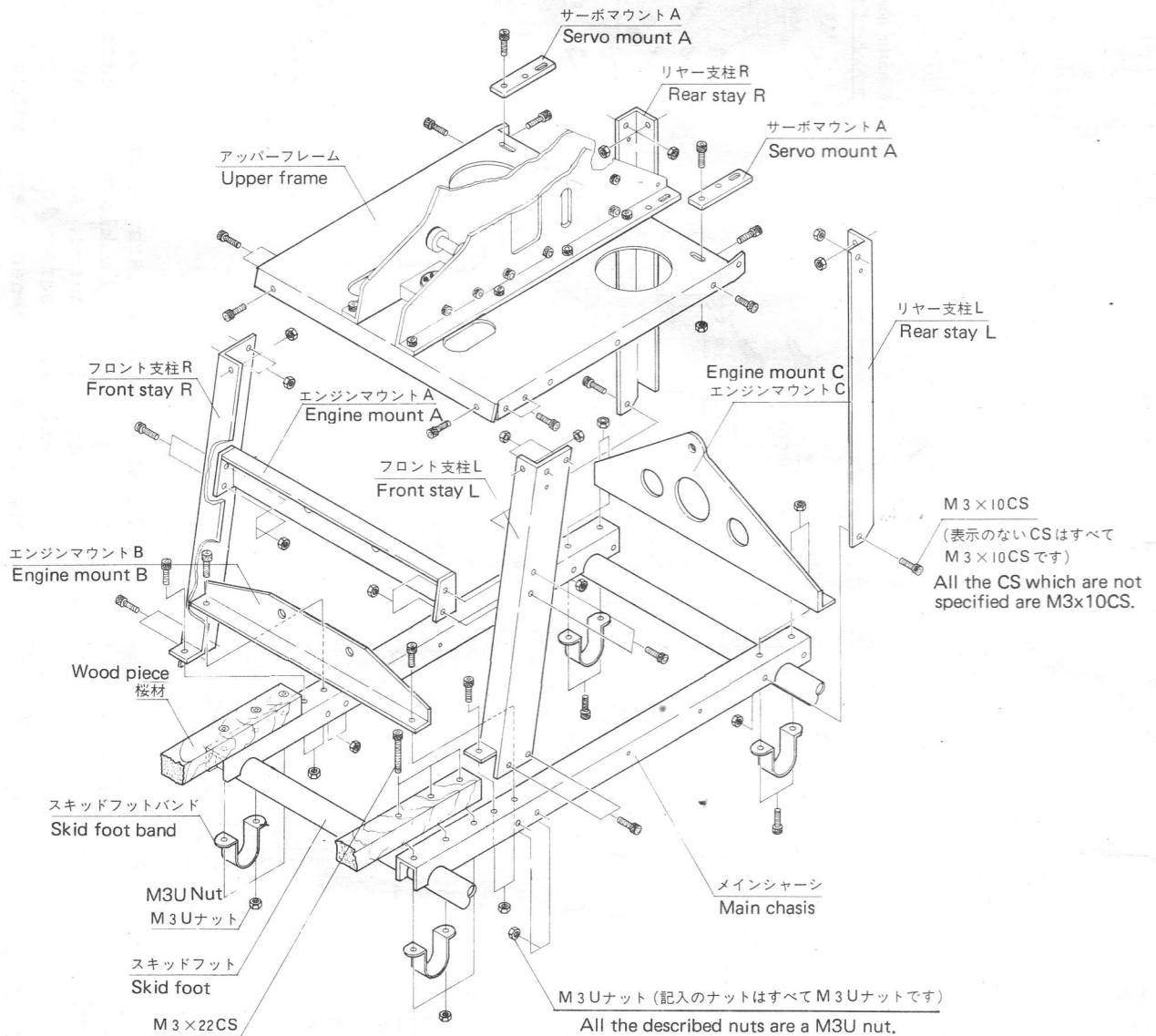


1. Gears of the backlash (クリアランス) を確実にとって軸受部の各ハウジングを増締めします。固定はネジロックなどで完全にロックし、振動などでゆるまないようにしておきます。
2. Gears are no need to lubricate the gears.

1. Firmly tighten each housing of the bearings with backlash (clearance) sufficiently secured. After that, lock it firmly with screw locks so that it may not be loosened due to vibrations.
2. There is no need to lubricate the gears.

## 4 支柱・メインシャーシの組立て

### (4). Assembly of STAY. MAIN CHASSIS



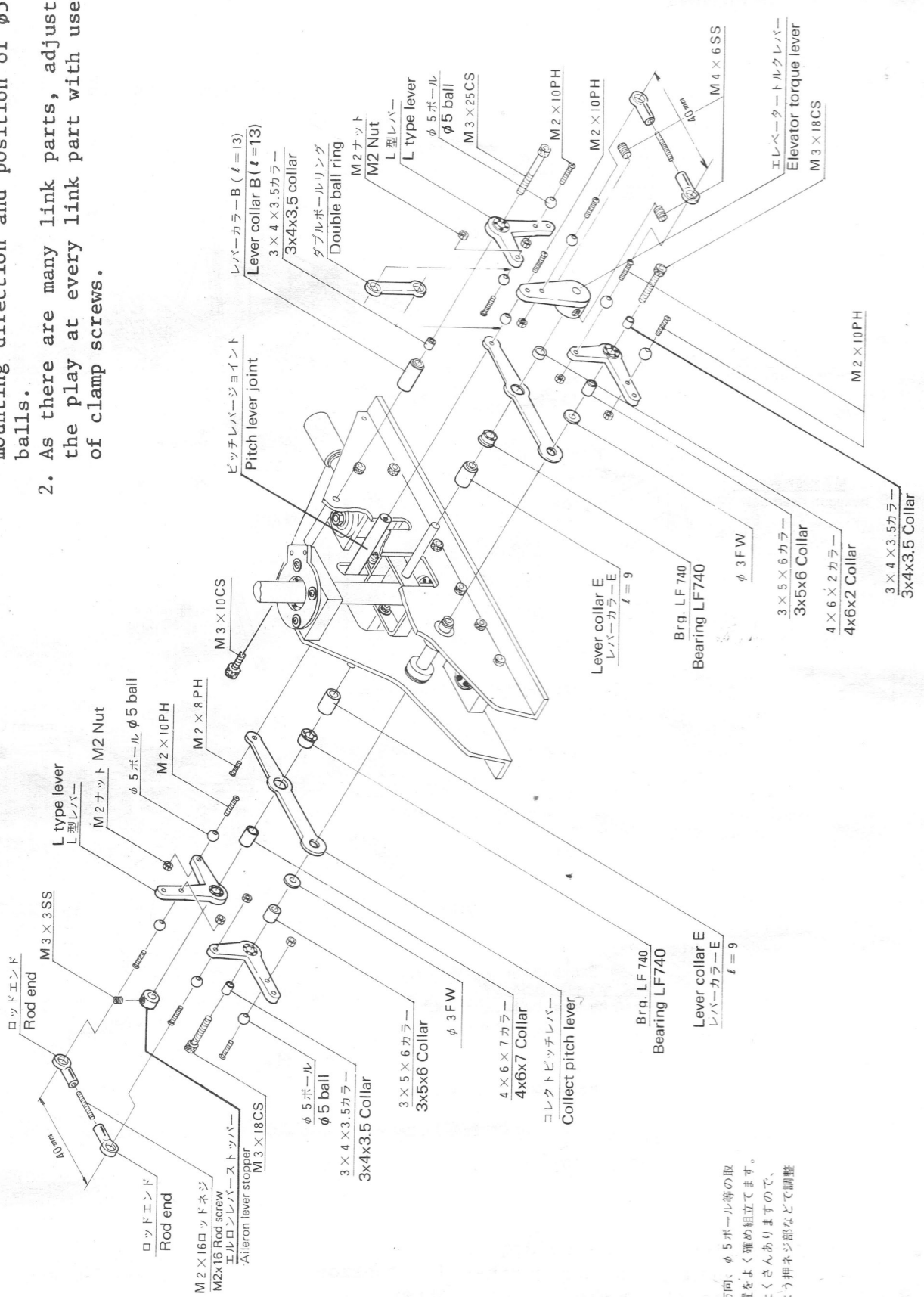
1. Mount a wooden member after assembling the cabin.
2. It is better to temporarily fix the engine when mounting an engine mount.
3. It is necessary to carefully perform the alignment of the transmission at this stage of assembling. Namely, align the 1st shaft and the counter shaft with the main gear shaft (main mast).

1. 桜材はキャビンを組立てたあと取付けます。
2. エンジンマウントを取付るときエンジンを仮止めしておくといでしょう。
3. この組立段階で、ミッションの芯出しを完全に行なっておく必要があります。メインギヤ(メインマスト)軸を中心に第一軸、カウンター軸の芯出しをするとよいでしょう。

## 5 ピッチシステムの組立て

### (5). Assembly of PITCH SYSTEM

1. Assemble the components as making sure of the direction of each lever, the mounting direction and position of  $\phi 5$  balls.
2. As there are many link parts, adjust the play at every link part with use of clamp screws.

