

SAITO Manuel d'instructions FG-120TS

Caractéristiques

Table with 4 columns: Caractéristique, Valeur, Applications, and Commentaires. Rows include Alésage (Φ48,0 mm x 2), Poids (env. 1.5 kg), Hélice (27" x 12" ~28" x 12"), Standard accessoires, and Pièces optionnelles.

1. Carburant

Le carburant est un mélange d'essence ordinaire ou d'essence à indice d'octane élevé et d'huile moteur 2 temps de haute qualité.

[Exemple de recommandation d'huile]

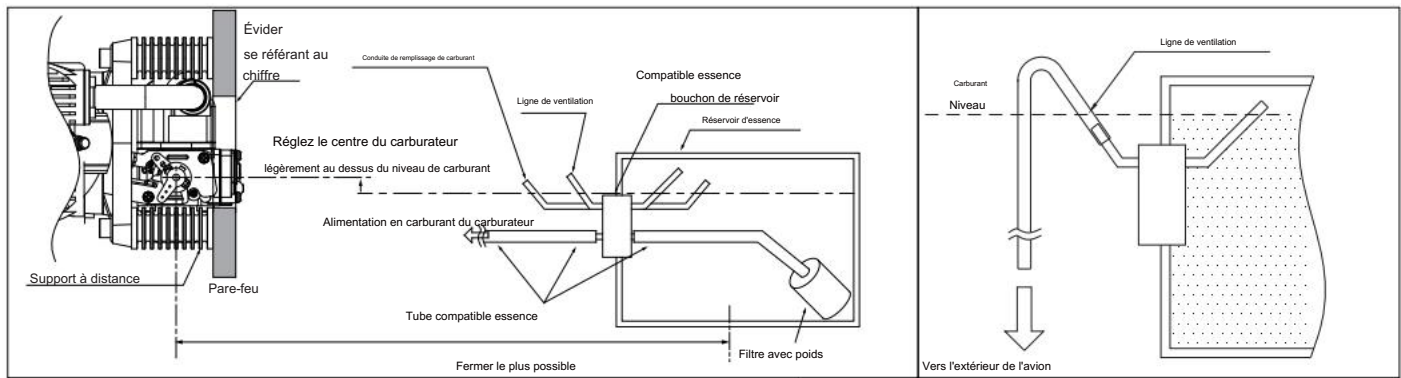
- Plaque technique originale Klotz KL-200 • Matériaux de luxe PowerModel 2T-S • ENEOS RACING SPEC PRO-2T (STANDARD SAITO) etc.

Si de telles huiles ne sont pas disponibles dans votre pays, veuillez demander une alternative au distributeur officiel SAITO de votre pays. •Assurez-vous d'utiliser le mélange

« essence : huile = 15-20 : 1 » en rapport volumique. (Ex. 1 000 ml d'essence doivent être mélangés avec plus de 50 ml d'huile).

•Pendant le processus de rodage, utilisez un mélange de carburant 15:1 pour garantir la meilleure lubrification pour le fonctionnement initial.

•Tout dommage causé par le carburant utilisé, dans lequel le rapport d'huile est inférieur à 20:1, ne sera pas couvert par la garantie. •N'utilisez pas d'essence contenant de l'éthanol. Cela peut provoquer non seulement une perte de puissance, mais également de la corrosion à l'intérieur du moteur.



2. Allumage

•Disposition d'allumage - Placez l'unité principale aussi loin que possible des autres appareils électriques.

(1) Cordon de prise (cordon haute tension maillé)

2 cordons compatibles pour cylindre gauche/droite. Insérez profondément le capuchon sur la fiche pour vous assurer qu'il ne se détachera pas.

(2) Cordon du capteur

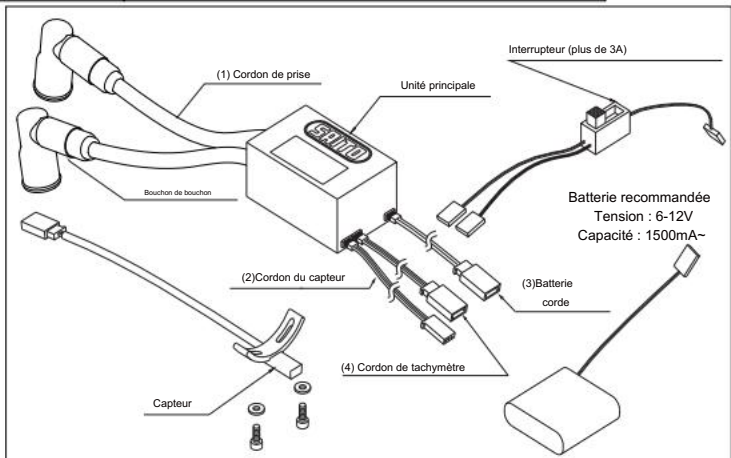
Connectez-vous avec le cordon du capteur fixé au moteur.

