Instructions pour

Moteurs 4 temps SAITO FA-30SH/30SGK (AAC)

Nous tenons à vous exprimer nos sincères remerciements pour l'achat du moteur SAITO FA-30SH/30SGK, fabriqué par Saito Seisakusho, Ltd. Veuillez lire attentivement nos instructions et traiter votre moteur avec soin. En cas de défaut de fabrication, Saito Seisakusho, Ltd. effectuera gratuitement les réparations nécessaires. Vous remarquerez une lettre (A, A, C, etc.) estampillée sur le dessus de la patte de montage droite. Cela identifie la version de production de votre moteur. Si vous avez besoin de commander une pièce ou si vous avez une question sur votre moteur, indiquez cette lettre ainsi que le numéro de pièce dont vous avez besoin afin que nous puissions mieux traiter votre demande.

Ce moteur est conçu et fabriqué sur la base d'une efficacité élevée et d'une durabilité de la première méthode AAC au monde.
AAC : piston en aluminium, cylindre en aluminium, chromé dur

Les caractéristiques uniques des moteurs SAITO FA-30SII/30SGK comprennent :

Cylindre - Grâce à la structure monolithique de la culasse et du cylindre avec une surface intérieure chromée dure directe sans utiliser de chemise de cylindre, ce moteur met l'accent sur la durabilité tout en offrant également une structure légère et sans distorsion avec une efficacité de refroidissement améliorée.

-Piston-Le piston est construit en aluminium à haute teneur en silicium. Il est également doté d'un segment de compression qui augmente l'efficacité du moteur.

-Vilebrequin-Fabriqué en acier au chrome-molybdène massif et supporté par deux roulements à billes. Chambre de combustion Efficacité de combustion accrue grâce à une forme hémisphérique.

Engrenage à cames - Notre conception d'engrenage à cames monté à l'avant permet d'obtenir un produit compact. moteur.

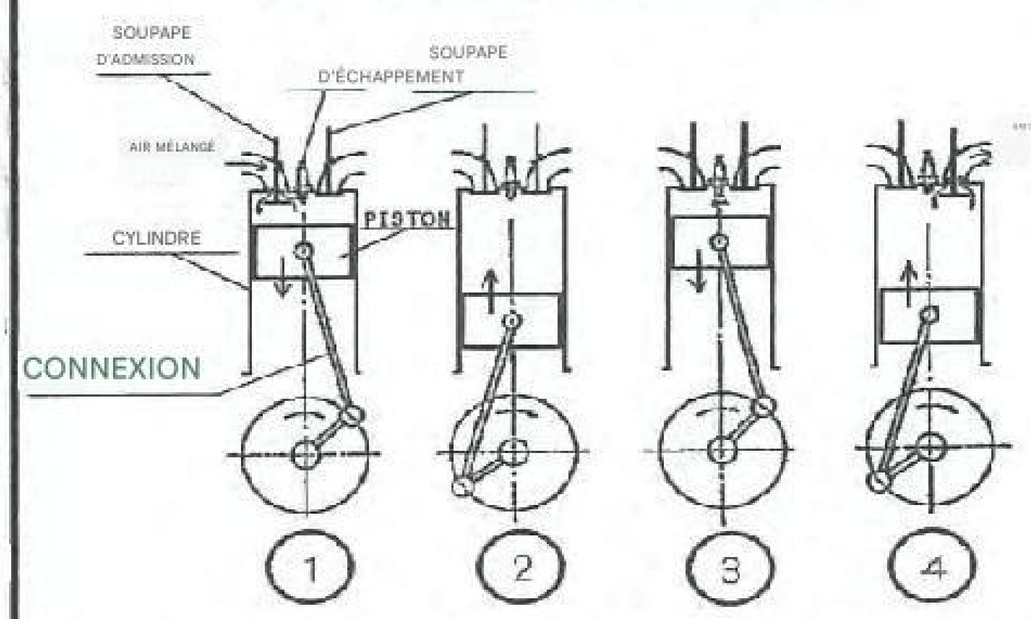
Cam-Caractéristiques type à haut rendement très calme

-Carburateur-Type haute performance avec réglage lent équipé.

Écrou d'hélice - Conception à double écrou pour éviter les chutes pour plus de sécurité.

Bruit d'échappement - Un bruit d'échappement excitant, semblable à celui d'un véritable avion.