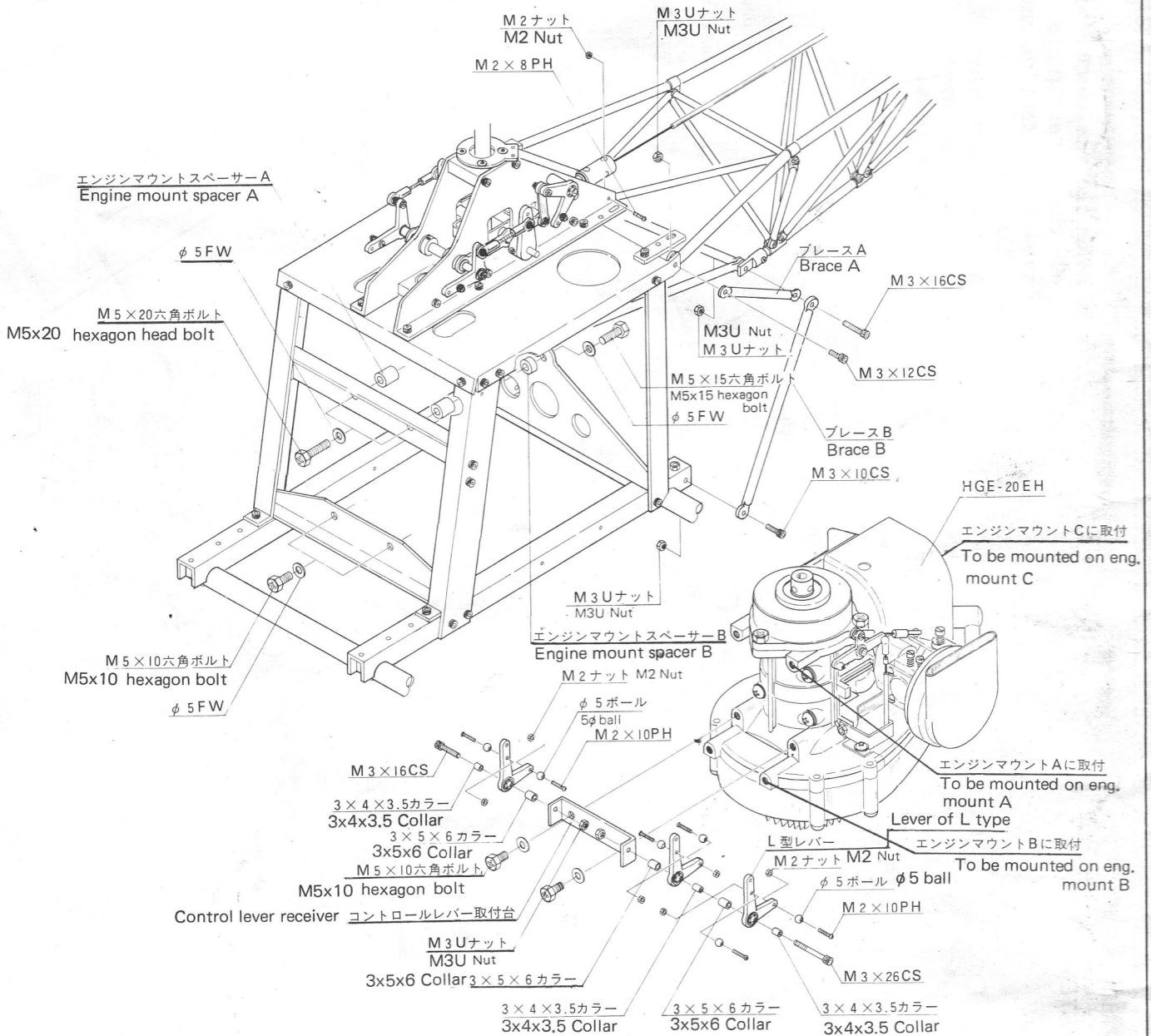


1. 各レバークラダーの方向、 $\phi 5$  ボール等の取付方向、位置をよく確かめて組立てます。
2. リンク部分が多いため、調整が必要となりますので、遊びのないよう押ネジ部などで調整して下さい。



## 6 エンジンの組込み

### (6). Built-up of ENGINE



For engine, please be acquainted with it by carefully reading another instruction manual of the engine itself. After that, build it in the helicopter.

エンジンは専用の取扱説明書を充分理解され、機体に組込んで下さい。

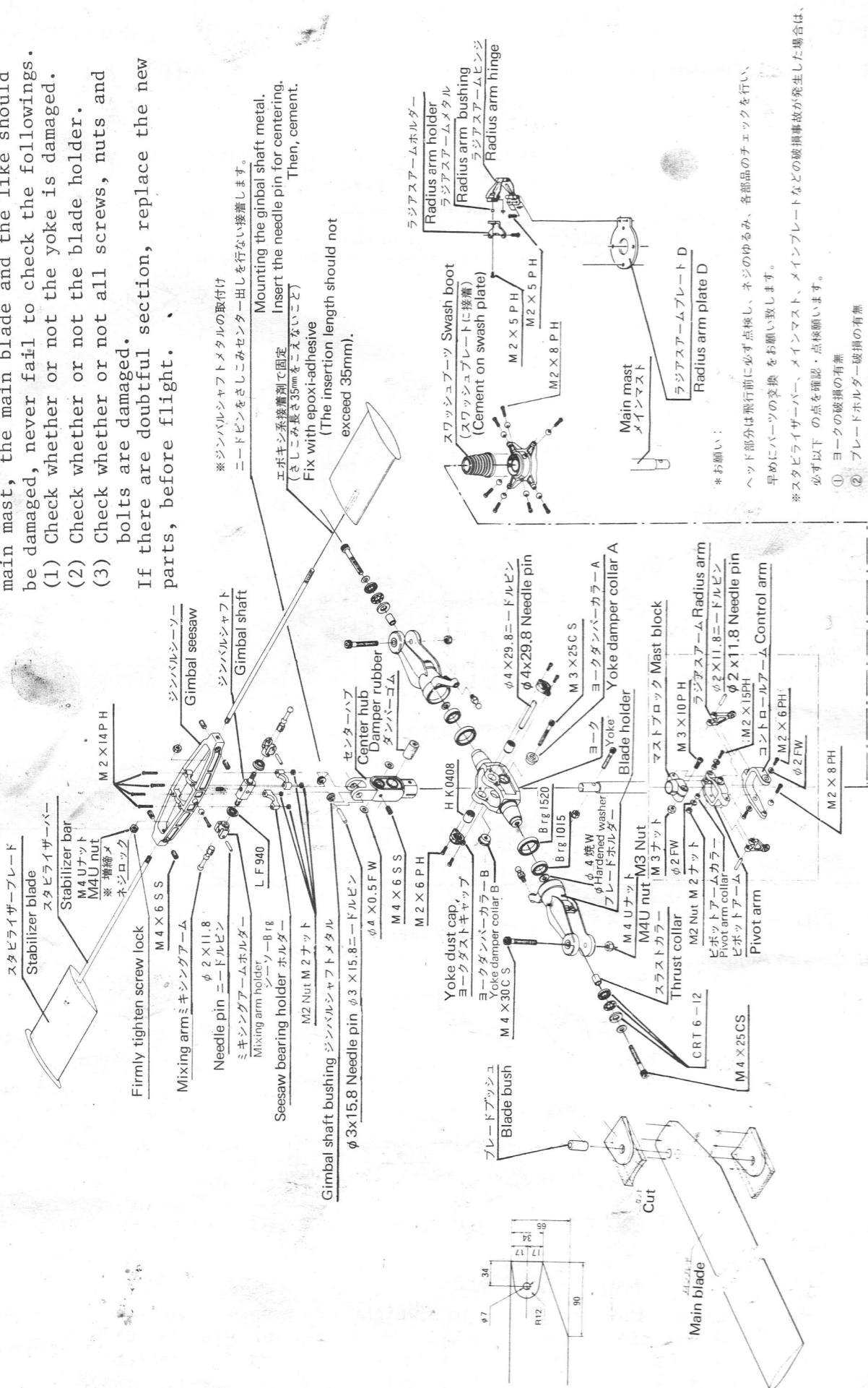
# 7 ローターヘッドの組立て

## (7). Assembly of ROTOR HEAD

Never fail to check the head section before flying. Check if each screw or nut or bolt is loosened. If the stabilizer bar, the main mast, the main blade and the like should be damaged, never fail to check the followings.

- (1) Check whether or not the yoke is damaged.
- (2) Check whether or not the blade holder.
- (3) Check whether or not all screws, nuts and bolts are damaged.

