

Caractéristiques						
Trou	Φ 32mm x 2		25,4 mm x 2	Diap.	40,9cc	Applications
Poids (env. Hélice)	Corps principal : 1 350 g / Silencieux : 100 g / Allumage : 150 g		Vitesse pratique Environ		300 à 8 000 tr/min Max au sol Env. 6 600-8 000 tr/min Batterie	Classe essence 30
Accessoires standards	18"x10"-20"x8" •Jauge de limite (0,1 t) pour le réglage des poussoirs •Bougie d'allumage [SP-2] (attachée au moteur) •Système d'allumage (avec capteur)Filtre	Brancher	SP-2 ou SP-1	Tension : 6-12 V, supérieure à 1 000 mA	1 pièce* Clé pour écrou de réglage de poussoir 1 pièce 2 pièces*	•Clé hexagonale 1pc •Ensemble de silencieux 1set •Écrou anti-desserrage 1pc
Pièces en option	avec poids [G36-154] •Tube durable pour essence (1 m) [G36-155] •Écrou tournant en aluminium [120S-30] •Kit de réglage de poussoir [30S-161] •Tachymètre numérique [G17-167]		Si vous utilisez un Li-Pb, nous recommandons la spécification d'une capacité inférieure à 2 500 mA et d'un taux de décharge inférieur à 30C			

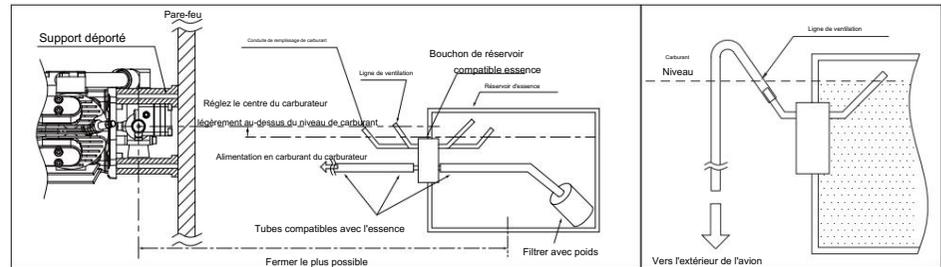
1. Carburant

• Le carburant est un mélange d'essence ordinaire du commerce et d'huile fiable pour moteurs 2 temps. \*(Exemple de recommandation d'huile)

• Techniplat® d'origine Klotz KL-200 • Matériaux de luxe PowerModel 2T-S •ENEOS RACING SPEC PRO-2T (NORME SAITO) etc.

Si ces 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 volumétrique. (Ex. 1000 ml d'essence doivent être mélangés avec plus de 50 ml d'huile). •Dans le processus de rodage, utilisez un mélange de carburant 15:1 pour assurer la meilleure lubrification pour le démarrage initial. •Tout dommage causé par le carburant utilisé, dans lequel le rapport d'huile est inférieur à 20:1, n'est pas garanti. •N'utilisez pas de mélange d'essence et d'éthanol.

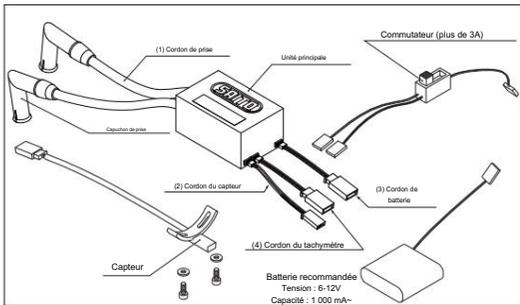
Cela peut entraîner non seulement une perte de puissance, mais également de la corrosion à l'intérieur du moteur.



2. Allumage •Placez

l'unité principale aussi loin que possible des autres appareils électriques. •Placez les deux interrupteurs de l'allumage et du récepteur RC aussi loin que possible l'un de l'autre.

- (1) Cordon de prise (cordon maillé haute tension) 2 cordons compatibles pour cylindre gauche/droit. Insérez le capuchon profondément sur la fiche pour vous assurer qu'il ne se détachera pas.
- (2) Cordon du capteur  
Connecter avec le cordon du capteur fixé au moteur.
- (3) Cordon de batterie (cordon noir/rouge)  
Utilisez une batterie complètement chargée qui a des spécifications adéquates. (6-12V, plus de 1000mA 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 tachymètre numérique (Option). Sinon, le connecteur est normalement vacant.