Explication du moteur à 4 temps

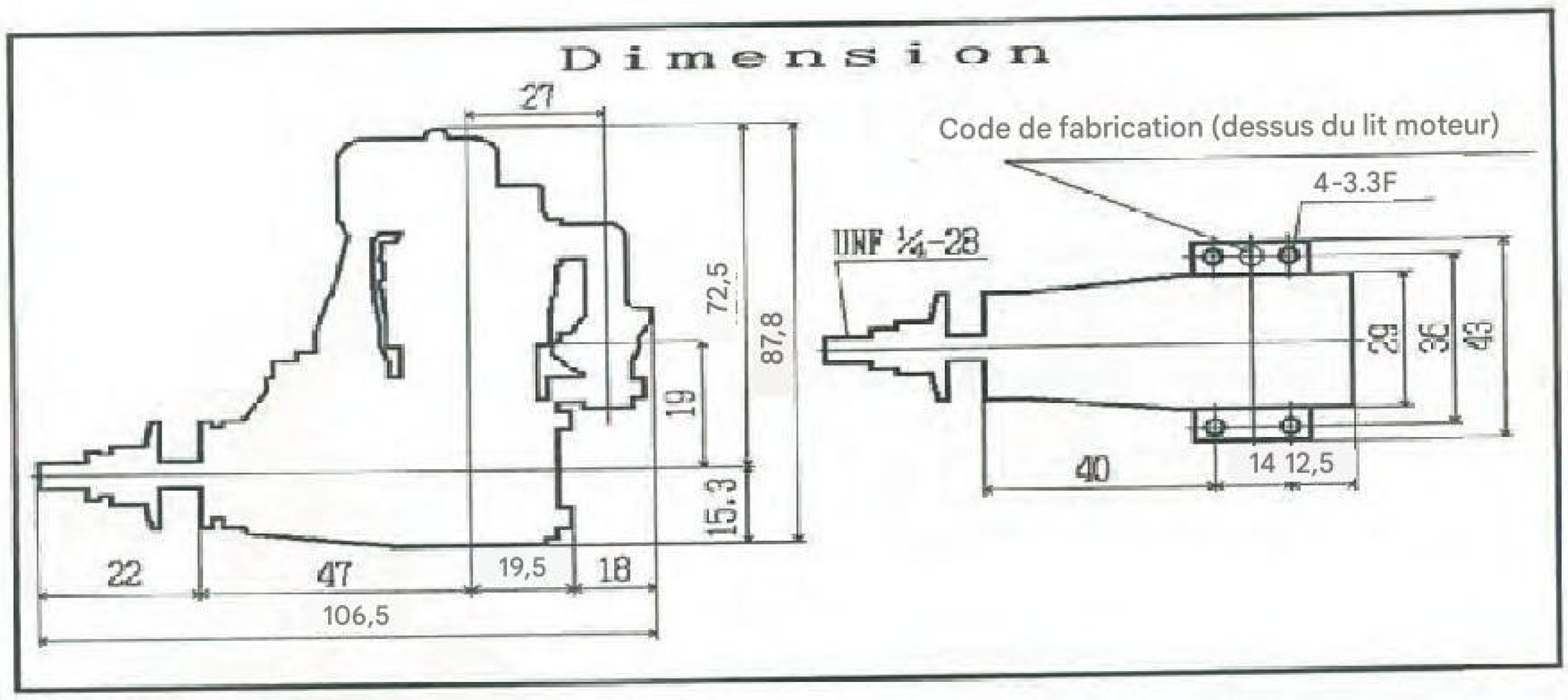


Le moteur à quatre temps se compose de quatre mouvements de piston individuels comme illustré ci-dessus.
« Course » signifie que le piston est déplacé du point mort supérieur au point mort inférieur.
Dans le moteur à quatre temps, un cycle est effectué tous les deux tours du vilebrequin.

① Course d'admission ②Coup de compression
③ Course d'expansion ④ Course d'échappement

Données techniques du FA-30SII/30SGK

Alésage	20,0 mm de diamètre.	Accident vasculaire cérébral	16,0 millimètres
Volume de course	5,03 cm3	Poids	Environ 258 g, moteur seul (environ 268,5 g avec silencieux)
Vitesse pratique	Environ 2 200 à 12 000 tr/min (vitesse maximale recommandée au sol : 9 500 à 11 500 tr/min)		
Hélice (standard)	9" X6" ~ 9" X8" 10"X5" ~ 10"X6"	Débit de carburant	Environ 10 cc/minute (à plein régime, environ 10 400 tr/min). Le débit de carburant varie en fonction de la charge de l'hélice. Plus le débit de carburant est important avec une charge plus importante et moins avec une charge plus faible. (En vol réel, le débit de carburant augmente quelque peu.)
Carburant	Huile synthétique avec une teneur en nitrométhane de 10 à 20 %		
Poussée statique	APC 10"X5" 1,0 kg	Application	Avion de classe 20~25 à 2 temps Avion de voltige télécommandé, avion à l'échelle, avion de sport Avion de voltige CL
Accessoires	Clé pour vis de réglage du poussoir Jauge ..... 1 chacun d'écartement de la vis de réglage du poussoir (0,1 t) ..... moi chacun		Ensemble de silencieux ..... 1 ensemble Bougie de préchauffage P-S ..... 1 chacun



A. Carburant

Il est très important que le moteur utilise un carburant de haute qualité contenant 10 à 20 % de nitro. Pour des performances constantes et une longue durée de vie du moteur, utilisez un carburant contenant AU MOINS 20 % de lubrifiant par volume. (N'UTILISEZ PAS DE CARBURANT À FAIBLE TENEUR EN HUILE) Étant donné que le moteur à 4 temps a une température d'échappement élevée, le carbone a tendance à s'accumuler lorsque des lubrifiants de type huile de ricin sont utilisés.

Le filtre à carburant doit être installé et SAITO F-1 est conçu pour ce modèle de moteur. Le filtre à carburant SAITO "F-1" présente les performances les plus élevées.

Attention : si vous utilisez du carburant à haute teneur en nitro dès le départ, veuillez prolonger votre temps de rodage à plus de deux fois celui requis pour un carburant normal pour un meilleur rodage. De plus, lorsque vous avez changé de carburant de type à faible teneur en nitro à un type à haute teneur en nitro, veuillez effectuer un rodage.

En fonctionnement, à nouveau. Comme le moteur à 4 temps n'est pas sensible au carburant à haute teneur en nitro comme le moteur à 2 temps, il faut éviter de trop serrer l'aiguille principale. Il est recommandé de la régler sur le côté légèrement desserré.

B. Réservoir de carburant

Veuillez sélectionner le meilleur réservoir de carburant disponible sur le marché en vous référant aux données relatives à la capacité. Réglez le niveau de carburant dans le réservoir à une hauteur qui est à peu près la même que celle du raccord d'admission du carburateur. Placez également un poids sur l'admission de carburant à une distance d'environ 3 mm de la paroi arrière du réservoir.

※ Vérifiez la fissure dans le tuyau en aluminium et le tube en silicone dans le réservoir.
Le moteur SAITO utilise une pression de silencieux, il faut donc faire très attention aux fuites.
Veillez également à ne pas rallonger inutilement la longueur du tube en silicone.
(Attention à une éventuelle fissure.)

C. Prise

Étant donné qu'une explosion se produit toutes les deux rotations dans un moteur à 4 temps, le choix de la bougie est essentiel.