If there are doubtful section, replace the new parts, before flight.

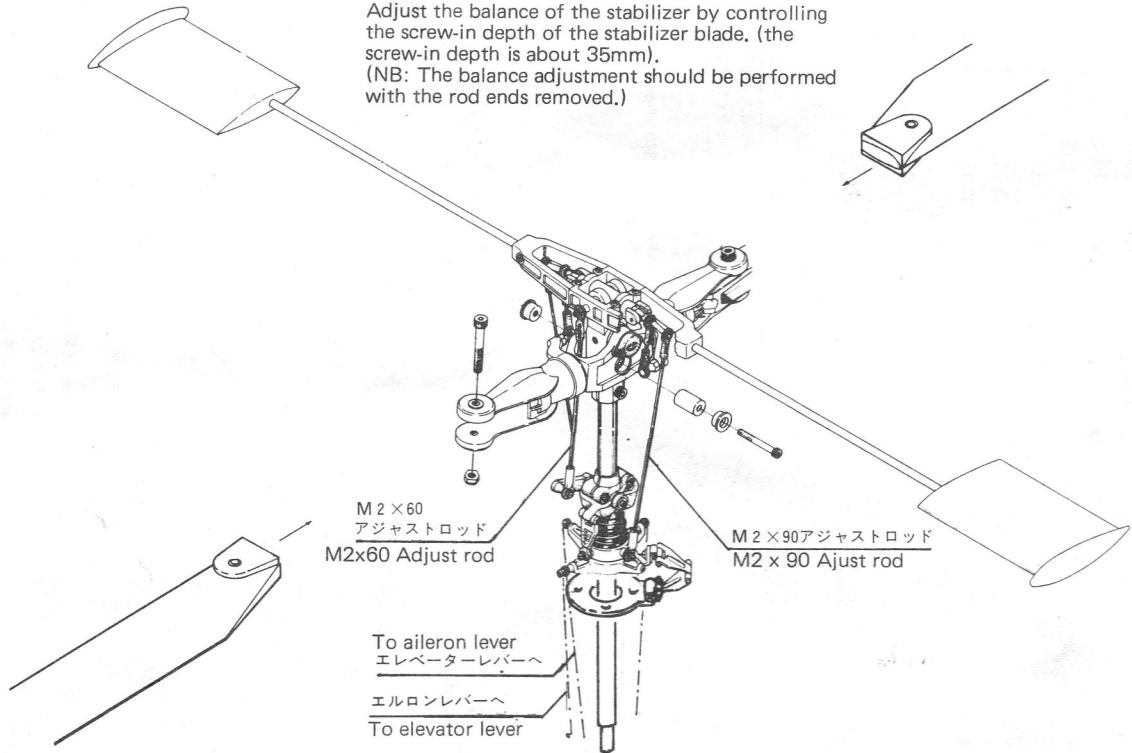


## 8 ローターヘッドの総組立図

### (8). Assembling Drawing of ROTOR HEAD

スタビライザーのバランスはスタビライザーブレードのネジ込み量によって調整して下さい。(ネジ込み量は約35mmです)  
 ③バランスは、ロッドエンドをはずして行なう。

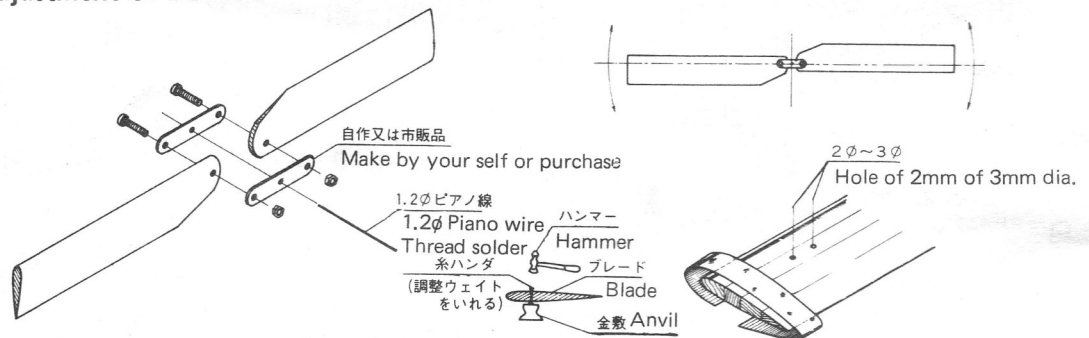
Adjust the balance of the stabilizer by controlling the screw-in depth of the stabilizer blade, (the screw-in depth is about 35mm).  
 (NB: The balance adjustment should be performed with the rod ends removed.)



## 9 ブレードのバランス調整

### (9) Balance Adjustment of BLADE

(メイン及びテール)

