

Caractéristiques				
Aléstage	Φ32,0 mm	26,0 mm	Disp.	20,9 cc
			Poids (environ) Corps :	690 g / Silencieux : 83 g / Système d'allumage : 100 g / Support moteur : 156 g
Applications	Moteur 4 temps glow classe 100-110	Plage de régime	Environ 2 000 à 9 500 tr/min Max au sol Environ 8 000 à 9 000 tr/min	
Hélice	15"x8"-16"x6"	Prise	SP-1 ou SP-2	Batterie pour système d'allumage Tension : 6-12 V, supérieure à 1 000 mA
Standard accessoires	• Ensemble de support moteur 1 jeu • Clé hexagonale 1 jeu • Système d'allumage (avec capteur) 1 jeu		• Jauge de limite (0,1 l) pour le réglage du poussoir 1 pièce • Clé à bougie • Clé pour contre-écrou de réglage du poussoir 1 pièce • Ensemble de silencieux • Bougie d'allumage [SP-2] (fixée au moteur)	1 pièce 1 jeu 1 pièce
Pièces optionnelles	• Filtre avec pondération [G36-154] • Kit de réglage de poussoir [30-161]		pièce•TUBE durable pour essence (1 m) [G36-155] • Écrou fileté en aluminium [100-30]	

Si vous utilisez Li-Po, nous recommandons une capacité inférieure à 2 500 mA et taux de décharge inférieur à 30 °C

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]

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

Si ces huiles ne sont pas disponibles dans votre pays, veuillez demander au distributeur officiel SAITO de votre pays une alternative.

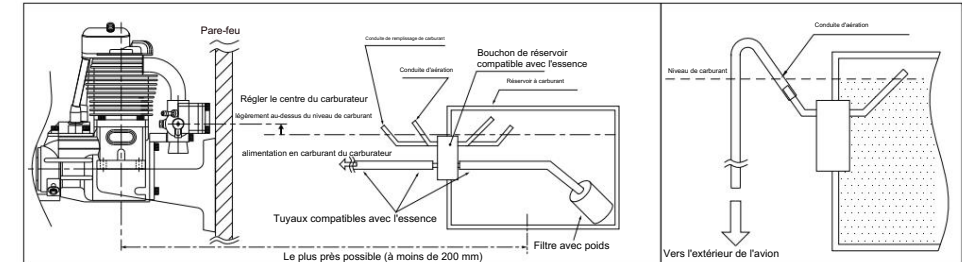
N'utilisez JAMAIS d'« huile bon marché » conçue pour les moteurs utilitaires de débroussailluse, de tondeuse à gazon ou de tronçonneuse, etc. • Assurez-vous

d'utiliser le mélange « essence : huile = 15~20 : 1 » en fonction du volume. (Ex. 1 000 ml d'essence doivent être mélangés avec plus de 50 ml d'huile).

• Pendant le processus de rodage, utilisez un carburant mélangé 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 entraîner non seulement une perte de puissance mais également une 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 d'alimentation (cordon haute tension isolé)

Insérez profondément le capuchon du cordon d'alimentation dans la prise attaché au cylindre pour s'assurer qu'il ne se détachera pas.

(2) Cordon du capteur

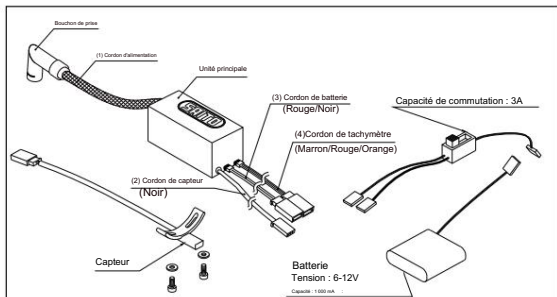
Connectez-vous avec le cordon du capteur attaché au moteur.