L'utilisation d'une prise inappropriée peut entraîner un dysfonctionnement du moteur.

Étant donné que les performances du moteur varient en fonction de l'adéquation avec le carburant ou de la saison, nous recommandons de tester différents types pour de meilleures performances.
(Certains types de bougies d'autres fabricants présentent une bonne compatibilité avec le moteur SAITO. De plus, les performances de la bougie se détériorent après de nombreuses heures de vol, même si elle n'est pas cassée, un échange fréquent de la bougie par une nouvelle serait nécessaire.)

L'utilisation de la bougie de préchauffage SAITO « P-S » est recommandée.

D. Hélice

Cela varie en fonction du corps de l'avion, cependant, la taille standard varie de 9"X6"~9"X8" et 10"x5"~10"X6" (à titre indicatif).
Veuillez sélectionner celui disponible sur le marché avec une grande fiabilité. (Nous recommandons APC.)
Un équilibrage minutieux doit être effectué. (L'utilisation d'un dispositif d'équilibrage est recommandée.)
L'utilisation d'une hélice déséquilibrée crée des vibrations excessives, réduit les performances et est dangereuse.
Si vous trouvez un défaut, etc., remplacez-le par un neuf, car c'est dangereux.

Évitez de faire fonctionner le moteur au-delà de 12 000 tr/min avec une hélice à charge légère au sol et en dessous de 9 000 tr/min avec une hélice à charge importante, sinon le vilebrequin, les roulements, les bielles, les engrenages à cames, etc. pourraient être endommagés.

Utilisez une hélice adaptée à l'avion et qui tourne en bon état dans une plage de 9 500 à 11 500 tr/min au sol compte tenu des caractéristiques de ce moteur. (Si la taille de l'hélice n'est pas conforme à la norme, ce n'est pas un problème tant que la vitesse se situe dans cette plage.) La vitesse varie en fonction du fabricant et, dans certains cas, elle se produit avec des hélices de la même taille que celles fabriquées par le même fabricant. Nous vous recommandons de tester différentes hélices.

E. Support moteur

Votre moteur peut être monté dans n'importe quelle direction souhaitée.
Nous recommandons cependant d'utiliser la position verticale ou horizontale si possible.
Un moteur inversé peut être endommagé à l'atterrissage et nécessite de retirer la bougie de préchauffage et de retourner l'hélice plusieurs fois pour éliminer l'excédent de carburant, après chaque séance de vol.

L'utilisation du support moteur SAITO est recommandée

Pour éviter un montage lâche du moteur, l'application d'une petite quantité d'adhésif en caoutchouc sur la pointe de la vis à tête cylindrique M3 est efficace.

F. Préparation avant le démarrage du moteur

① Le moteur doit être monté sur un banc d'essai robuste avec un parallélisme correct ou sur le corps de l'avion (le moteur doit être fermement fixé dans l'un ou l'autre des boîtiers afin qu'il ne bouge pas).
② Pour le rodage sur banc, utiliser un réservoir de carburant d'une capacité comprise entre 150 et 200cc. Pour la carrosserie d'avion, utiliser celui déjà présent installé.
③ Pour le carburant, utiliser un carburant contenant environ 15% de nitro, sauf en cas de faible teneur
④ en huile. Pour l'hélice, préparer une hélice APC 10° X5' (environ 10 300~10 400 tr/min en standard).
* Pour fixer l'hélice, tournez la bride d'entraînement vers l'avant (dans le sens inverse des aiguilles d'une montre) et lorsque la pression se fait sentir, placez l'hélice en position horizontale et serrez complètement le double écrou pour la fixer. (Le cône doit également être fixé, car le démarreur sera utilisé.)

Attention : un serrage supplémentaire de l'hélice doit être effectué tous les 10 vols. En particulier, si vous utilisez une hélice en bois, celle-ci sera comprimée de sorte que l'écrou puisse être facilement desserré. Par conséquent, un serrage supplémentaire soigneux et approfondi est nécessaire.

⑤ Étant donné que le moteur à 4 temps n'affiche pas clairement les conditions de pointe d'un moteur à 2 temps, utilisez un tachymètre pour éviter une compression excessive ou une surchauffe.
⑥ Fixez le tube en silicone au raccord du reniflard pour vérifier l'échappement du reniflard (pour vérifier le débit d'huile). La
⑦ pression du silencieux doit être utilisée sans faute. (Assurez-vous qu'aucune fuite ne se produit au niveau du réservoir.)

Attention : Pour l'installation du silencieux, ne pas essayer de forcer le joint mais le visser légèrement et le laisser entrer en contact avec l'écrou. Pour éviter qu'il ne se desserre, il est recommandé d'utiliser un produit d'étanchéité.

⑧ Préparez le matériel et les outils nécessaires pour chauffer la bougie.
⑨ Préparez le démarreur et la batterie.

Attention : Si un spectateur regarde à proximité, demandez-lui de reculer avant de démarrer le moteur. De plus, le bras qui tient l'avion doit être éloigné de l'hélice. Lorsque le moteur est démarré, déplacez-vous vers l'arrière de l'avion. Toute opération comme le réglage de l'aiguille doit être effectuée depuis l'arrière de l'avion. Si l'avion n'est pas fixé, vous pouvez demander à votre assistant de le tenir en toute sécurité.

G. Méthode de démarrage du moteur

La procédure suivante décrit les conditions dans lesquelles le moteur est monté sur le corps de l'avion. La procédure suivante décrit les conditions de sécurité de l'avion, cette méthode est recommandée.