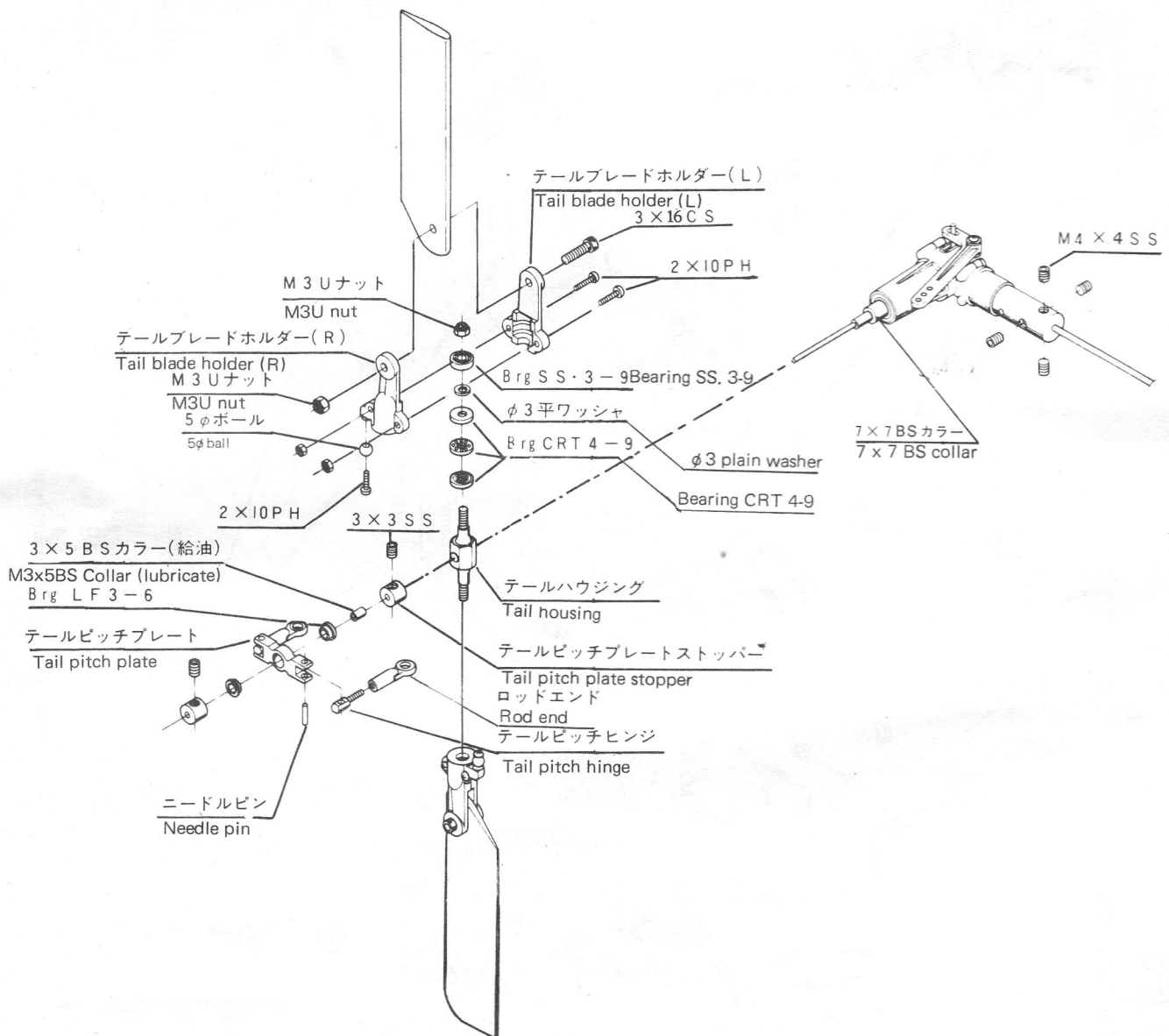


図示のように重量バランスをとり、さらに丸棒などの上で重心点、バランスをとってブレードの完全調整をしておきます。

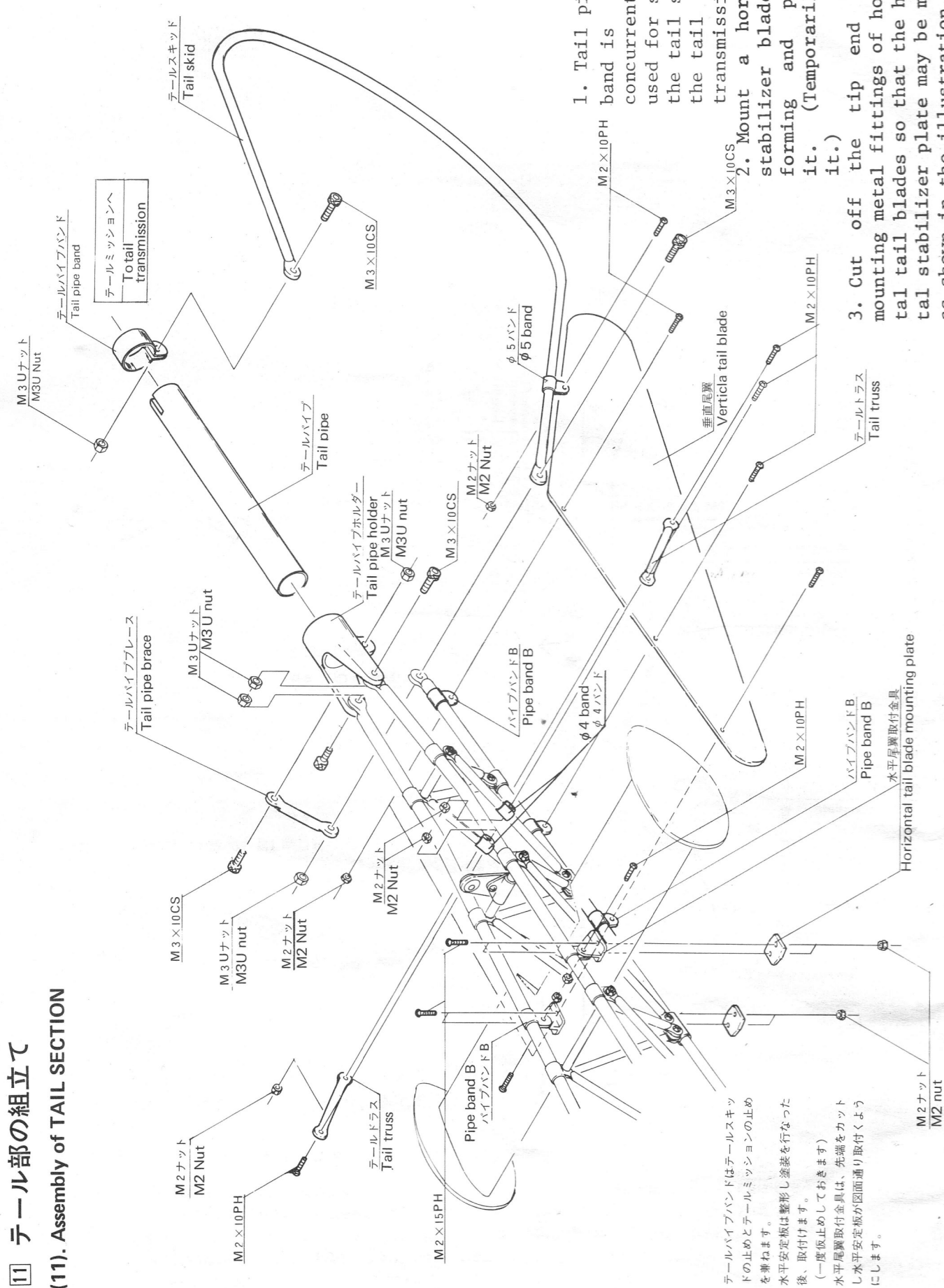
又翼端部の色別(トラッキング調整のため)をしておきます。

Secure the balance in weight as shown in the illustration. Then, secure the center of gravity and the balance by placing it on a round rod for perfect adjustment of the blades. And please distinguish the blade end from another one (for easier tracking adjustment).

10 テールミッションの組立て  
 (10). Assembly of TAIL TRANSMISSION



# 11 テール部の組立て (11). Assembly of TAIL SECTION

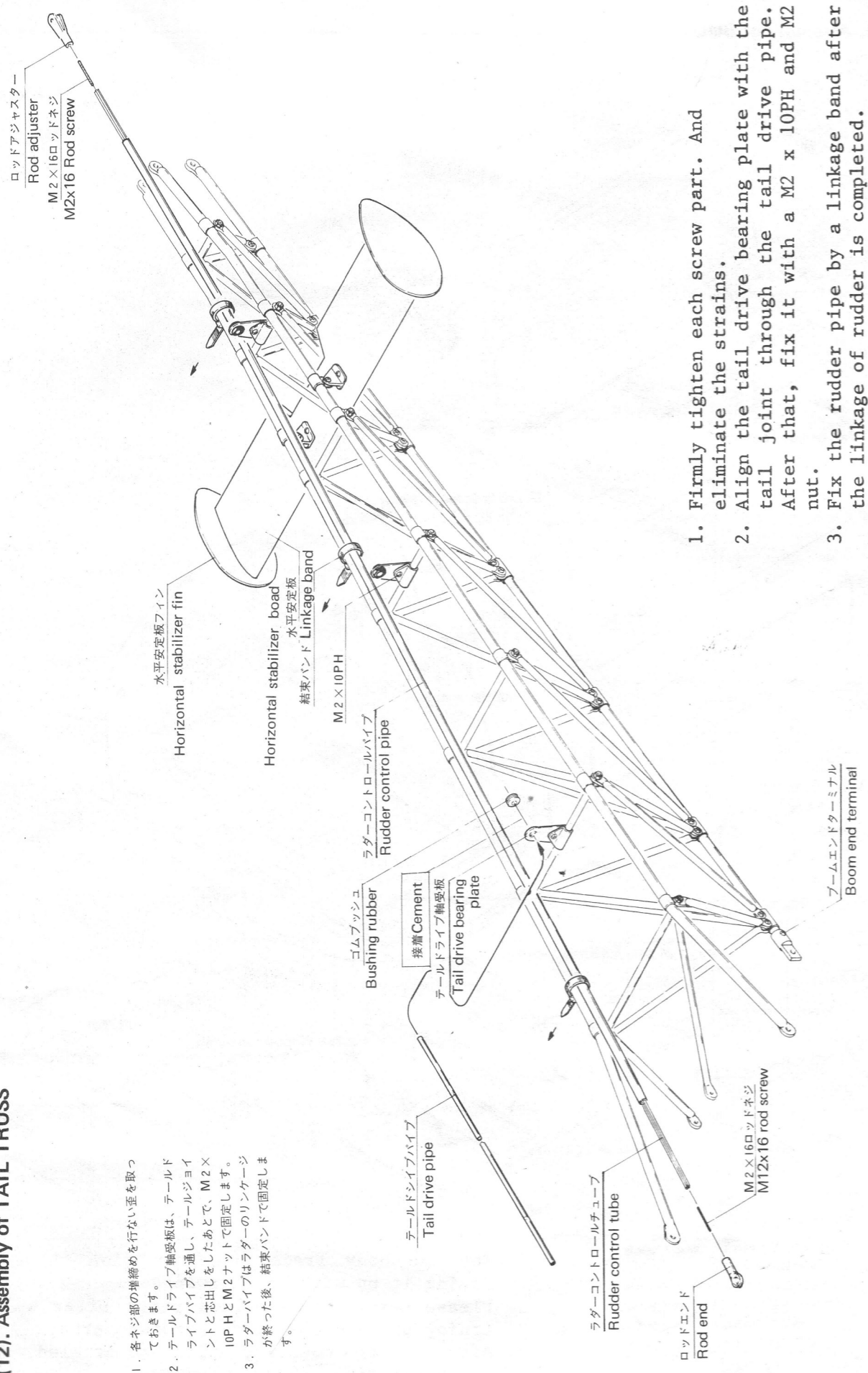


1. Tail pipe band is concurrently used for stopping the tail skid and the tail transmission.
2. Mount a horizontal stabilizer blade after forming and painting it. (Temporarily fix it.)
3. Cut off the tip end of the mounting metal fittings of horizontal tail blades so that the horizontal stabilizer plate may be mounting as shown in the illustration.