3. Hélice • L'hélice

standard est Mejzlik 20 "x8" qui apporte environ. 7 000 tr/min (ou Falcon 20 "x8" apporte environ 6 600 tr/min). Une taille plus grande ou un pas plus grand peut provoquer une panne du moteur en raison d'une surcharge. • Selon l'avion, utilisez une hélice fiable qui apporte 6 600 – 8 000 tr/min max au sol. • Utilisez- en une bien équilibrée. N'utilisez jamais une hélice qui a été 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 !! •Avant de démarrer le

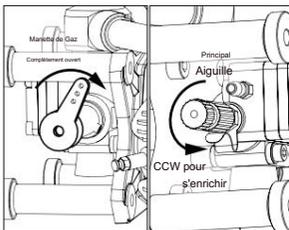
moteur, injectez une quantité appropriée (environ 2030cc) d'huile moteur dans le raccord de lubrification du carter à l'aide d'une seringue ou d'une pompe tout en tournant l'hélice à la main. Après cela, branchez ce mamelon. Au fur et à mesure que l'excès est évacué du mamelon du reniflard, fixez un tube au mamelon du reniflard.

•Prop-recommandation : Mejzlik 19"x8" •Utiliser un rapport carburant/huile de 15:1 pour le rodage •Ne jamais rendre le mélange de carburant pauvre pendant le rodage. Cela pourrait provoquer un grippage même au ralenti ou à faible vitesse de course.

•Avant de démarrer le moteur, ouvrez l'aiguille principale d'env. 1.5 – 2 tours d'ouverture (CCW) à partir de la fermeture complète. •Démarez le moteur (l'utilisation) d'un démarreur est recommandée pour la sécurité. • Peu de temps après le démarrage, continuez à tourner l'aiguille principale dans le sens inverse des aiguilles d'une montre pour faire baisser les RPM jusqu'à ce que le moteur s'arrête juste avant

en gardant la manette des gaz complètement ouverte. •Si —

l'ouverture de l'aiguille principale ne fait pas chuter le régime, ouvrez également l'aiguille lente. •Faire fonctionner dans cet état très riche pour 1 litre de carburant. •Maintenant, l'effraction "initiale" est effectuée.



5. Réglage du carburateur après le rodage initial. Position de référence de l'aiguille (définie après le

rodage initial) •Démarez le moteur après avoir réglé l'aiguille sur la valeur de référence

suivante. • Aiguille principale : env. 1.5 à 2 tours dans le sens inverse des aiguilles d'une montre à partir de la position complètement

fermée • Aiguille lente : env. 3.5 – 4 tours CCW à partir de la fermeture complète (puis

le papillon des gaz doit être complètement fermé)

•En fait, la meilleure position des aiguilles varie en fonction du prop. température, humidité et ainsi de suite. Veuillez ajuster si nécessaire après avoir observé les performances du moteur pendant le vol.

Ajustement de pointe •Après le

démarrage du moteur, chauffez pendant env. 30 secondes à basse vitesse. • Atteindre le pic à plein régime. →Tournez progressivement l'aiguille principale dans le sens des

aiguilles d'une montre jusqu'à la position où le RPM est le plus élevé (le pic). Continuer à tourner l'aiguille dans le sens des aiguilles d'une montre au-delà du pic pourrait entraîner une crise, alors tournez-la lentement et avec précaution. Si le régime diminue soudainement après avoir dépassé le pic, tournez instantanément l'aiguille principale dans le sens antihoraire pour augmenter à nouveau le régime. Sinon, cela pourrait endommager sérieusement 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 de tours avez-vous fait en CW en fonction de la valeur de référence.)

Ajustement lent de l'aiguille • Après avoir

démarré le moteur, atteignez le régime maximal en vous référant à la procédure ci-dessus. NE PAS déplacer l'aiguille principale de la position maximale à ce stade.

•Après avoir atteint le régime maximal, le réglage lent de l'aiguille est le suivant. Ouvrez rapidement l'accélérateur de bas régime à plein régime. • Si le moteur hésite un instant ou cale avant d'atteindre le régime maximal, c'est parce que le mélange est trop pauvre. Tourner ensuite lentement

aiguille légèrement dans le sens antihoraire.