① Allumez d'abord l'interrupteur de l'émetteur. Ensuite, allumez l'interrupteur de l'unité réceptrice pour vérifier l'action de l'accélérateur, puis réglez manche des gaz en position complètement fermée.
② Ouvrez l'aiguille principale d'environ 2 à 3 tours. (Ceci n'est qu'un guide.)
③ Ouvrez le papillon des gaz de 1/4 à 1/3 de la position complètement fermée avec la manette des gaz. (Commencez avec un papillon des gaz excessivement ouvert dangereux car l'avion saute en avant.)
④ Tournez l'hélice dans le sens inverse (dans le sens des aiguilles d'une montre) jusqu'à ce que le moteur soit comprimé.
⑤ Alimentez la prise.
⑥ Lorsque le démarreur est activé pendant environ 5 secondes, le moteur démarre facilement.

Attention : ne démarrez pas le moteur avec le démarreur dans la position où le moteur est comprimé vers l'avant, car cela est dangereux.

J.

B) Méthode de démarrage manuel (Pour la sécurité, portez des gants et un bâton de sécurité, etc.)
① d'abord l'interrupteur de l'émetteur. Ensuite, allumez l'interrupteur de l'unité réceptrice pour vérifier l'action de l'accélérateur, puis réglez manche des gaz en position complètement fermée.
② Ouvrez l'aiguille principale d'environ 2 à 3 tours. (Ceci n'est qu'un guide.)
③ Réglez la manette des gaz en position complètement ouverte à l'aide de la manette des gaz.
④ Fermez la sortie du silencieux à la main et faites tourner l'hélice de 2 à 3 tours en force dans le sens inverse des aiguilles d'une montre pour l'étrangler.

Attention : une consommation excessive de carburant comprime le carburant et peut endommager la bielle, etc. Effectuez 1 à 2 tours à la main et vérifiez si aucune compression de carburant ne s'est produite.

⑤ Une fois que le papillon des gaz est complètement fermé une fois avec la manette des gaz, ouvrez le papillon des gaz de 1/4 à 1/3 avec la manette des gaz. (Démarrer avec la manette des gaz trop ouverte est dangereux car l'avion saute vers l'avant.)
⑥ Tournez l'hélice dans le sens inverse des aiguilles d'une montre pour ressentir la compression (hélice horizontale).
⑦ Alimentez la prise.
⑧ Une fois la prise sous tension, attendez quelques secondes et, lorsque l'hélice est tournée de force dans le sens des aiguilles d'une montre, le moteur commence en direction avant par la contre-action de l'explosion.

Attention : dans le cas d'un moteur à 4 temps, n'essayez pas de démarrer le moteur manuellement en marche avant à partir du point où le moteur est en état de compression comme dans le cas d'un moteur à 2 temps, car vous risquez de vous blesser le doigt en raison de l'action inverse du moteur. La méthode de démarrage ci-dessus doit être suivie sans faute.

H. Rodage du moteur

Le rodage étant une étape importante pour exploiter au maximum les performances du moteur, il doit être effectué avec précaution. Une fois
① le réservoir rempli, démarrez le moteur comme décrit ci-dessus.
② Une fois l'ouverture du papillon des gaz réglée à environ 1/2 ou moins (à titre indicatif) avec la manette des gaz, réglez le régime moteur à un régime stabilisé d'environ 6 000 tr/min ou moins en condition riche avec la soupape à aiguille principale ouverte de 4 tours ou plus tout en surveillant attentivement le tachymètre et la densité de l'huile d'échappement et la densité de refoulement du reniflard. Faites tourner le moteur dans ces conditions pour une consommation de carburant avec le réservoir plein. (La condition de chauffage des bougies peut également être utilisée si le cas le permet.)

Attention : Ne faites jamais un mélange de carburant pauvre en phase de rodage. Même si vous baissez le régime au ralenti et faites tourner le moteur à bas régime, un grippage se produira si le mélange est pauvre. L'objectif de ce rodage est la familiarisation initiale de la bielle, des engrenages, des pièces mobiles, etc. dans des conditions principalement avec un mélange de carburant riche

1

③ Ensuite, réglez le papillon des gaz à fond et faites tourner le moteur dans des conditions riches jusqu'à ce que le réservoir soit plein. (À ce stade, la densité de l'huile d'échappement et la densité de refoulement du reniflard doivent également être vérifiées.) Ensuite,
④ faites tourner le moteur juste avant 9 000 tr/min pendant la moitié du réservoir.
⑤ Enfin, faites tourner le moteur alternativement à vitesse maximale et à vitesse réduite. Si le moteur tourne à vitesse maximale sans irrégularités, le rodage est terminé pour le moment. Ensuite, après avoir réglé le jeu des poussoirs selon la procédure décrite dans l'article J et le carburateur selon l'article suivant, et après environ 10 vols à vitesse réduite, le rodage sera terminé.

Attention pour le vol : pour les premiers vols, pilotez l'avion face au vent et maintenez une altitude et une distance élevées afin que l'avion puisse revenir à l'aérodrome même si le moteur est arrêté. Si vous pilotez l'avion à basse altitude dès le début, le fuselage peut être endommagé lors d'un atterrissage d'urgence en raison d'une panne de moteur.

I. Manipulation et réglage du carburateur

L'étape de base pour le réglage du carburateur consiste d'abord à obtenir la vitesse de pointe (vitesse maximale) en ajustant l'aiguille principale, puis à obtenir la vitesse maximale. régler le régime de ralenti (régime lent) à l'aide du papillon des gaz et de l'aiguille de ralenti. (L'inverse n'est cependant pas possible.)

① Une fois le réservoir de carburant rempli, démarrez le moteur comme décrit dans l'article G. Une fois que l'ouverture du papillon des gaz est réglée à fond avec le manche des gaz, obtenez avec précaution la vitesse de pointe avec l'aiguille principale tout en regardant le tachymètre et en écoutant le bruit de l'échappement.

Avertissement: Une fermeture excessive de l'aiguille principale est très dangereuse, car l'écrou de l'hélice se desserre. Dans ce cas, tournez immédiatement l'aiguille principale dans le sens inverse des aiguilles d'une montre pour la desserrer.