1. テールパイプバンドはテールスキッドの止めとテールミッションの止めを兼ねます。
2. 水平安定板は整形し塗装を行なった後、取付けます。  
(一度仮止めしておきます)
3. 水平尾翼取付金具は、先端をカットし水平安定板が図面通り取付くようにします。

**12) テールトラスの組付け**  
**(12). Assembly of TAIL TRUSS**

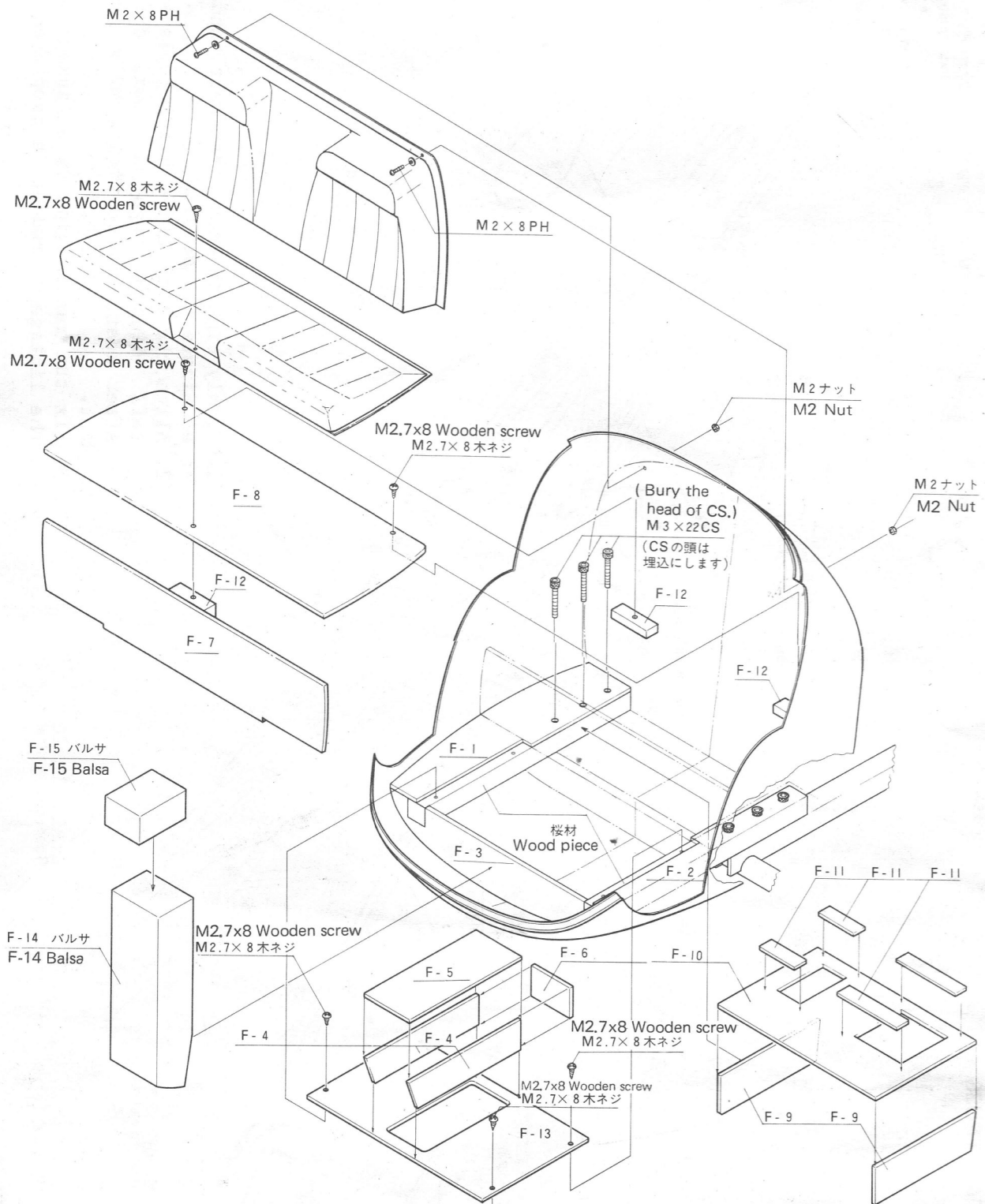
1. 各ネジ部の増締めを行ない歪を取っておきます。
2. テールドライブ軸受板は、テールドライブパイプを通し、テールジョイントと芯出しをしたあとで、M2x10PHとM2ナットで固定します。
3. ラダーパイプはラダーのリンクケージが終わった後、結束バンドで固定します。



1. Firmly tighten each screw part. And eliminate the strains.
2. Align the tail drive bearing plate with the tail joint through the tail drive pipe. After that, fix it with a M2 x 10PH and M2 nut.
3. Fix the rudder pipe by a linkage band after the linkage of rudder is completed.

# 13 胴枠の組付け

## (13). Assembly of BODY FRAME

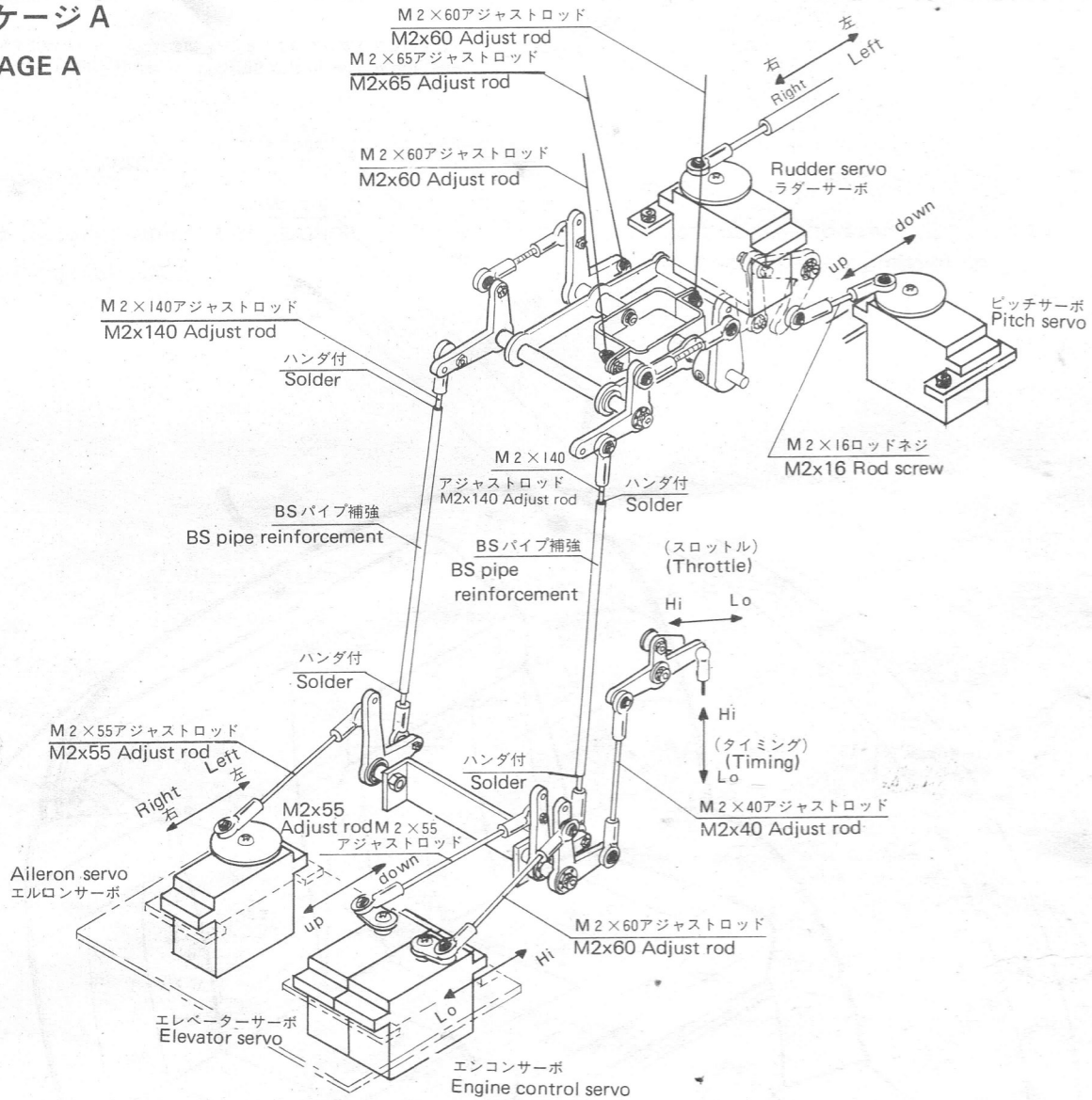


1. 胴枠は設計図とよくつきあわせ所定の位置にセットします。
2. 成形品などは相手部品とよくつきあわせをしてカットをすすめて下さい。
3. すべての取付穴などのカットを済ませて、塗装します。