• Si le moteur tarde à atteindre le régime maximal (pleins gaz), c'est parce que le mélange est trop riche. Tournez ensuite légèrement l'aiguille lente dans le sens des aiguilles d'une montre. • Ajustez l'aiguille lente comme ci-dessus jusqu'à ce que le RPM suive le mouvement de l'accélérateur en douceur. Le point important est de régler l'aiguille lente

APRÈS que l'aiguille principale ait été ajustée à son maximum. •Maintenant, le rodage au niveau du sol est terminé. Réglez les poussoirs selon la méthode décrite plus loin. Ajustement pré-voil / vol •Lorsque le réglage lent de l'aiguille est

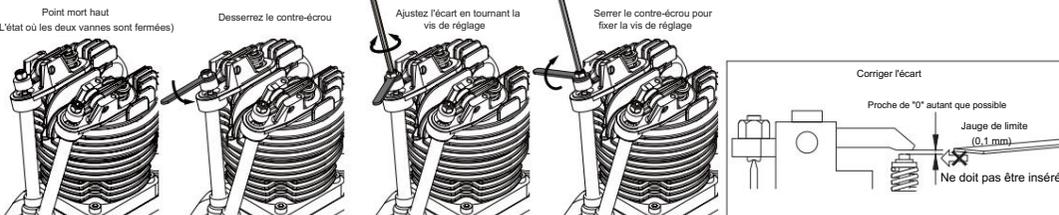
terminé, vérifiez la réponse en passant rapidement de

la basse vitesse à la pleine accélération plusieurs fois. • Ouvrez complètement la manette des gaz et tournez l'aiguille principale dans le sens inverse des aiguilles d'une montre d'env. 60 90 degrés de la position maximale. Il s'agit de rendre le mélange de carburant plus riche dans l'air où le RPM devient 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. Le réajustement de l'aiguille lente est rarement nécessaire si le premier réglage de l'aiguille lente a été effectué avec succès.

6. Réglage des poussoirs 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 les écarts des poussoirs, serrez les vis autour des cylindres, etc.

- 1. Retirez la bougie d'allumage et 2. Desserrez le contre-écrou et ajustez l'écart avec une clé hexagonale jusqu'à ce que vous obteniez l'écart correct
- 3. Une fois l'écart défini, serrez le contre-écrou et fixez le bouchon et les couvercles. Faites le même réglage pour l'autre cylindre dans l'ordre.
- 4. Tournez l'hélice à la main pour vérifier si la compression est suffisante. Si l'écart est inférieur à 0, la soupape est toujours légèrement ouverte et perdra de la compression. Puis ajustez à nouveau.



Remarques :

• Regroupez les silencieux flexibles avec des câbles et prenez des mesures pour éliminer les vibrations des silencieux flexibles, par exemple en les fixant au cellule. Laisser les silencieux libres réduit rapidement la durée de vie des silencieux flexibles et facilite leur rupture par vibration.

• Comme il utilise du carburant mélangé à l'huile, l'avion peut parfois se salir à cause des gaz d'échappement. • Utilisez une hélice fiable et bien équilibrée. 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, en particulier l'écrou d'hélice.

écrous d'échappement et vis cylindriques. • Lorsque la soupape d'échappement devient terne par le carbone ou la boue, en particulier dans une atmosphère froide, retirez le cache-culbuteurs et appliquez un peu d'antriciolle Vapouriser sur la soupape d'échappement pour aider la soupape à se déplacer en douceur. Appliquez du lubrifiant pour permettre aux ressorts de soupape de revenir en douceur. Vous pouvez le vérifier avec vos doigts.

• Faites attention à l'environnement afin de ne pas déranger les autres par le bruit et les gaz d'échappement. • Toujours garder les spectateurs derrière le moteur lors de l'utilisation du moteur. • La fumée d'échappement étant nocive, veillez à ne pas respirer ou à ne pas 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 relatives à l'utilisation du moteur, ainsi que les autres obligations et responsabilités basées sur les lois, réglementations, etc. sont assumées par le