(3) Cordon de batterie (cordon noir/rouge)

Utilisez une batterie entièrement chargée et dotée de spécifications adéquates. (6-12 V, plus de 1 500 mA est recommandé.). Entre la batterie et l'unité principale, assurez-vous d'installer un interrupteur robuste dont la capacité est supérieure à 3A.

(4) Cordon de tachymètre (en option)

Connectez le compte-tours numérique (Option). Sinon le connecteur est normalement vacant.



3. Hélice

•L'hélice recommandée est Mejiilik 27 x 12 qui apporte env. 5 300 tr/min (ou Falcon D27"xP12" apporte environ 5 000 tr/min). •Utilisez-en un bien équilibré. N'utilisez jamais l'hélice qui a été

rayé ou endommagé même légèrement.

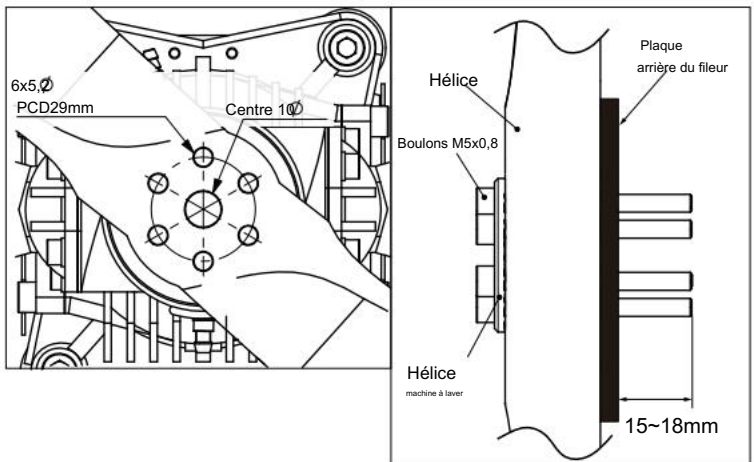
•Ouvrez au préalable un trou exactement dans le moyeu de l'hélice (bosse), comme indiqué sur la figure de droite, à l'aide de l'outil de perçage et de la rondelle d'hélice.

•Passez l'hélice à travers l'arbre et serrez les six boulons en insérant la rondelle d'hélice dans l'ordre diagonal. Approprié

la longueur des boulons peut être différente en fonction de l'épaisseur du moyeu de l'hélice (bosse).

En fonction de l'hélice et de la plaque arrière du cône que vous utilisez, utilisez des boulons M5 x 0,8 dont la longueur dépasse de 15 18mm. (La longueur de vis de l'accessoire standard est de 55 mm)

•L'hélice étant légèrement comprimée, serrez les 6 boulons toutes les heures de fonctionnement.



4. Méthode de starter (pas besoin lorsque vous utilisez un démarreur)

L'étouffement est le moyen par lequel le carburant alimente le moteur lorsque vous le démarrez à la main. Cela n'est donc pas nécessaire lors de l'utilisation d'un démarreur. Départ avec un démarreur électrique est recommandé pour des raisons de sécurité.

•Au préalable, faites un mince trou dans le capot pour insérer la barre de starter/la barre de réglage de l'aiguille lente.

•Pendant l'étouffement, veillez à éteindre le contacteur d'allumage.

•Comme indiqué sur la fig, passez la barre de starter (avec filetage M3.5 sur son extrémité) à travers le trou du capot. Tournez ensuite la barre pour l'insérer dans le filetage interne M3.5 au centre du levier d'accélérateur.

•Fermez complètement l'accélérateur, tirez sur la barre de starter et fixez-la avec un clip ou une pince comme indiqué sur la figure afin qu'elle ne revienne pas à la position précédente.

•Saisissez l'hélice à la main et tournez-la plusieurs fois dans le sens de fonctionnement normal (CCW) jusqu'à ce que le carburateur génère un son semblable à un sifflement. Après avoir entendu ce son environ 5 fois, retournez rapidement l'hélice environ 10 fois.