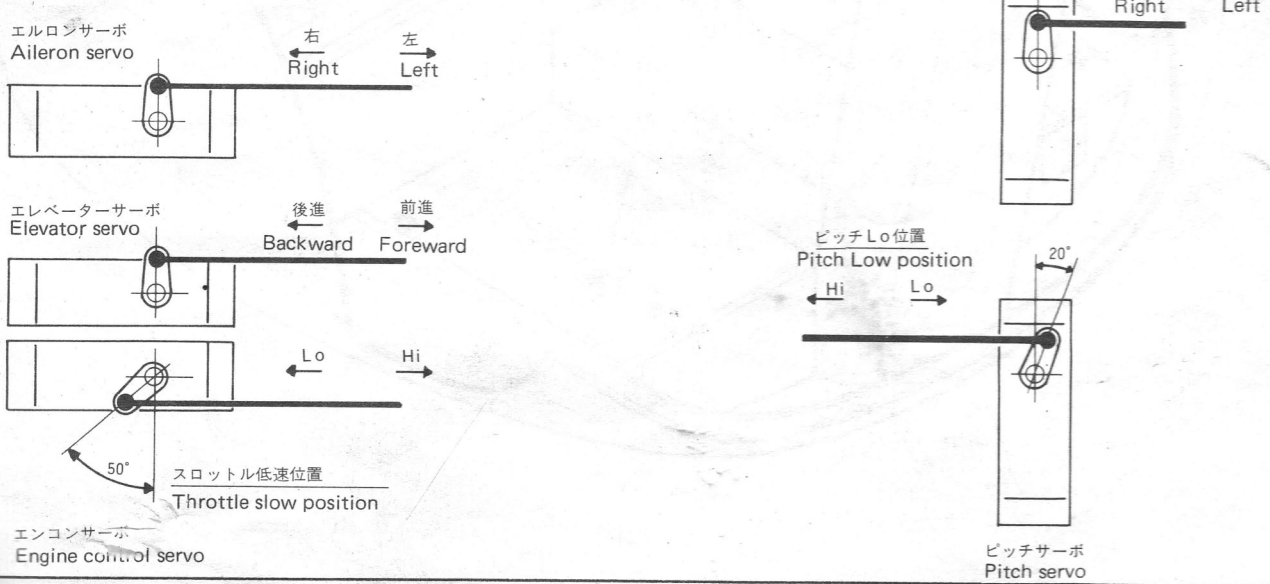
1. Set the body frame in a position through truing it up with the drawings.
2. Please cut off the molded parts after well truing up with the corresponding parts.
3. After all the mounting holes are drilled, begin painting.

14 リンケージ (14). LINKAGE

リンケージ A  
LINKAGE A



リンケージ B LINKAGE B

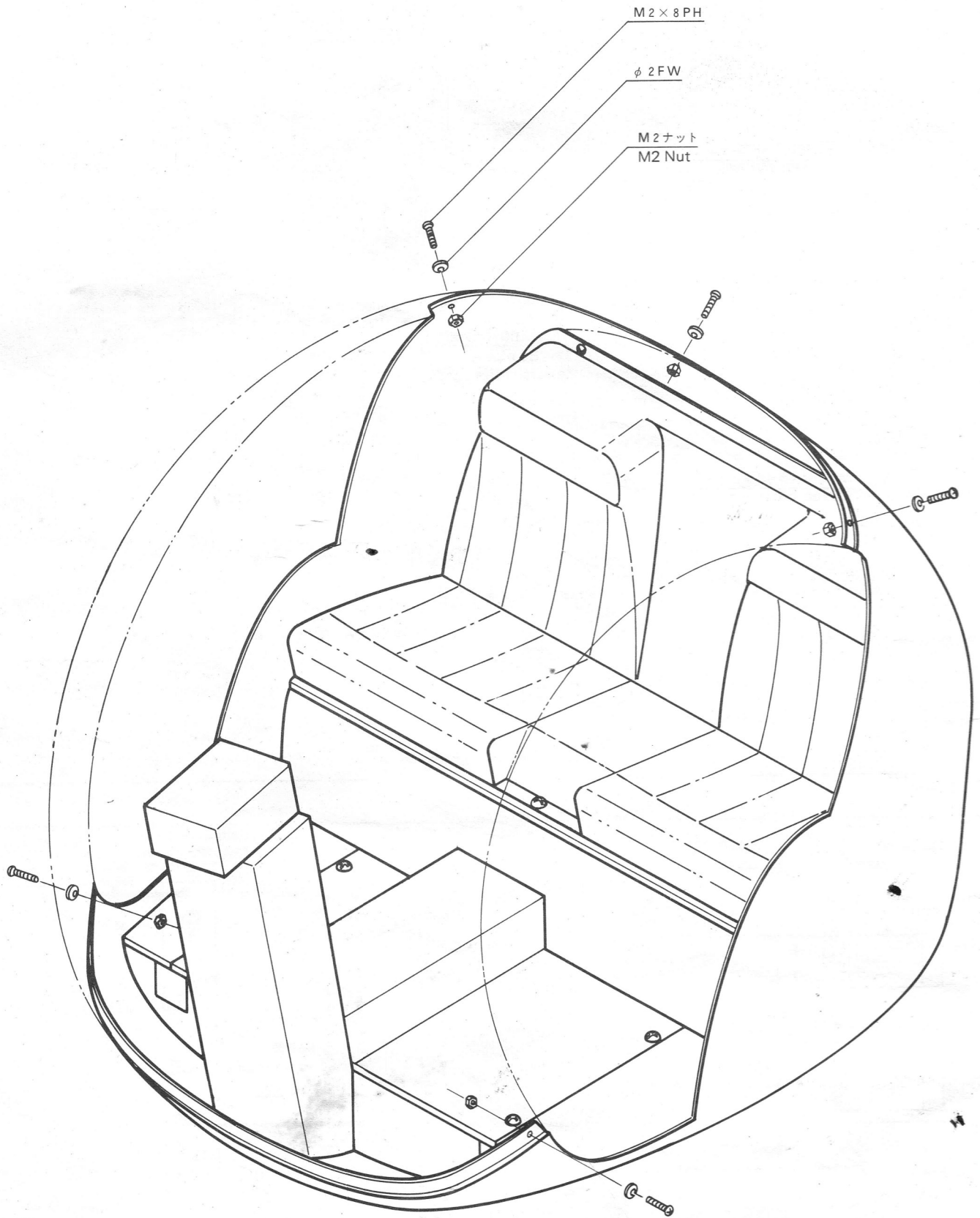




# 15 キャビンの仕上

## (15). Finishing of CABIN

(図中のビスはすべてM2×8PH、M2ナット、φ2FWです)  
(All the screws in this illustration are M2×8PH, M2 Nut and φ2FW)