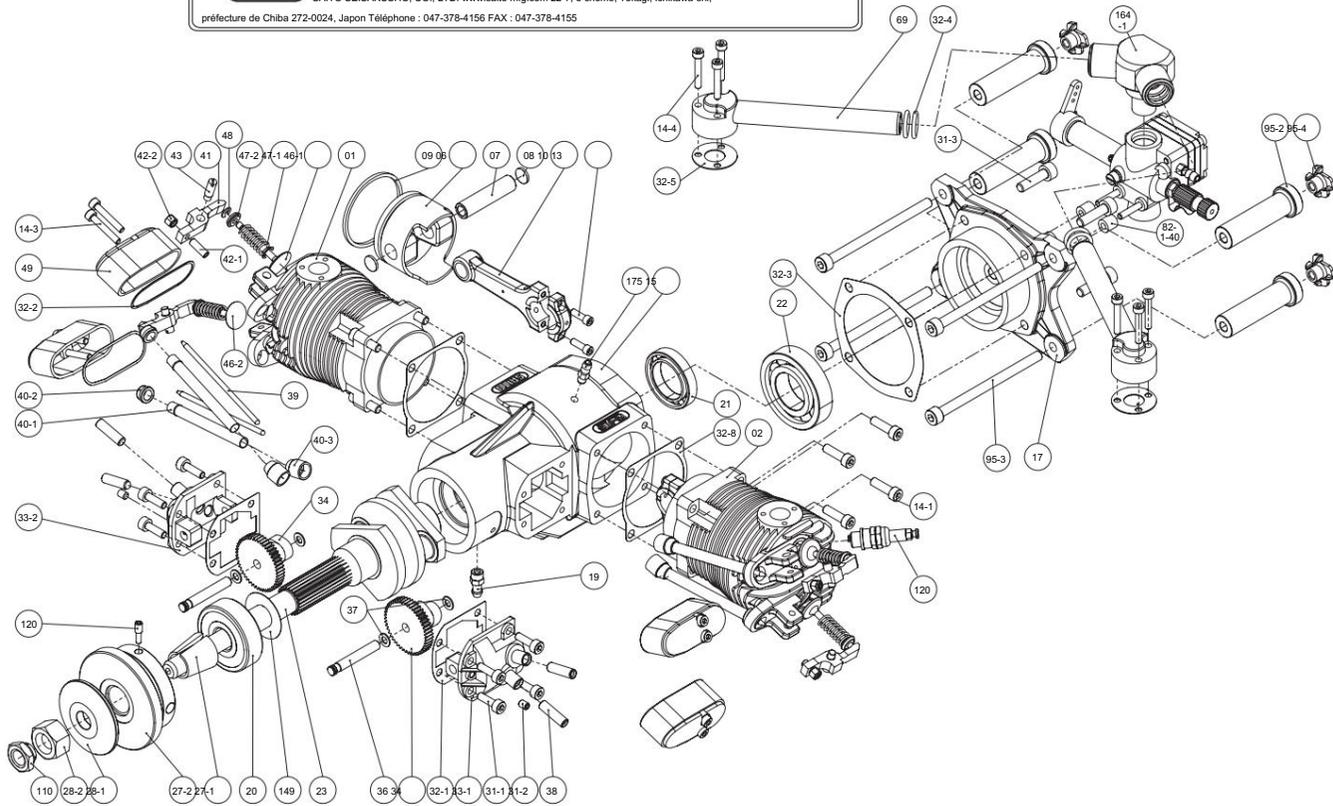
Garantie : • En cas

de défaut de fabrication 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 inutile, une modification ou d'autres utilisations que celles fournies dans le manuel d'instructions n'est pas soumis à la garantie.