•Retirez la barre de starter. Allumez ensuite le système d'allumage et retournez rapidement l'hélice pour démarrer le moteur. Si le moteur ne démarre pas, répétez la procédure d'étouffement.

5. Effraction LE PLUS IMPORTANT !!

•Avant de démarrer le moteur, injectez une quantité appropriée (environ 20 cc) d'huile moteur dans le graisser le carter à l'aide d'une seringue ou d'une pompe tout en tournant l'hélice à la main. Après cela, branchez ce mameion. Lorsque l'excès est évacué du raccord de reniflard, fixez un tube au raccord de reniflard.

•Prop-recommandation : 27x12.

•Utilisez un rapport carburant/huile de 15:1 pour le rodage.

•Ne jamais appauvrir le mélange de carburant pendant le rodage. Cela pourrait provoquer un grippage même au ralenti ou fonctionnement à basse vitesse.

•Avant de démarrer le moteur, ouvrez l'aiguille principale. Env. 3 tours d'ouverture (CCW) à partir de la fermeture complète.

•Démarez le moteur (l'utilisation d'un démarreur est recommandée pour des raisons de sécurité).

• Peu de temps après le démarrage, ouvrez progressivement les gaz jusqu'à ce qu'ils soient à moitié ouverts. Pendant ce temps, ouvrez le l'aiguille principale dans le sens inverse des aiguilles d'une montre d'environ 1 à 1,5 tours, en gardant le papillon des gaz ouvert à moitié.

•Peu de temps après, ouvrez l'aiguille lente dans le sens inverse des aiguilles d'une montre jusqu'à ce que le régime chute de manière significative.

•À ce stade, le fonctionnement en monocylindre (où l'un des cylindres a des ratés d'allumage) est acceptable.

•Roulez dans cet état très riche pour 1 litre de carburant.

•Maintenant, le rodage « initial » est terminé.

6. Réglage du carburateur après le rodage initial.

Ajustement du pic

•Après le rodage initial, en gardant l'aiguille principale inchangée, ouvrez l'aiguille lente. Env. 5 tours dans le sens inverse des aiguilles d'une montre à partir de la fermeture complète (le papillon des gaz doit alors être complètement fermé).

•Démarez le moteur (l'utilisation d'un démarreur est recommandée pour des raisons de sécurité).

•Atteignez le pic à plein régime.

→Tournez progressivement l'aiguille principale dans le sens horaire jusqu'à la position où le régime est le plus élevé (le pic). Tournant au-dessus de l'aiguille dans le sens horaire au-delà du pic, cela pourrait entraîner un grippage, alors tournez-la lentement et avec précaution. Une fois le pic dépassé, le régime chutera soudainement. Dans ce cas, retournez immédiatement (CCW) l'aiguille principale.

•Une fois le régime maximal atteint, remettez l'accélérateur à basse vitesse. Ajustez l'aiguille lente après le chapitre suivant.

Ajustement lent de l'aiguille

•Après avoir atteint le pic, ouvrez rapidement les gaz du ralenti à l'ouverture complète plusieurs fois pour vérifier la réponse.

•Si le moteur hésite un instant ou cale avant que le moteur n'atteigne le régime maximum, le mélange est trop pauvre. Tournez ensuite l'aiguille lente dans le sens inverse des aiguilles d'une montre. légèrement.

•Si le moteur tarde à atteindre le régime maximum, le mélange est trop riche. Tournez ensuite légèrement l'aiguille lente dans le sens horaire.

•Ajustez l'aiguille lente de la manière ci-dessus jusqu'à ce que le régime suive le mouvement de l'accélérateur en douceur. Le point important est d'ajuster l'aiguille lente dans l'état où l'aiguille principale a été ajustée à son sommet.

•Une fois l'aiguille lente réglée, arrêtez le moteur et notez la position de l'aiguille principale au sommet. (Pour que vous puissiez vous référer à la façon dont plusieurs tours dans le sens inverse des aiguilles d'une montre depuis la position complètement fermée lorsque vous avez perdu la bonne position.)

Ajustement avant vol / vol

•Avant le vol, ouvrez l'aiguille principale dans le sens inverse des aiguilles d'une montre à plus d'un demi-tour de la position maximale. (Ouvrez au moins l'aiguille principale de 3 tours dans le sens inverse des aiguilles d'une montre. position complètement fermée.) Ceci a pour but de rendre le mélange de carburant plus riche dans l'air là où le régime est plus élevé qu'au sol.