② Ensuite, fermez lentement le papillon des gaz et réglez soigneusement la vitesse à l'aide d'un tournevis pour une aiguille lente et d'un manche d'accélérateur pour ouvrir le papillon des gaz afin que le moteur tourne au ralenti dans une plage d'environ 2 200 à 2 500 tr/min dans des conditions stables. (Voir la figure ci-dessous) Une fois le régime

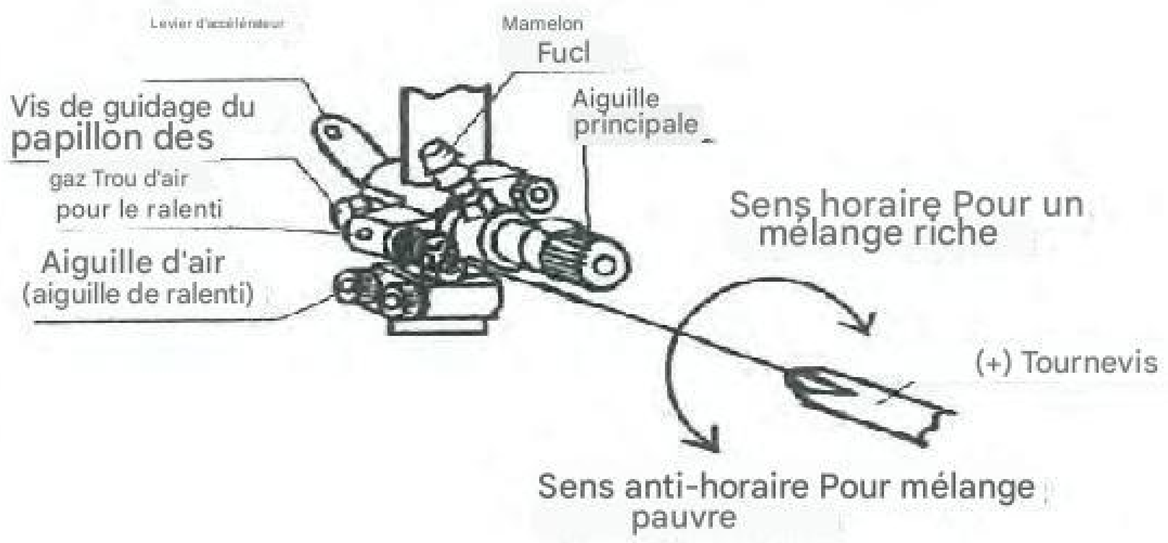
③ de ralenti réglé, ouvrez lentement le papillon des gaz jusqu'à ce qu'il soit complètement ouvert. Si la vitesse devient irrégulière ou augmente soudainement dans ce processus, effectuez soigneusement un réglage fin avec une aiguille lente afin que la vitesse change du ralenti à la vitesse linéairement.

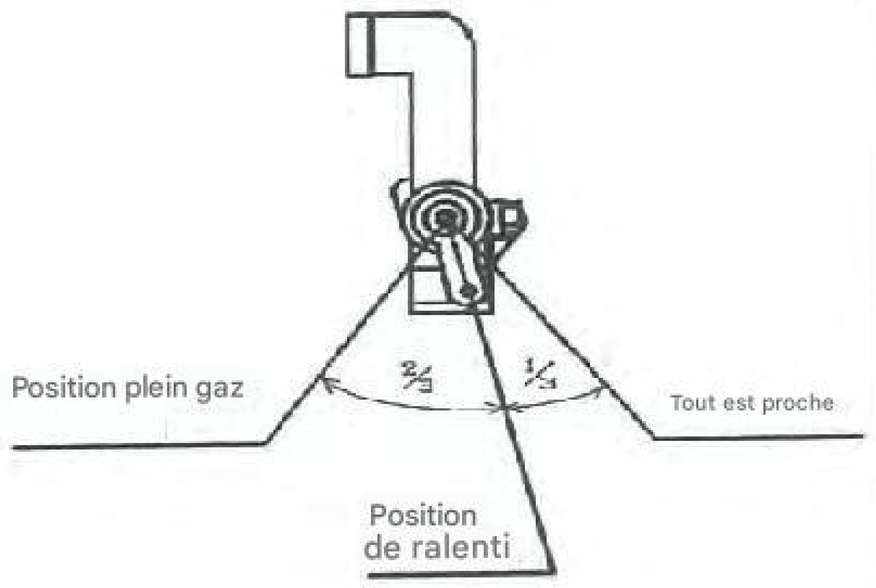
④ Une fois le réglage ci-dessus terminé, changez rapidement la vitesse du ralenti à son maximum. Si la vitesse n'atteint pas. son apogée simultanément à l'état du papillon des gaz complètement ouvert, ramener l'aiguille principale par une seule encoche moletée. Ensuite, changez rapidement la vitesse du ralenti à son maximum. Répétez cette procédure soigneusement jusqu'à ce que vous obteniez une bonne réponse.

⑤ Lorsque toutes les conditions sont réunies, effectuez le réglage de 2 à 3 crans de molette (ou environ 300 tr/min plus lentement).

Attention : Lorsque la vitesse maximale avec le réservoir plein est de 10 300 tr/min, réduisez la vitesse de 300 tr/min pour la régler à 10 000 tr/min. Pour une durée de vie plus longue, il est essentiel de faire tourner le moteur à une vitesse inférieure à sa vitesse maximale d'environ 300 tr/min et les roulements ne rouilleraient pratiquement pas.

※ Bien qu'un réglage soit nécessaire en fonction de la position de montage du moteur, de la position du réservoir, de l'hélice, du carburant, du bouchon, des conditions météorologiques. La valeur standard est de faire tourner une aiguille à air dans le sens des aiguilles d'une montre avec un tournevis (+) jusqu'à ce qu'elle s'arrête, puis de faire tourner l'aiguille à air dans le sens inverse des aiguilles d'une montre d'environ 31/⅓ tours. La position est l'ouverture standard.
Pour un réglage parfait, il est recommandé d'effectuer un réglage fin pendant le vol de l'avion et de déterminer les positions les mieux adaptées pour chacune des vitesses lente, moyenne et élevée.