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

Utilisez une batterie complètement chargée et ayant des caractéristiques adéquates (6-12 V, plus de 1 000 mA recommandés). Entre la batterie et l'unité principale, veillez à placer un interrupteur robuste dont la capacité est supérieure à 3 A.

(4)Cordon de tachymètre

Brancher le tachymètre numérique (option). Sinon, le connecteur est normalement libre.



3. Hélice

• L'hélice recommandée est APC15x8-16x6 qui produit environ 9 000 tr/min. Une taille ou un pas plus grand peut provoquer une panne du moteur en raison de surcharge.

• Utilisez une hélice bien équilibrée. N'utilisez jamais une hélice rayée ou endommagée, même légèrement.

• L'hélice étant légèrement comprimée, serrez l'écrou de l'hélice toutes les heures de fonctionnement.

4. Rodage LE PLUS IMPORTANT !!

• Prop-recommandation : APC16"x 6".

• 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 course à basse vitesse.

• Vérifiez que l'aiguille lente est réglée sur la position de référence. (Profondeur 0,9 à 1,1 mm de la surface de levier d'accélérateur.)

• Avant de démarrer le moteur, ouvrez l'aiguille principale d'environ 1+1/2 tour à partir de la position complètement fermée.

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

• Après le démarrage, ouvrez progressivement la poignée des gaz jusqu'à la butée. Pendant ce temps, tournez l'aiguille principale dans le sens inverse des aiguilles d'une montre.

Continuez à tourner l'aiguille principale dans le sens inverse des aiguilles d'une montre jusqu'à ce que le régime diminue (jusqu'à environ 4 à 5 000 tr/min) en gardant l'accélérateur complètement ouvert.

• Faire fonctionner le moteur dans des conditions très riches avec 1 litre de carburant.

• Le rodage « initial » est désormais terminé.

5. Réglage du carburateur après le rodage initial.

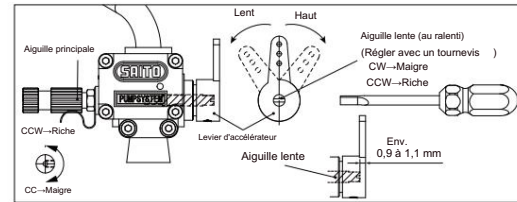
Position de référence de l'aiguille (réglée après le rodage initial)

• Démarez le moteur après avoir réglé l'aiguille sur la valeur de référence suivante.

• Aiguille principale : environ 1+1/3-1+1/2 tours dans le sens inverse des aiguilles d'une montre à partir de la position complètement fermée

• Aiguille lente : environ 2+1/2-3 tours dans le sens des aiguilles d'une montre (environ 0,9-1,1 mm) à partir de la surface du levier d'accélérateur. (Ensuite, le papillon des gaz doit être complètement fermé)

• En fait, la meilleure position des aiguilles varie en fonction de l'hélice, de la température, de l'humidité, etc. Veuillez effectuer le réglage nécessaire après avoir observé les performances du moteur pendant le vol.



Réglage de pointe •Après avoir

démarré le moteur, faites-le chauffer pendant environ 30 secondes à basse vitesse.

• Atteignez le sommet 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). Continuer à tourner l'aiguille dans le sens horaire au-delà du pic peut entraîner un grippage, donc tournez-la lentement et avec précaution. Si le régime diminue soudainement après avoir dépassé le pic, remettez immédiatement l'aiguille principale dans le sens anthoraire pour augmenter à nouveau le régime. Sinon, cela pourrait endommager gravement le moteur.

• Une fois le régime maximal atteint, ramenez la manette des gaz à basse vitesse. Notez la position de l'aiguille principale au sommet à ce moment-là. (Combien tours que vous avez effectués dans le sens des aiguilles d'une montre en fonction de la valeur de référence.)

Réglage lent de l'aiguille

• Après avoir atteint le régime maximal, procédez au réglage lent de l'aiguille. Ouvrez rapidement la poignée des gaz du bas régime au plein régime.