•Une fois tous les réglages effectués, pilotez votre avion et réglez le moteur en fonction de la situation. Fondamentalement, le réglage doit être effectué avec l'aiguille principale. L'aiguille lente nécessite également un réglage précis lorsqu'il y a une grande différence de température, comme en été et en hiver.

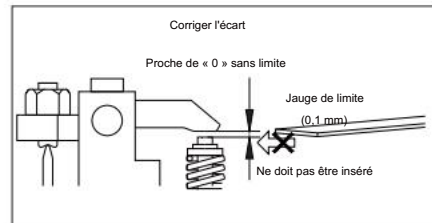
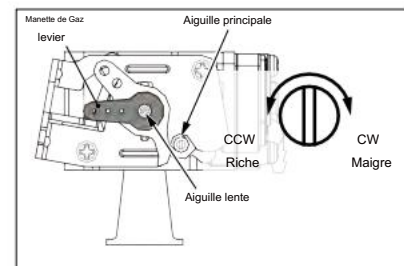
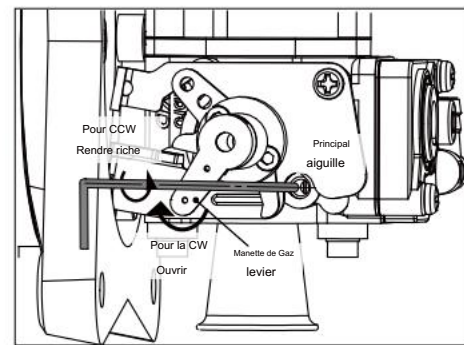
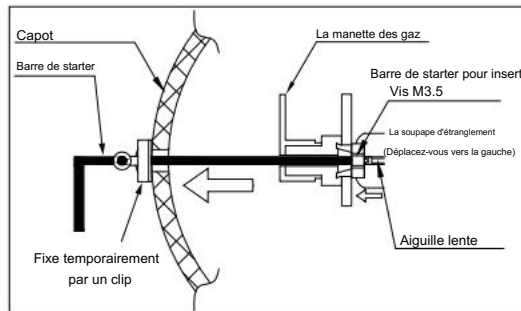
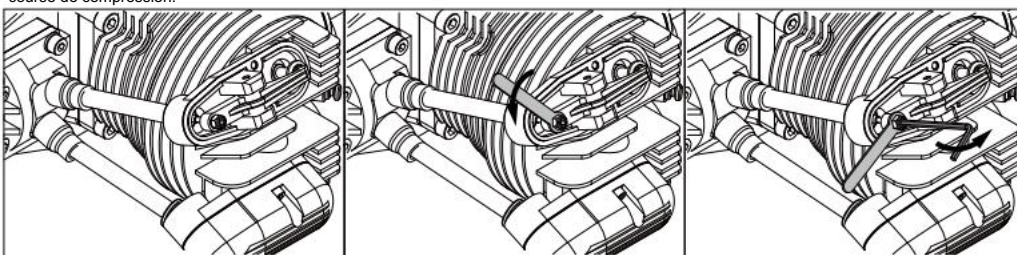
•Le processus de rodage et le réglage de l'aiguille sont maintenant terminés. Procédez au réglage du poussoir en suivant les étapes suivantes.

•Le meilleur réglage dépend de divers facteurs tels que l'hélice, la température, l'humidité, etc., veuillez donc ajuster les aiguilles en fonction du situation.

7. Réglage du poussoir

Le jeu des soupapes doit être vérifié et réglé après le rodage et à chaque fois après deux heures lorsque le moteur est froid. Avant de régler l'espacement des poussoirs, serrez les vis autour des cylindres, etc.

- 1. Retirez la bougie d'allumage et le culbuteur. 2. Desserrez le contre-écrou et ajustez les couvercles des bras d'un cylindre. Ensuite, l'écart à l'aide d'une clé hexagonale, tournez l'hélice dans le sens inverse des aiguilles d'une montre à la main jusqu'à ce que vous obteniez l'écart correct pour placer le piston au PMH de l'admission et de l'échappement. course de compression. 3. Une fois l'écart réglé, serrez le contre-écrou et fixez le bouchon et les couvercles. Effectuez ensuite le même réglage pour l'autre cylindre. 4. Tournez l'hélice à la main pour vérifier si la compression est suffisante. Si l'écart est inférieur à 0, la vanne est toujours légèrement ouverte et perdra sa compression. Puis ajustez à nouveau.