J. Fonctionnement normal, entretien et suppléments

① Ne faites pas fonctionner votre moteur avec une alimentation trop pauvre à plein régime, car cela entraînerait une surchauffe du moteur. Ajustez-le légèrement plus lentement que le pic. (Un fonctionnement trop pauvre provoque des cognements, des arrêts et une influence négative sur la bielle et l'engrenage à came.)

② Réglage de l'écartement des poussoirs Après avoir fait fonctionner le moteur pendant une heure, vous devez régler l'écartement des poussoirs (jeu des soupapes) en raison de l'usure initiale.
Le réglage de l'écartement des poussoirs doit être effectué lorsque le moteur est froid.
Pour le réglage de l'écartement des poussoirs, retirez le bouchon et le couvercle du culbuteur et lorsque l'hélice est tournée lentement vers l'avant avec la main, le culbuteur s'arrête. Si vous tournez davantage l'hélice, le piston atteint son point mort haut de compression. Ensuite, effectuez un réglage à l'aide de la clé fournie et de la clé hexagonale afin qu'il se rapproche indéfiniment de zéro tant que la compression existe à cette position. Une fois l'écart vérifié, serrez solidement (mais sans excès) le contre-écrou. * Dans le cas d'un moteur automobile réel, un petit écart est assuré en anticipant l'allongement des soupapes. Cependant, dans le cas de nôtre moteur, l'écart augmente pendant le fonctionnement car l'allongement du cylindre (aluminium) est plus grand que celui de la soupape, par conséquent, l'écart doit être réglé indéfiniment proche de zéro lorsque le moteur est froid.

Après ce réglage, l'écartement des poussoirs doit être vérifié de temps en temps avec la procédure ci-dessus. Si la jauge fixée (jauge limite, t = 0,1 mm) peut être insérée, l'espace devient trop grand et un réglage doit être effectué. L'écartement des poussoirs est le facteur le plus important dans l'entretien des moteurs 4 temps. Si le moteur fonctionne avec un écart excessif, cela entraînera de mauvaises performances.

③ Lorsque le tuyau d'échappement est fixé au cylindre et que l'écrou d'hélice est fixé, appliquez une petite quantité de caoutchouc silicone (sans excès) sur la section filetée et vissez-la. Il empêche les fuites et le desserrage.
④ Un serrage supplémentaire de l'écrou d'hélice et de l'écrou d'échappement (à chaud) doit être effectué de temps en temps.
⑤ Après le vol, lubrifiez l'ensemble du moteur avec du lubrifiant de type spray à travers le carburateur ou le reniflard. Si le
⑥ moteur ne fonctionne pas pendant une période prolongée, retirez le bouchon, le capot arrière, le couvre-culasse, etc. du moteur et nettoyez-les soigneusement avec de l'alcool. Après lubrification, remontez-les dans leur état d'origine et mettez dessus un couvercle en plastique.
⑦ Si le moteur est arrêté avec trop de mélange, les roulements du carter peuvent rouiller. Faites tourner votre moteur pendant environ 10 secondes à vitesse maximale avant de l'arrêter et coupez le carburant pour arrêter.
⑧ Pour éviter l'usure et le grippage de la section rotative et de la surface coulissante du moteur, les zones nécessaires sont lubrifiées avec de l'huile de molybdène noire. Lorsque le moteur tourne, de l'huile usée noire est produite à partir du raccord de reniflard, du silencieux, etc., cependant vous pouvez continuer votre fonctionnement, comme c'est normal. Cela se produit pendant la phase de rodage.
⑨ Piston, roulements, engrenage à came, etc. sont lubrifiés par l'huile qui pénètre dans le carter moteur par l'espace entre le cylindre et le piston. Pour
⑩ évacuer l'huile usée, connectez le tube en silicone, etc. au raccord de reniflard situé sous l'avant pour l'évacuation à l'extérieur du l'avion. La sécurité
⑪ est l'élément le plus important lors de l'utilisation des moteurs de modèles réduits. Faites attention à ne pas causer de problèmes aux autres.
⑫ Le moteur d'un modèle réduit d'avion n'est pas un jouet. Manipulez-le avec une extrême prudence.

K. Conseils pour les travaux de démontage/montage

Le démontage et le montage de votre moteur ne sont pas recommandés, cependant, suivez les instructions suivantes si nécessaire.

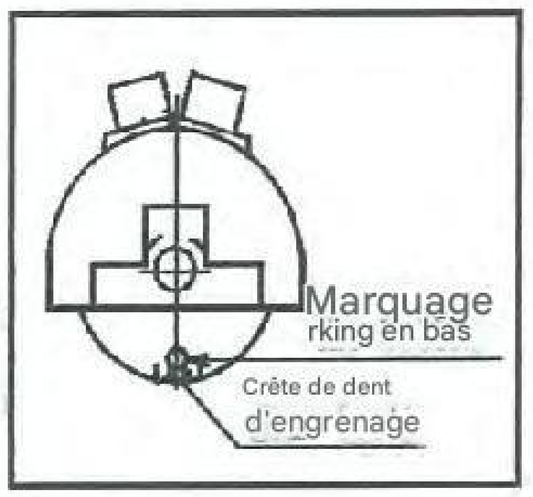
① Pour le démontage, marquez vous-même les pièces (à l'aide d'un marqueur, etc.) tout en vérifiant le sens des pièces dans le bon ordre. Nettoyez également chaque pièce.
Une attention particulière doit être portée au calage des soupapes, à l'admission et à l'échappement des soupapes, à la direction du piston, à la direction de la bielle, etc.