• Tournez légèrement l'aiguille lente dans le sens inverse des aiguilles d'une montre si le moteur hésite un instant ou cale avant d'atteindre le régime maximal parce que le mélange est trop maigre.

• Tournez légèrement l'aiguille lente dans le sens des aiguilles d'une montre si le moteur tarde à atteindre le régime maximal (plein régime) parce que le mélange est trop riche.

• Réglez l'aiguille lente comme indiqué ci-dessus jusqu'à ce que le régime suive le mouvement de l'accélérateur en douceur. Le point important est de régler l'aiguille lente

APRES que l'aiguille principale a été ajustée à son apogée.

• Le rodage au niveau du sol est maintenant terminé. Réglez les poussoirs selon la méthode décrite plus loin.

Ajustement avant le vol / en vol

• Une fois le réglage de l'aiguille lente terminé, vérifiez la réponse en passant rapidement de la basse vitesse à la pleine puissance plusieurs fois.

• Ouvrez complètement la manette des gaz et tournez l'aiguille principale dans le sens inverse des aiguilles d'une montre d'environ 60 à 90 degrés par rapport à la position maximale. Cela permet d'enrichir le mélange de carburant dans les airs où le régime est plus élevé qu'au sol.

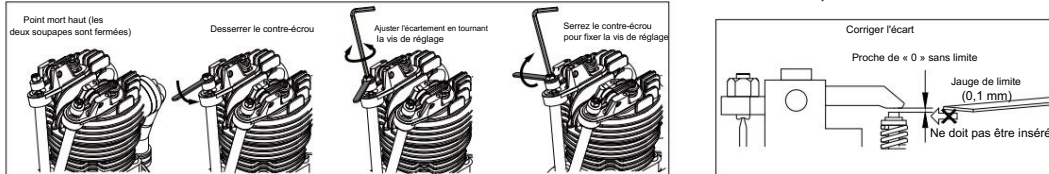
• Une fois tous les réglages effectués, pilotez votre avion et réglez le moteur en fonction de la situation. Le réglage doit être effectué avec l'aiguille principale. Un réajustement de l'aiguille lente est rarement nécessaire si le premier réglage de l'aiguille lente a été effectué avec succès.

6. Réglage du poussoir

Le jeu des soupapes doit être vérifié et réglé après le rodage et toutes les 2 heures lorsque le moteur est froid. Avant de régler l'écartement des poussoirs, serrez les vis autour du cylindre, etc.

- Retirez les couvercles de bougie et de culbuteur du cylindre. Tournez ensuite l'hélice dans le sens inverse des aiguilles d'une montre à la main pour placer le piston au PMH de la course de compression.
- Desserrez le contre-écrou et ajustez l'écart avec une clé hexagonale jusqu'à ce que vous obteniez l'écart correct (photo ci-dessous) pour l'admission et l'échappement.
- Une fois l'écartement réglé, serrez le contre-écrou et fixez le bouchon et les couvercles.
- Tournez l'hélice à la main pour vérifier si la compression est suffisante. Si l'écart est inférieur à 0, la soupape s'ouvre toujours légèrement et perd de la compression.

Puis ajustez à nouveau.