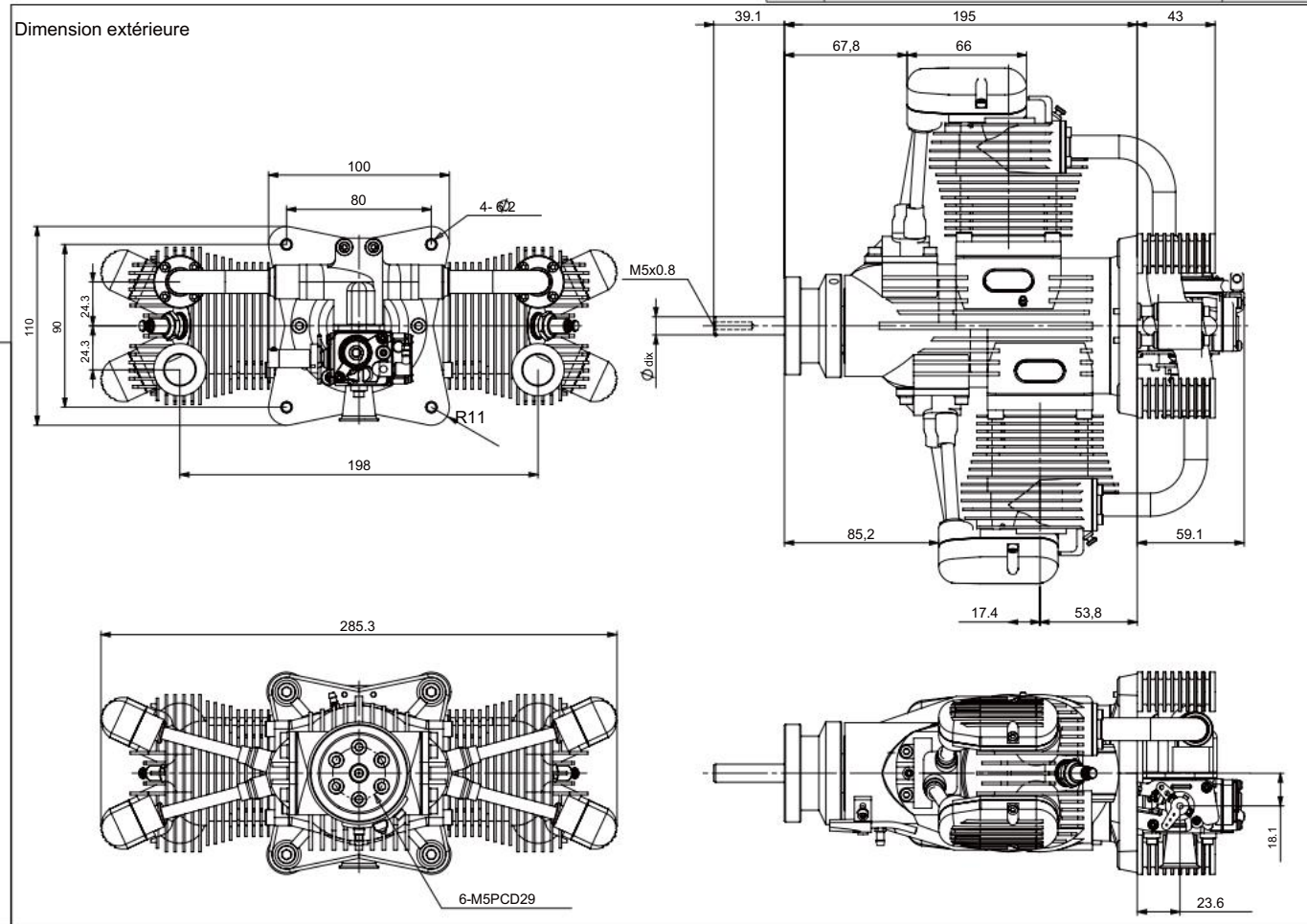
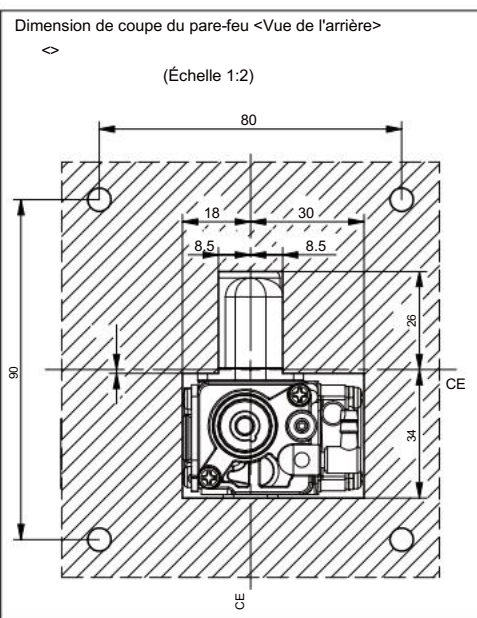