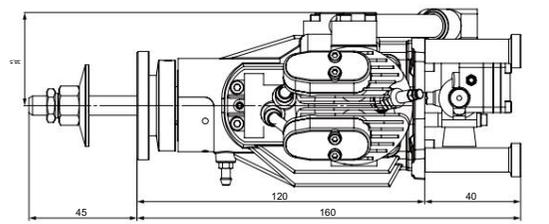
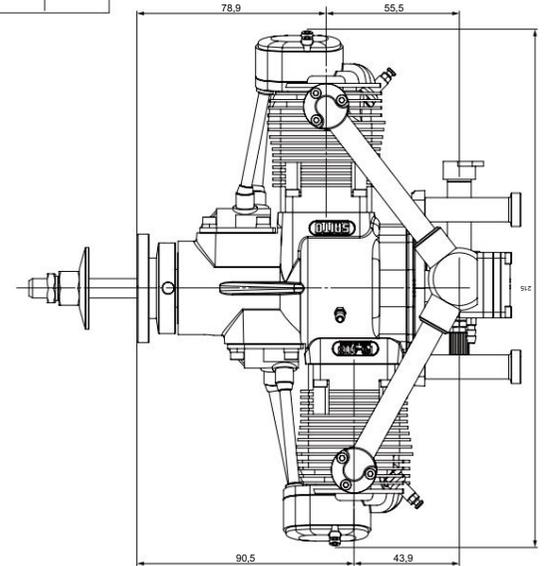
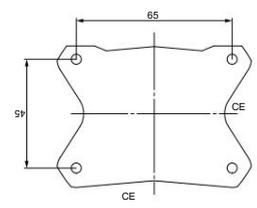
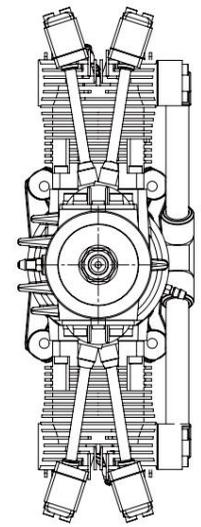
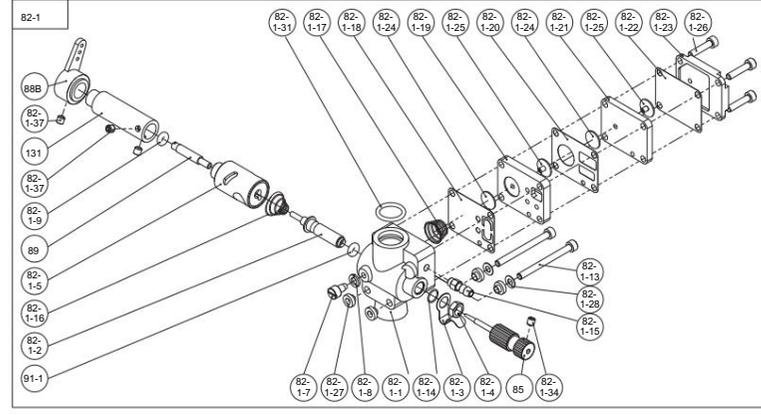
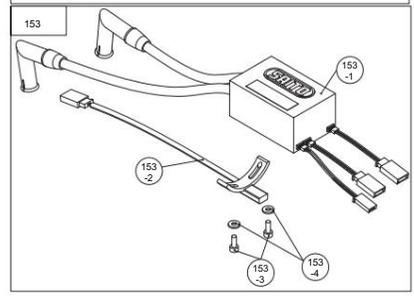
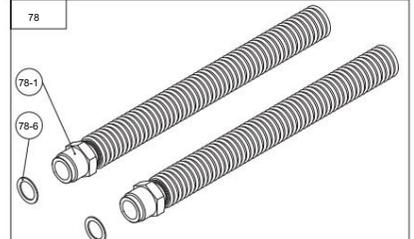
•Le système d'allumage est soumis à la garantie uniquement pour la panne initiale. Une fois le système activé avec succès, il ne sera plus sous réserve de garantie.