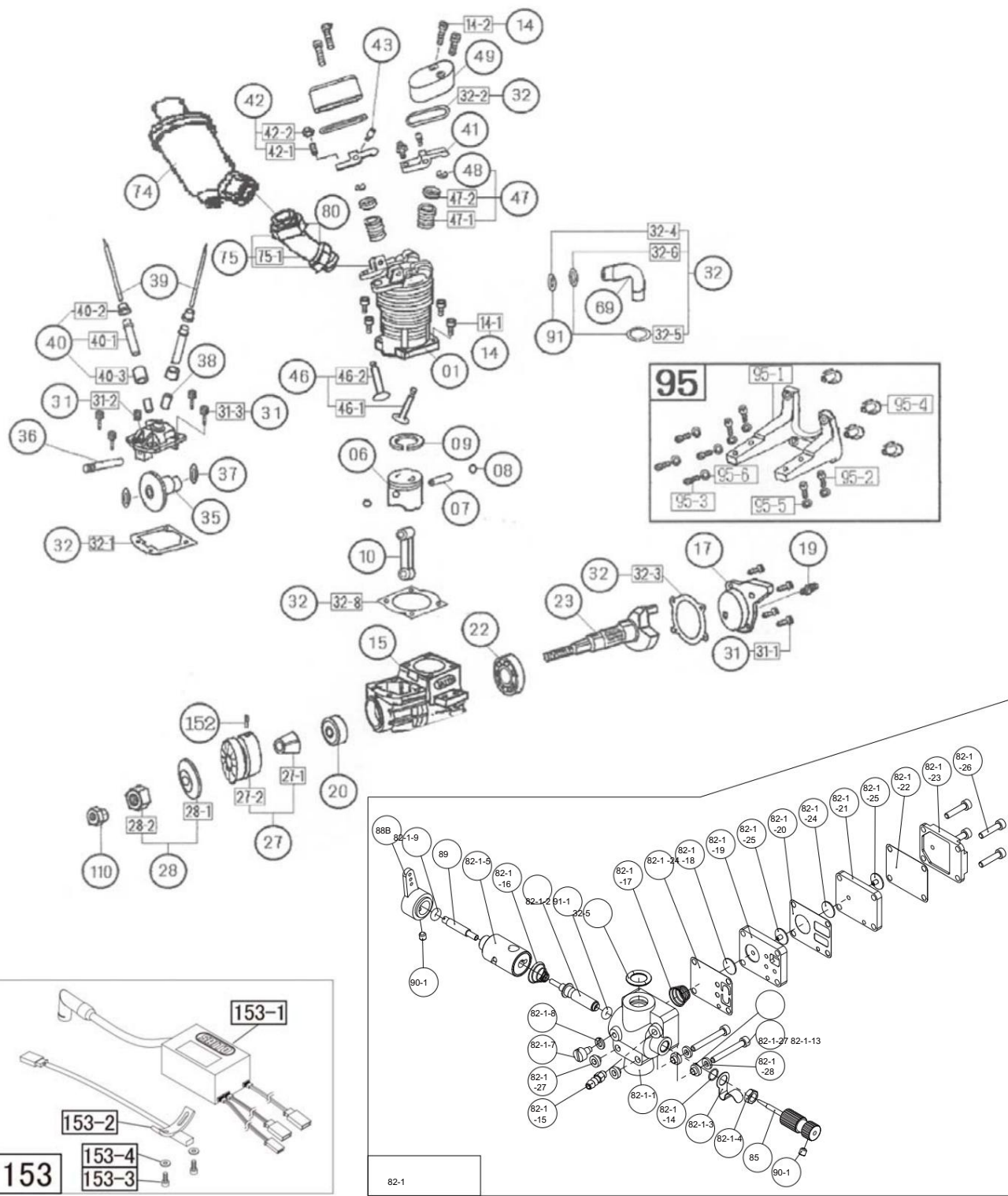


Note:

- Comme il utilise un carburant mélangé à du pétrole, l'avion peut parfois être sali par les gaz d'échappement.
- Utilisez une hélice fiable et bien équilibrée. Dans le cas contraire, des vibrations anormales pourraient se produire et provoquer 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 terne à cause du carbone ou de la boue, en particulier dans une atmosphère froide, retirez le couvercle du culbuteur et appliquez un spray antirouille sur la soupape d'échappement pour aider la soupape à se déplacer en douceur.
- Faites attention à l'environnement afin de ne pas déranger les autres par le bruit et les gaz d'échappement.
- Les spectateurs doivent toujours se tenir derrière le moteur lorsque vous le faites fonctionner.
- La fumée d'échappement étant nocive, veillez à ne pas la respirer ni à vous exposer à ses effets nocifs.
- 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, règlements, etc., sont à la charge du acheteur et l'utilisateur, et SAITO SEISAKUSHO CO., LTD. sont exonérés de toute responsabilité.