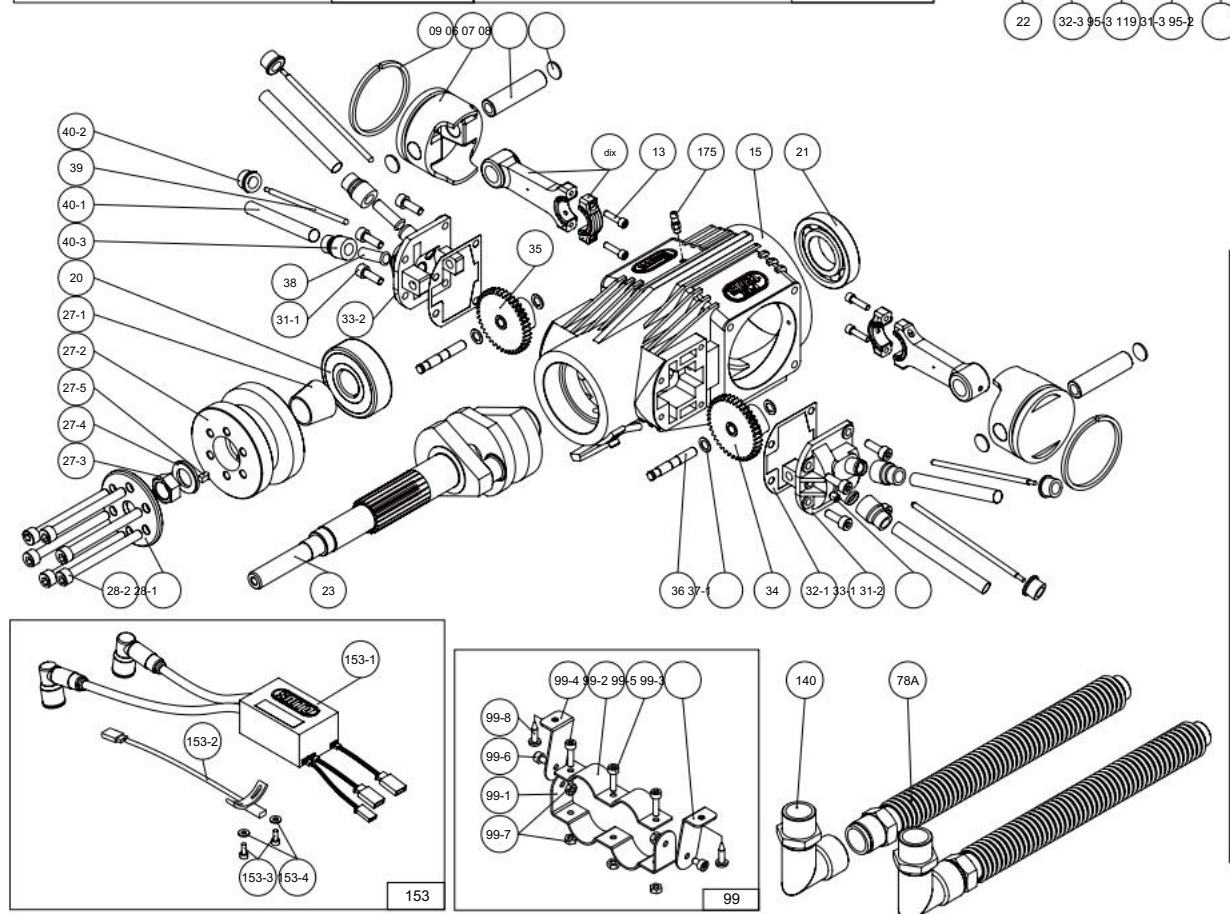
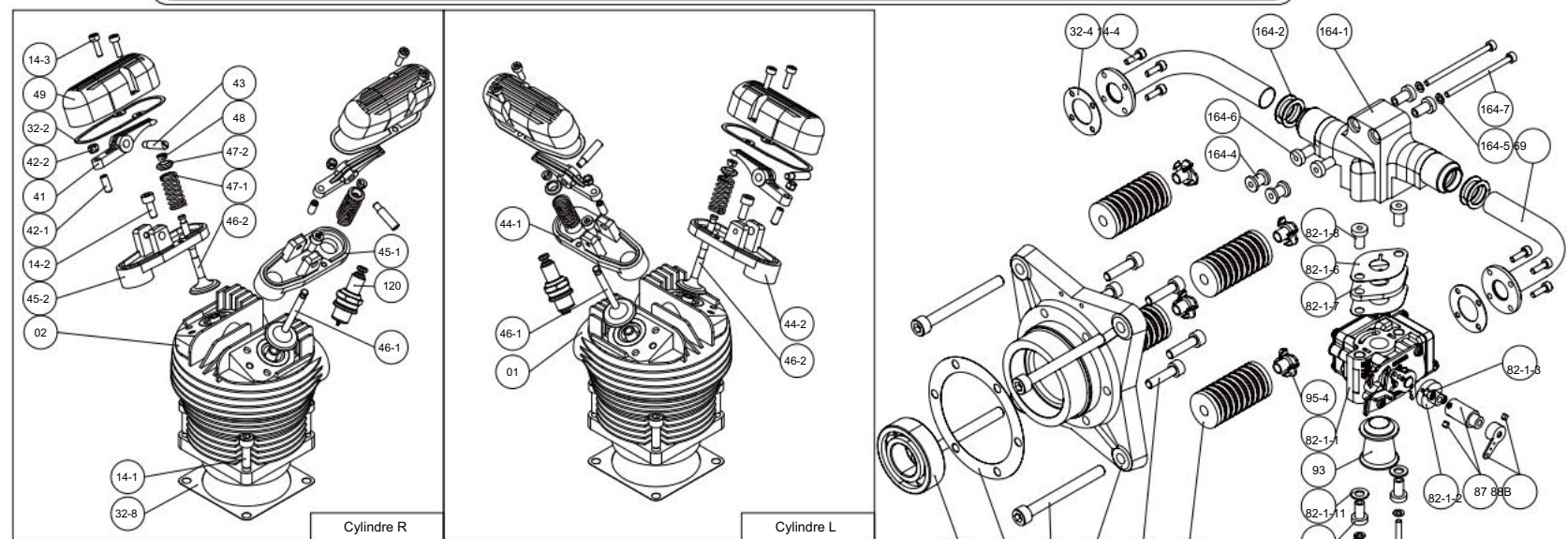