② Les vis du cylindre doivent être desserrées petit à petit en suivant un mouvement croisé.
Si elles sont mal desserrées, vous risquez de déformer le cylindre.

③ Assemblez-le avec la même méthode croisée, en appliquant de l'huile moteur sur les pointes des vis.
Si vous serrez les vis sans huile, vous risquez d'endommager les zones filetées.

④ Assemblez le pignon à cames en alignant les marques nécessaires selon le schéma.
Le vilebrequin doit être positionné au point mort haut.
Ensuite, la coïncidence de l'engrenage à cames doit être positionnée en dessous.

⑤ Positionnez le piston, la bielle, le culbuteur, les axes, la tige de poussée, le poussoir, etc., dans leurs positions d'origine. Les pièces du moteur sont accouplées après le fonctionnement et doivent être remises dans leurs positions d'origine.
Lorsque vous assemblez votre moteur, appliquez de l'huile moteur sur chaque pièce et remontez-les dans l'ordre approprié tout en vérifiant soigneusement les marques et les directions sans en appliquer trop.

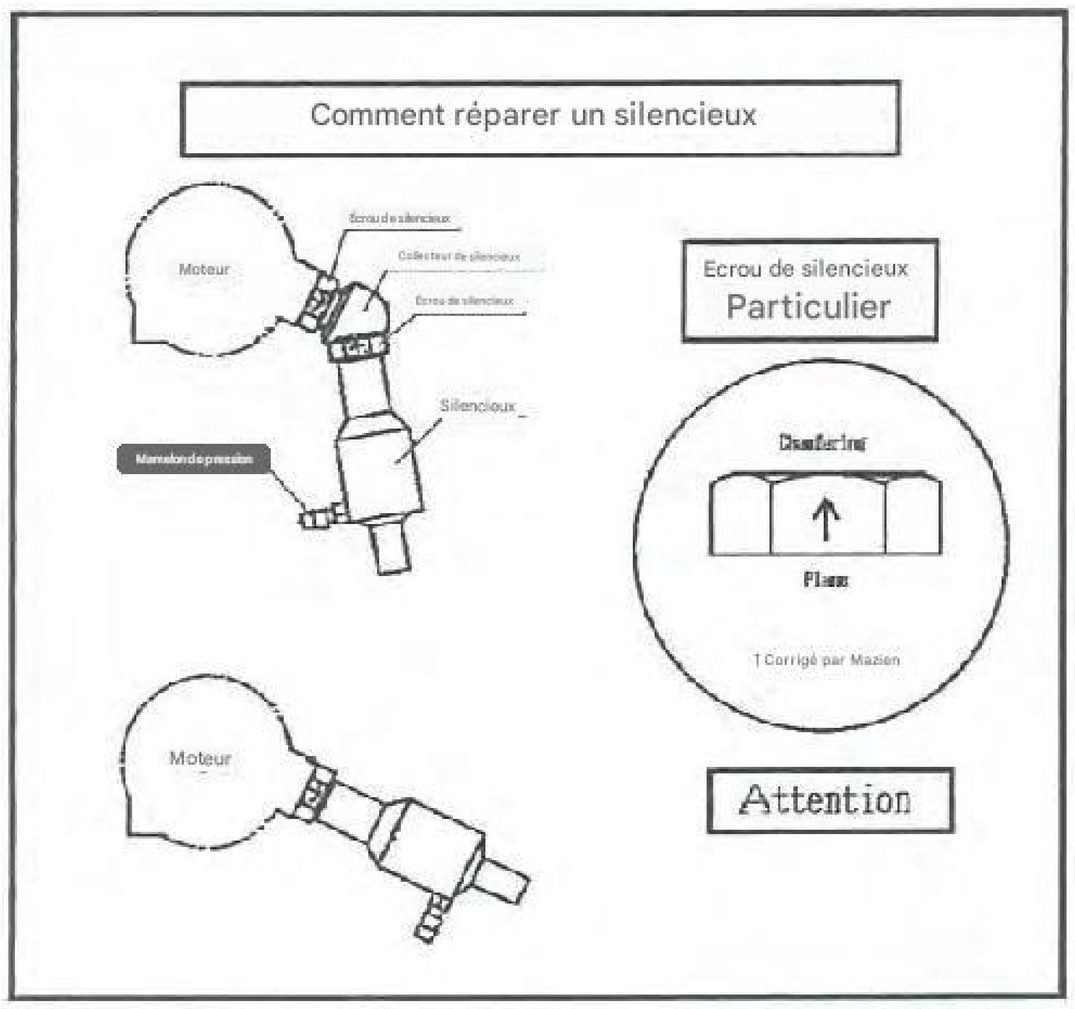


Trois principes de démontage :
1) Mettre des marques sur toutes les pièces
2) Assurez-vous que les instructions sont correctes.
3) Desserrez les vis uniformément et en diagonale.

Trois principes de montage :
1) Gardez toutes les pièces propres.
2) Lubrifiez chaque pièce avec de l'huile moteur.
3) Serrez les vis fermement et uniformément et ne serrez pas trop.

L. Comment réparer un silencieux

Référence à une figure.