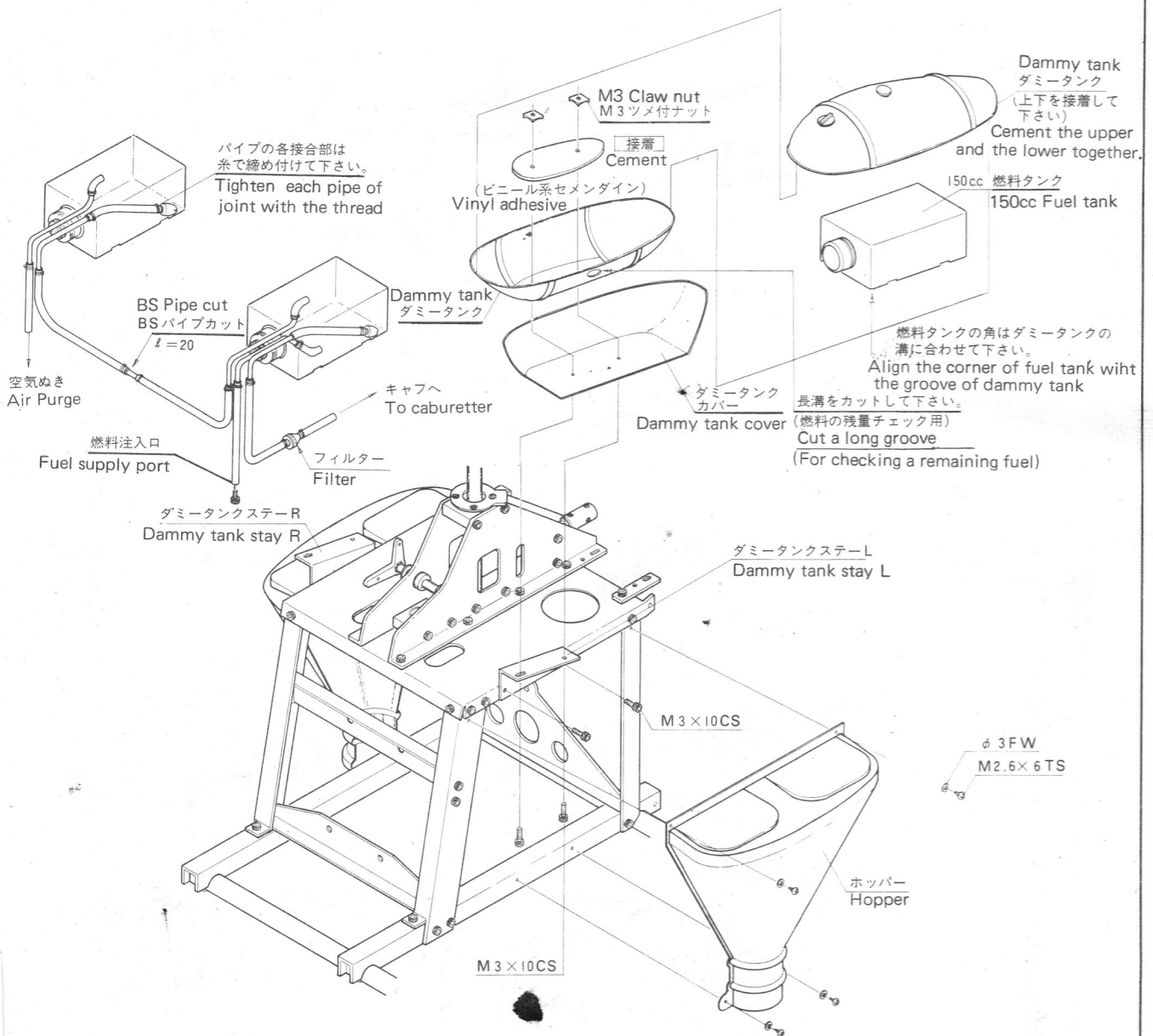


# 16 燃料タンクの組立てとアクセサリーの取付け

## (16). Assembly of FUEL TANK and Mounting of ACCESSORIES

Use fuel pipe which is of gasoline resisting material.

Cut off upper and lower dammy tank with frame left by 5mm or so.

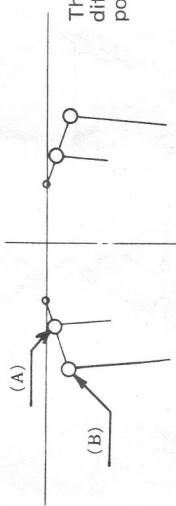


メインブレード・ピッチ・ミキシングの調整

Adjusting of MAIN BLADE. PITCH. MIXING

エンジンアイドリング  
最小ピッチの状態

Engine idling under the minimum pitch



Pitch angle on engine idling  
エンジンアイドリング時のピッチ角 0°  
エンジン停止時のピッチ角 -2°  
Pitch angle on engine stopping  
(オートローテーション着陸)  
(Auto Rotation Landing)



セミ対称型メインブレード  
Semi-symmetrical type main blade

シーソーの  
スタビライザーコントロールへ  
To stabilizer control of seesaw

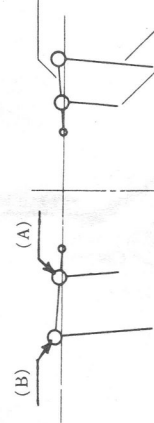
Slide clearance 8 to 10mm  
スライド量 8~10mm

5mm以上  
More than 5 mm

最小ピッチ  
Min. pitch

最大ピッチ角度は  
エンジンパワー、燃料  
などによって異なります。  
The maximum pitch angle may be  
different according to the engine  
power, kind of fuel, and the like.

エンジン高速  
最大ピッチの状態  
Engine High Speed under the maximum pitch



最大ピッチ角 7° ~ 8°  
Max. pitch angle 7° to 8°  
シーソーの  
スタビライザーコントロールへ  
To stabilizer control of seesaw



ミキシングアーム Mixing arm  
最大ピッチの時、水平よりやや上向  
Slightly upward from horizontal when  
the maximum pitch is secured  
スワッシュプレートへ (B)  
To swash plate (B)  
ブレードホルダーアームへ (A)  
To Blade holder arm (A)

ウォッシュアウトアッセムブリー  
Wash-out assembly

ウォッシュアウトレバーは  
最大ピッチ角の時、水平状態  
スワッシュプレートアッセムブリー  
Wash-out lever is horizontal  
when the maximum pitch angle  
is secured.

SWASH PLATE ASSEMBLY

◎ ローターブレードのバランス調整

a メインローターブレード

メインブレードは高速で回転します。完全なバランスが取れていなければ舵のききおくれや振動の発生源になりますので注意して完全にバランスを取る様にして下さい。

まず平らなテーブルなどの上に丸エンピツ又はマストなどを置き、その上に2枚のブレードを置きます。丸エンピツ又はマストを転がしてやればブレードの長さ方向の重心点が見つかります。それにエンピツ等で位置をしるし、2枚のブレードの重心点がそろっているか確認します。もし5mm以上のくるいがあれば重量の軽い方のブレードの先端又は根元の平面に2mmぐらいの穴をあけ、糸ハンダを入れて、かしめ固定し2枚のブレードの重心点をそろえます。

次に2枚のブレードの重量バランスを調整しますが、市販のブレードバランサー又は天秤などを使用して重量バランスを完全に調整します。

b テールローターブレード

テールローターも4000～6000回転の高速になりますのでメインローターと同様な方法で完全にバランスの調整を行なって下さい。

c ブレードの保護

ブレードは木材のため空気中の湿度によって重量バランスが変化しますので、接着剤付きのフィルムをブレード全体に貼り付け保護して下さい。

テールブレードも同様に行ないます。

d メインローター翼端部の色分け

トラッキング調整の時、左右のブレード先端の軌跡が識別出来ないと調整不可能です。ブレードの翼端に別々の識別しやすいカラーテープを巻いておきます。

e メインブレードのピッチ角の調整

送、受信機のスイッチを入れ、エンコントリムは中間(アイドリンク位置)、スティックは最低位置にします。

次にスタビライザーバーを手で持ってシーソーを水平にし、ローターブレードの翼端方向から見てブレード断面の前縁と後縁を結んだ線がスタビライザーバーと平行であるか確認します。もし平行でなければロッド(ミキシングアーム内側～ブレードホルダー)を調整し、スタビライザーバーと平行になる様にします。この時、ブレードピッチ角は0度です。

f 最大ピッチ角度の調整

最大ピッチ角度はエンジン出力及び使用燃料によって変化しますが、通常7度～8度ぐらいが適当です。ピッチゲージなどで測定しますが、目安として60用ミキシングアームの場合、エンコンスティックを最低から最高まで上げた時に、スワッシュプレートが

マストをスライドして上下する量が10mmで約8度となります。

g テールローターピッチ角の調整

テールピッチの調整はヘリ用ミキシングプロポ使用として説明します。(送信機説明書を参照下さい。)

送信機のテールミキシング調整用ツマミをそれぞれ中間の位置にセットし、エンコンスティックは中間よりやや上(ホバリング位置)にします。その時ラダーサーボのホーンがニュートラルになっているか確認しておきます。

次にエンコンスティックを最低位置まで下げた状態でテールブレードのピッチ角が0度になる様にテールピッチプレートストッパーのネジをゆるめピッチプレートを移動させて調整します。テールローターのピッチ角はエンコンスティックをホバリング位置にした状態でラダーコントロールスティックを左右に切った時、それぞれ35度~40度程度動く様ラダーサーボホーンの長さを調整して下さい。

飛行前の点検と調整

◎ 重心位置について

重心位置はスタビライザーバーを両手で持ち上げてスキッドパイプが水平よりわずか前下がりになるようにセットし、けっして後下がりにならないようバラストなどで調整して下さい。

◎ フライト前の各部の点検

ブレード、トラッキングの調整

燃料を入れ、送信機のエンコンレバーがスロー位置、ドリムレバーがアイドル位置になっているか確認しエンジンを始動させます。

エンジンが始動したらローターヘッドをしっかりと持ち、スキッドを足で踏み、エンジンを1~2回から吹かしします。この時、ヘッドが強く回転しようとするれば、クラッチは完全にミート状態となっています。

クラッチシューのミートが確認出来たところで、次にエンジンの回転を少しずつ上げて機体が浮上し始めようとする時、ローターの先端が二重に見える場合は、どちら側のブレードが上方にあるのか、ローター先端の色で見分け、低い方のローターロッドのロッドエンドをネジ込んで、2枚のローターの先端が完全に重なって見えるまで調整します。

トラッキング調整が出来ればエンジンをアイドリングにしてローターのピッチ角が0度になっているか確認します。もし違っていれば、両方のロッドのロッドエンドを同じ回数だけまわして調整して下さい。

## フライトの調整

トラッキング調整が出来れば、次は各トリムの調整を行ないます。

### 各トリムの調整

エンジン回転を少しずつ上げてゆき、機体を10 cm～20 cm浮上させます。この時前進又は後退するようであればエレベータートリムで修正し、左右の傾きはエルロントリム、ラダーはラダートリムで修正し、各ロッドの長さを調整してトリムレバーがニュートラルで浮上するようにします。ラダーの場合、トリムレバーが右になっていればテールピッチ、プレートストッパーのネジをゆるめピッチプレートを外側に出し、トリムレバーが左になっていれば内側に入れてラダーの調整を行ないます。以後のラダーのミキシング調整は使用するミキシングプロポの説明書に従って調整して下さい。