Remarque : Comme il utilise de l'essence mélangée à de l'huile, l'avion peut devenir sale à cause de la fumée d'échappement. •Utilisez un accessoire fiable et bien équilibré. Sinon, cela pourrait provoquer une vibration anormale et entraîner un accident grave. •Pendant le fonctionnement, toutes les vis du moteur peuvent se desserrer en raison de la dilatation thermique du métal. Vérifiez et serrez de temps en temps. •Lorsque la soupape d'échappement devient émoussée par le carbone ou la boue, en particulier dans une atmosphère froide, retirez le couvre-culbuteur et appliquez un spray antirouille sur la soupape d'échappement. Puis poussez et revenez plusieurs fois pour aider la valve à bouger en douceur. •Faites attention à l'environnement afin de ne pas déranger les autres par le bruit et les gaz d'échappement. •Toujours garder des spectateurs derrière le moteur lorsque vous faites fonctionner le moteur. •La fumée d'échappement est nocive, veillez donc à ne pas l'inhaler ou à ne pas vous y exposer autant que possible. Sinon, cela pourrait nuire à votre santé. •Faites attention à ne pas toucher l'hélice en rotation lors du démarrage du moteur et déplacez-vous vers l'arrière de l'avion une fois le moteur démarré. •Toutes les responsabilités liées à l'utilisation du moteur, ainsi que les autres obligations et responsabilités basées sur les lois, réglementations, etc., incombent à l'acheteur et à l'utilisateur. SAITO SEISAKUSHO CO., LTD. est exonéré de toute responsabilité.