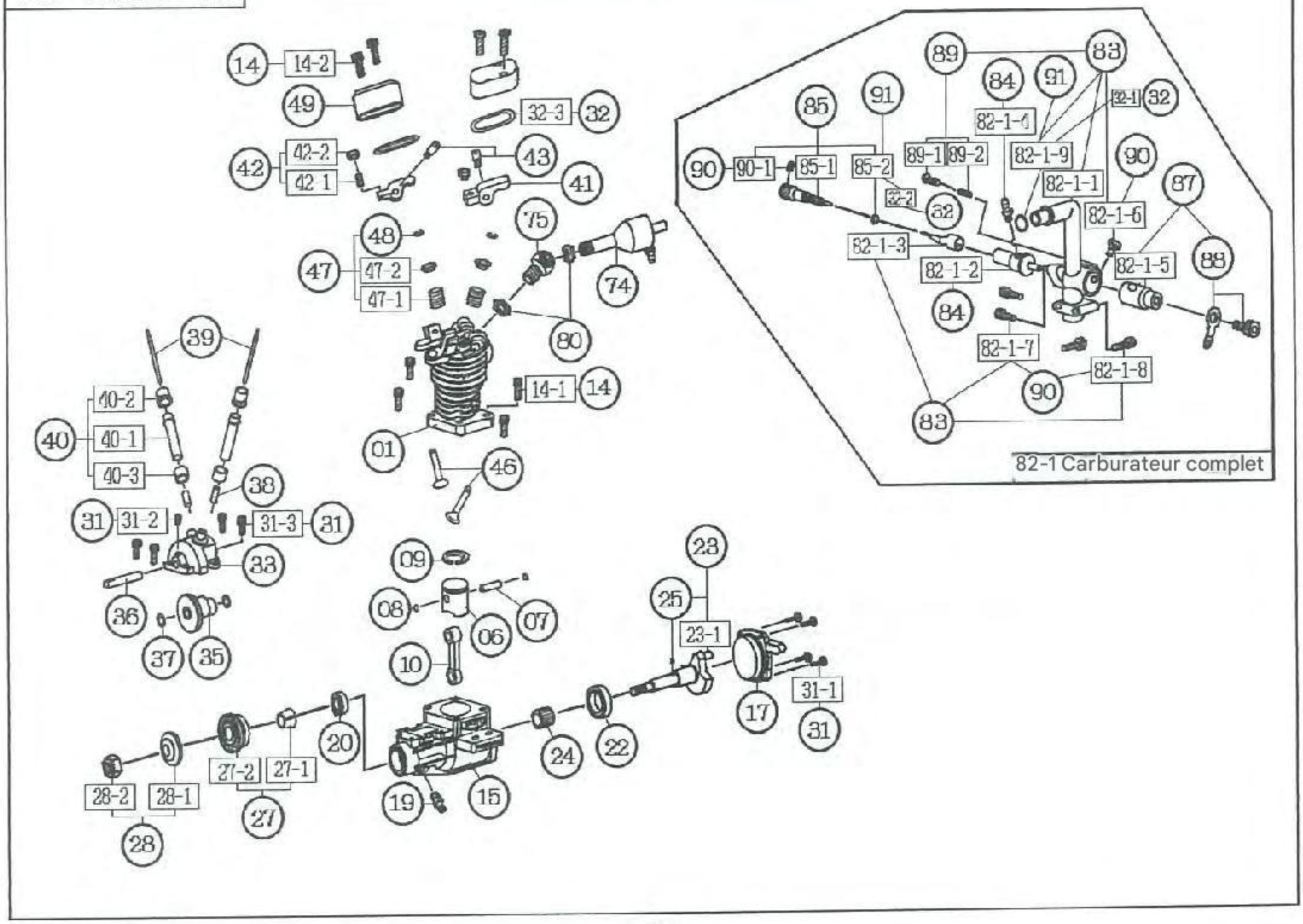
Toutes les spécifications et modèles sont sujets à changement sans préavis.

SAITO SEISAKUSHO, CO., LTD.
22-7,3-chome, Tokagi, I chikawa, Chiba 272-0024, Japon
Téléphone 047-376-4156
Fax 047-376-4155

NON	Description	Qté
01	Cylindre	1
06	Piston	1
07	Axe de piston	1
08	Support d'axe de piston	2
09	Segment de piston	1
10	Bielle	1
14	Jeu de vis cylindriques (14-1, 14-2)	1 ensemble
15	Carter	1
17	Couverture arrière	1
19	Mamelon de reniflard	1
20	Roulement avant	1
22	Roulement arrière	1
23	Axe de vilebrequin/pignon	1
24	Pignon	1
27	Pince conique et bride d'entraînement (27-1, 27-2)	ce.
28	Rondelle d'hélice et écrou (28-1,28-2)	ce.
31	Jeu de vis de carter (31-1, 31-2, 31-3)	1 ensemble
32	Jeu de joints moteur (32-1,32-2,32-3)	1 ensemble
33	Carter d'engrenage à came	1
35	Engrenage à came	1
36	Arbre de transmission à came	1
37	Jeu de rondelles en acier	1 ensemble
38	Poussoir	2
39	Tige de poussée	2

NON	Description	Qté
40	Couvercle de tige de poussée et joint en caoutchouc (40-1, 40-2, 40-3)	2 pièces.
41	Culbuteur	2
42	Vis et écrou de culbuteur (42-1,42-2)	2 pièces.
43	Axe de culbuteur	2
46	Ensemble de soupapes (In & Ex)	1set
47	Ressort de soupape et support et retenue 47-1, 47-2, 48	2 pièces.
48	Support de soupape (Cotter)	2
49	Couvre culbuteur	2
74	Silencieux (avec embout)	1
75	Collecteur de silencieux	1
80	Écrou de silencieux	2
82-1	Carburateur complet	1 ensemble
83-1	Ensemble corps de carburateur 82-1-1,82-1-3 82-1-6, 82-1-7, 82-1-8, 82-1-9, 89-1, 89-2	1 ensemble
84	Ensemble pulvérisable (82-1-2, 82-1-4)	1 ensemble
85	Aiguille de plein gaz (85-1,85-2,90-1)	1 ensemble
87	Ensemble de barillet d'accélérateur (82-1-5,88)	
88	Levier d'accélérateur/vis à tête cylindrique M3X6	1
89	Aiguille de ralenti (89-1,89-2)	1set
90	Vis et ressort de carburateur sct 82-1-6, 82-1-7, 82-1-8, 90-1	1set
91	Jeu de joints de carburateur (82-1-9,85-2)	1set

FA-30SH・GK



82-1 Carburateur complet