### R/Cヘリコプターの安全対策について

貴方は貴方の技術と真心を込めて、このキットを組み立てられた筈です。貴方の愛機が、いつまでも快調に飛行出来るよう、次の事項に充分注意して飛行させて下さい。

#### ① 飛行場の選定

飛行場は出来るだけ広い場所を選び、附近に建物や変電所、高圧線のない場所を選ぶ。

#### ② 飛行前の注意

エンジン始動前には、RC装置が確実に作動するかを確かめ、各部のネジ及びリンク関係の点検を充分確認する。

#### ③ 飛行についての注意

飛行を始めようとする時、必ず周囲の人に注意を払い、絶対に近づけないようにし、人の集まっている所、家屋、車輛、送電線、危険物置場などの位置に注意し、その近くや上空は絶対に飛行させてはなりません。飛行中もエンジンの出力低下に気が付いたら、出来るだけ早目に安全な場所を選んで着陸させ、着陸後、子供や見物人が近づかないように、特に注意して下さい。

#### ④ 飛行前には各部のネジのゆるみをかならず点検して下さい。

特にローターヘッド関係の回転部分には充分な注意を払ってゆるみ、ガタなどに気付いたら、完全な調整を行なった後飛行させて下さい。

## BALANCE ADJUSTMENT OF ROTOR BLADE

a. Main rotor blade

The main rotor blade rotates at high speed. So, if complete balance is not secured, poor ruddering and/or vibrations may be caused to be present. Therefore, obtain complete balance of the main rotor blade.

First of all, place a round pencil or a mast on an even table or so. Then, put the two blades on it. Under these conditions, roll the pencil or the mast to look into the center of gravity of the blade in the length direction. Then, mark the center of gravity with a pencil or so. Check that the center of gravity of the two blades is located at the same position. If error more than 5mm is caused, make an opening of 2mm dia. at the tip or the root of the lighter blade and caulk a thread type solder in the opening to true up the centers of gravity of the two blades.

Next, adjust the balance of the weight of the two blades. At this time, use a blade balancer to secure complete balance of the blades.

b. Tail rotor blade

As the tail rotor blades rotate at the speed of 4,000 to 6,000 rpm., secure complete balance of the tail rotor blades by the same method as that for the main rotor blades.

c. Protection of the blades

As the weight balance of the blades may change to the humidity content in the air, cover blade surfaces by stick plastic film to protect it from humidity. Do the same in the tail blades.

d. Coloring of blade ends of the main rotor:

It is impossible to adjust the tracking of the main rotors if it is not possible to distinguish the tracks of the blade ends of both right and left blades. So, provide the blade ends with a distinguishable color tape.

e. Adjusting the pitch angle of the main blade

Turn on the transmitter and receiver. Set the engine control trim to INTERMEDIATE (idling position) and set the stick to the lowest position.

Next, hold the stabilizer bar with your hands to keep seesaw horizontal. See if the line connecting the front edge with the rear edge of the blade section is parallel to the stabilizer bar when observed from the end of rotor blade. If not parallel, adjust the rod (from the inside of mixing arm to the blade holder) so that it may become parallel to the stabilizer bar. At this time, the blade pitch angle is zero degree.

f. Adjusting the maximum pitch angle

The maximum pitch angle may change to the engine output and the kind of fuel to be used. However, it is normal that it is adjusted to 7 to 8 degrees. Usually, measure it by a pitch gauge. Actually however, in case of the mixing arm for 60 class, if the distance along which the swash plate slides and moves the mast vertically when shifting the engine control stick from the lowest to the highest is 10mm, it is considered that the maximum pitch angle is set to about 8 degrees.

g. Adjusting the tail rotor pitch angle

The following description covers the adjustment of the tail pitch when the mixing prop for helicopter is used. ( Please refer to the instruction manual of the transmitter). Set the knob for tail mixing adjustment , of the transmitter, to the intermediate position and set the engine control stick a little upward from the mean point. (Hovering position). At this time, check that the horn of the rudder servo is located at the neutral position.

Loosen the screws of the tail pitch plate stoppers and shift the pitch plate so that the pitch angle of the tail blade may become zero ( $0^{\circ}$  degree) with the engine control stick lowered to the lowest position.

Adjust the length of the rudder servo horn so that the tail rotor may move by 35 to 40 $^{\circ}$  in either direction when controlling the rudder control stick in each direction with the engine control stick set to the hovering position.

## CHECKS AND INSPECTION BEFORE FLYING

### For the center of gravity

The center of the gravity is to be so located that the skid pipe may be a little inclined forward from the horizontalness when holding the stabilizer bar by your hands.

Never locate the center of gravity so that the skid pipe may be inclined backwards.

### Checking each point before flight

#### Adjusting the blades and tracking

Supply fuel in the tank. Check that the engine control lever of the transmitter is set to SLOW position and the trim lever of the transmitter may be set to IDLE position.

After that, start the engine.

After the engine starts, firmly hold the rotor head and step on the skid. Then, race the engine with loud roar two or three times. At this time, if the head tries to rotate strongly, the clutch is completely engaged.

After the meeting(engagement) of the clutch shoe is checked, gradually increase the rotation speed of the engine. At this time, if the tip ends of the main rotor can be doubly seen when the helicopter is going to land off, distinguish the color of the two



rotors to see which blades is higher than the other. In this case, screw in the rod end of the rotor rod of a rotor which goes undersides. Through these procedures, adjust the two main rotors until they can be seen single.

After the tracking adjustment is completed, slow down the engine for idling and check the pitch angle is zero ( $0^{\circ}$  degree). If not so, adjust by screwing in the rod ends of both rods by the same turns.

#### ADJUSTMENT OF FLIGHT

After that tracking adjustment is completed, begin to adjust the trims.

First of all, for the beginners, bend both ends of aluminum pipe or bamboo and mount them to the landing skid by vinyl tape or the like to prevent the helicopter from barrel roll.

##### Adjustment of each trim

Gradually increase the rotation speed of the engine to float the helicopter body by 10 to 20 cm from the ground level. If the helicopter moves forwards or backwards, use an elevator trim for correction. Or if the helicopter is inclined in the right and left direction, use the aileron trim for correction. For the rudder, use the rudder trim for correction, too. Adjust the length of each rod so that the helicopter may be floated with the trim lever set to NEUTRAL.

#### SAFETY MEASURES FOR R/C HELICOPTERS

Now, you have assembled your KIT with your heart and skill, To ensure comfortable and safe flight of the helicopter, please keep the followings.

- (1). Selection of flying yard  
Select as wide and vacant flying yard as possible. And select a flying yard that is free from any transformer substation, high-voltage electric wires, and/or buildings.
- (2). Cautions before flying  
Check if the R/C unit is actuating without fail before engine starts. Check all the screws, nuts and /or linkages to see if they are loosened or not.
- (3). Cautions for flight  
When you begin to operate your helicopter, pay attention to the neighbors. Please never let the people approach to the helicopter. Please do not fly your helicopter on or over houses, trains, and cars, power-transmission lines, and warehouses of combustible matters. If you find that the output of the helicopter is lowered, please immediately land it on a safe place. please never let childrens or viewers approach to the helicopter.
- (4). Check the screws and nuts or bolts to see if they are loosened or not.  
Please pay attention specially to the rotary parts of the rotor head. If you should find a loosening or a rattling, immediately give complete adjustment before flying.

ヒロボー R/C ヘリ“ベル47G-2”をお買上げ  
ただいで誠にありがとうございました。キットの  
内容及び数量については、十分な検査を致して  
おりますが、念のため各部品小袋内の数量確認を  
行なって下さい。

万一不足のあった場合はお手数ですがそのま  
まお買上店又は弊社まで御連絡下さい。

Thank you very much for your purchase of Hirobo R/C model helicopter Bell 47G-2. Through the quality and quantity of the model kits have been severely checked before shipment, please re-check the quantity of the components and parts contained in each small sack in order to make doubly sure. If you should find anything wrong, please be free to contact the shop where you have purchased or directly Hirobo Industrial Co., Ltd.

検査 Inspection



技術で拓く真心のクオリティ  
**ヒロボー** 株式会社  
モデル事業部

広島県福山市花園町1-1-30  
〒720 TEL:(0849)32-1600代  
TELEX:643577

**HIROBO LIMITED**

1-1-30 HANAZONO-CHO, FUKUYAMA-SHI,  
HIROSHIMA, PREF., JAPAN. 〒720  
TEL.0849-32-1600 TELEX:643577 HIROBO J  
CABLE:HIROBO FUKUYAMA