Garantie : S'il y a un défaut de l'usine concernant la fabrication, veuillez consulter le magasin ou le distributeur auprès duquel vous avez acheté. Notre L'entreprise sera responsable de la réparation. Cependant, toute panne ou problème causé par un démontage, une modification ou une utilisation autre que celles fournies dans le manuel d'instructions inutiles n'est pas soumis à la garantie. •Le système d'allumage n'est soumis à la garantie qu'en cas de panne initiale. Une fois le système activé avec succès, il ne sera plus soumis à la garantie.

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

SAITO SEISAKUSHO, CO., LTD. www.saito-mfg.com 22-7, 3-chome, Tokagi, Ichikawa-shi, préfecture de Chiba 272-0024, Japon Téléphone : 047-378-4156 FAX : 047-378-4155



Non.	NOM DE LA PIÈCE	Requis Q TY
01	Cylindre (gauche)	1
02	Cylindre (droite)	1
06	Piston	2
07	Axe de piston	2
08	Dispositif de retenue d'axe de piston	4
09	Segment de piston	2
10	Bielle (bielle)	2
13	Vis de bielle	4
14	Jeu de vis cylindriques 14-1,-2,-3,-4	1 jeu
15	Carter	1
19	Mamelon de reniflard	1
20	Roulement avant	1
21	Pallier principal	1
22	Roulement arrière	1
23	Vilebrequin	1
27	Pince conique et bride d'entraînement 27-1,-2	1 jeu
27-3	Écrou à bride d'entraînement	1
27-4	Rondelle de bride d'entraînement	1
27-5	Clé parallèle	1
28	Jeu de rondelles et de vis pour hélice 28-1,-2	1 jeu
31	Jeu de vis de carter 31-1,-2,-3	1 jeu
32	Jeu de joints moteur 32-1,-2,-3,-4,-8	1 jeu
33-1	Boîtier d'engrenage à came pour cylindre (gauche)	1
33-2	Boîtier d'engrenage à came pour cylindre (droite)	1
34	Engrenage à came pour cylindre (gauche)	1
35	Engrenage à came pour cylindre (droite)	1
36	Arbre d'engrenage à came	2
37	Rondelle en acier	2
38	Poussoir (poussoir de soupape)	4
39	Poussoir	4
40	Couvercle de tige de poussée et joint en caoutchouc 40-1,-2,-3	2set
41	Culbuteur	4

Non.	NOM DE LA PIÈCE	Requis Q TY
42	Vis et écrou de culbuteur 42-1,-2	4
43	Goupille de culbuteur	4
44-1	Support de culbuteur d'admission pour cylindre (gauche)	1
44-2	Support de culbuteur d'échappement pour cylindre (gauche)	1
45-1	Support de culbuteur d'admission pour cylindre (droite)	1
45-2	Support de culbuteur d'échappement pour cylindre (droite)	1
46-1	Soupape d'admission	2
46-2	La soupape d'échappement	2
47	Ressort de soupape, dispositif de retenue, clavette 47-1,-2,48	2set
48	Clavette (retenue de ressort de soupape)	4
49	Couvercle de culbuteur	4
69	Tuyau d'admission	2
78A	Silencieux flexible	2
82-1	Carburateur complet 82-1-1,-1-2,-1-3,-1-6,-1-7,-1-8, -1-9,-1-11,-1-12,87, 88,93	1 ensemble
83-1	Ensemble corps de carburateur 82-1-1,-1-2,-1-3,88	1 jeu
87	Adaptateur d'extension de levier d'accélérateur	1
88B	La manette des gaz	1
90	Jeu de vis de carburateur 82-1-9,-1-11,-1-12	1 jeu
91	Jeu de joints de carburateur 82-1-6,-1-7,-1-8	1 jeu
93	Entonnoir à air	1
95	Ensemble de support moteur 95-2,-3,-4	1 jeu
99	Jeu de supports de silencieux 99-1,-2,-3,-4,-5,-6,-7,-8	1 jeu
119	Support du capot arrière	1
120	Bougie d'allumage (NGK CM-6)	2
140	Adaptateur / écrou à angle droit pour silencieux	2
153	Système d'allumage électronique 153-1,-2,-3,-4	1 jeu
164	Collecteur d'admission 164-1,-2,-4,-5,-6,-7	1 jeu
175	Mamelon de lubrification initial	1