Garantie : • En cas de défaut de fabrication de l'usine, veuillez consulter le magasin ou le distributeur auprès duquel vous avez effectué votre achat. L'entreprise sera responsable de la réparation. Cependant, toute panne ou problème causé par un démontage, une modification ou une utilisation non nécessaire autre que celles prévues dans le manuel d'instructions n'est pas couvert par la garantie. • Le système d'allumage est couvert par la garantie uniquement en cas de panne initiale. Une fois le système activé avec succès, il ne sera plus couvert à la garantie.

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



Liste des pièces détachées SAITO FG-21

N°	Description	Qté	N°	Description	Qté
01	Cylindre	1	46	Ensemble de soupapes (In & Ex) 46-1,2	1 jeu
06	Piston	1	47	Ressort de soupape et goujon et retenue 47-1,-2,48	2chacun.
07	Axe de piston	1	48	Support de soupape	2
08	Support d'axe de piston	2	49	Cache culbuteur	2
09	Segment de piston	1	69	Tuyau d'admission	1
10	Bielle	1	74	Silencieux	1
14	Jeu de vis cylindriques 14-1,-2	1 ensemble	75	Kit collecteur d'échappement 75-1,80	1 ensemble
15	Carter moteur	1	80	Ecrou de silencieux	2
17	Couvercle arrière (Plaque arrière)	1	82-1	Carburateur complet 82-1-1,-1-2,-1-3,-1-4,-1-5,-1-7,-1-8,-1-9,-1-13,-1-14,-1-15,-1-16,-1-17,-1-18,-1-19,-1-20,-1-21,-1-22,-1-23,-1-24,-1-25,-1-26,-1-27,-1-28,32-5,85,88B,89,90-1,91-1	1 jeu
19	Mamelon de respiration	1	85	Aiguille de plein gaz	1
20	Roulement à billes avant	1	87	Ensemble de barillet d'accélérateur 82-1-5,-1-9,88B,89	1 ensemble
22	Roulement à billes arrière		88B	Levier d'accélérateur 88B,90-1	1
23	Vilebrequin		89	Aiguille de ralenti	1
27	Pince de serrage et bride d'entraînement 27-1,-2	1 11 idac	90	Jeu de vis et ressorts de carburateur 82-1-7,-1-8,-1-13,-1-16,-1-17,-1-18,90-1	1 ensemble
28	Rondelle d'hélice et écrou 28-1,-2	1 unité.	91	Jeu de joints de carburateur 32-4,-5,-6,82-1-9,-1-14,-1-18,-1-20,-1-22,-91-1	1 jeu
31	Jeu de vis de carter 31-1,-2,-3	1 jeu	95	Kit de support moteur 95-1,-2,-3,-4,-5,-6	1 jeu
32	Jeu de joints moteur 32-1,-2,-3,-4,-5,-6,-8	1 jeu	110	Écrou anti-desserrage	1
33	Boîtier d'engrenage à cames	1	152	Goupille filetée (pour fixer la bride d'entraînement)	1
35	Engrenage à cames	1	153	Système d'allumage électronique 153-1,-2,-3,-4,-5	1 jeu
36A	Arbre à cames	1	160	Ensemble de pompe 82-1-17,-1-18,-1-19,-1-20,-1-21,-1-22,-1-23,-1-24,-1-25,-1-26	1 jeu
37	Ensemble de rondelles en acier	1 ensemble			
38	Poussoir	2			
39	Tige de poussée	2			
40	Couvercle de tige de poussée et joint en caoutchouc 40-1,-2,-3	2chacun.			
41	Culbuteur	2			
42	Vis et écrou de culbuteur 42-1,-2	2chacun.			
43	Axe de culbuteur	2			