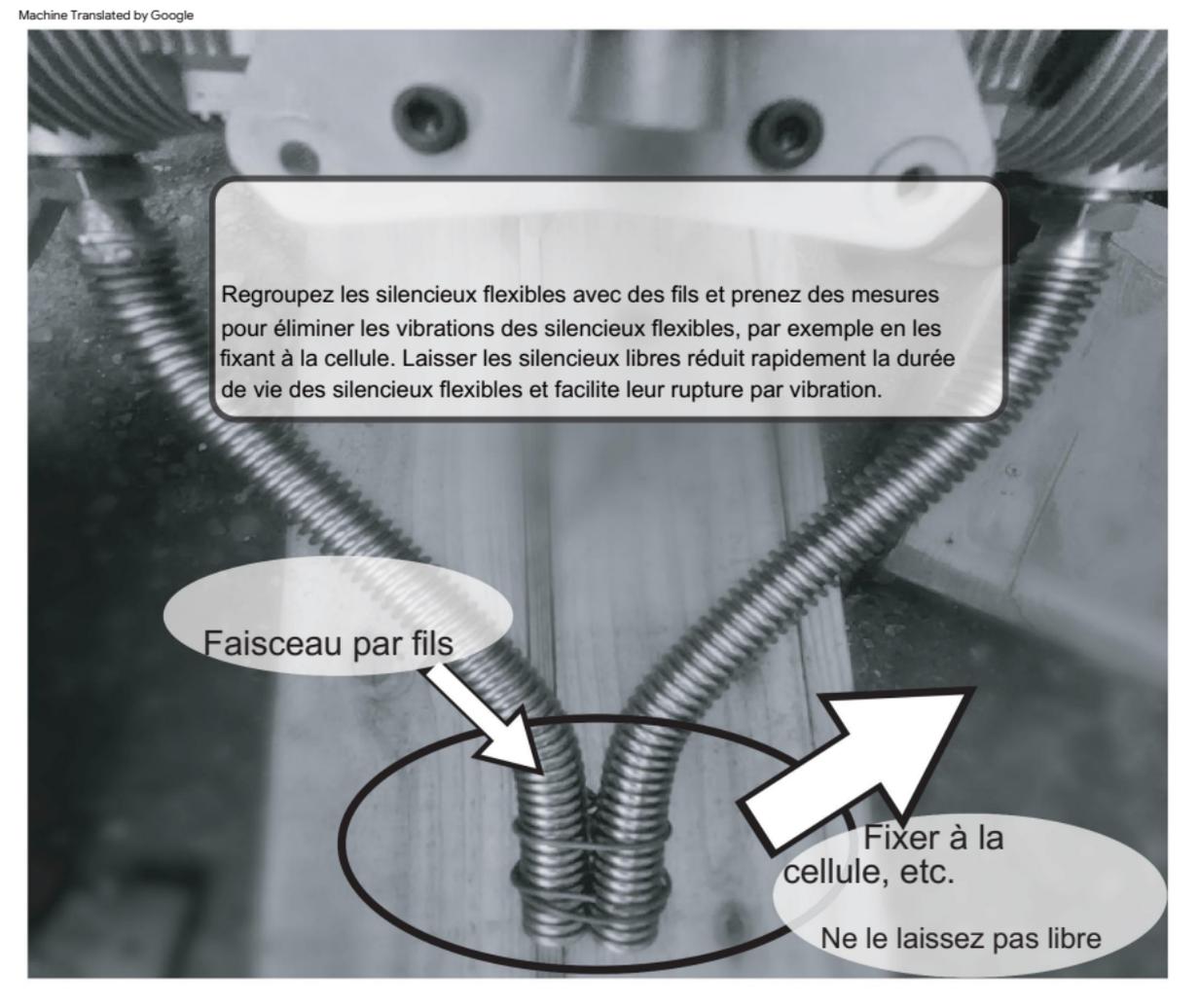
Toutes les spécifications et tous les modèles sont sujets à changement sans préavis.



Non.	Article	Qté
01	Cylindre (gauche)	1
02	Cylindre (droit)	1
06	Piston	2
07	Axe de piston	2
08	Retenue d'axe de piston	4
09	Segment de piston	2
dix	Bielle (Conrod)	2
13	Vis de bielle	4
14	Jeu de vis cylindriques 14-1,-3,-4	2 ensemble
15	Carter de manivelle	1
17	Support de capot arrière	1
19	Mamelon reniflard	1
20	Roulement avant	1
21	Palier principal	1
22	Roulement arrière	1
23	Vibrebrequin	1
27	Collet conique et bride d'entraînement 27-1,-2	1 jeu
28	Rondelle et écrou d'hélice 28-1,-2	1 jeu
31	Jeu de vis de carter de manivelle 31-1,-2,-3,-4	1 jeu
32	Jeu de joints moteur 32-1,-2,-3,-4,-5,-8	1 jeu
33-1	Carter d'engrenage à came (gauche)	1
33-2	Carter d'engrenage à came (droit)	1
34	Engrenage à came (gauche)	1
35	Engrenage à came (droit)	1
36	Arbre à cames	1
37	Jeu de rondelles en acier	2
38	Poussoir (poussoir de soupape)	2jeu 4
39	Poussoir	4
40	Couverde de lige de poussée et joint en caoutchouc 40-1,-2,-3	2 ensemble
41	Culbuteur	4
42	Vis et écrou de culbuteur 42-1,-2	2 ensemble

N°	Article	Qté
43	Goupille de culbuteur	4
46	Jeu de soupapes (admission et échappement) 46-1,-2	2 ensemble
47	Ressort de soupape & Keeper & Retainer 47-1,-2,48	2 ensemble
48	Clavette (Serrure de retenue de ressort de soupape)	4
49	Cache culbuteur	4
69	Tuyau d'admission	2
78	Silencieux souple 78-1,78-6	1 ensemble
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,-1-31,-1-34,-1-40,85,88,89,91-1,131	1 jeu
83-1	Ensemble corps de carburateur 82-1-1,-1-2,-1-3,-1-4,-1-7,-1-8,-1-13,-1-14,-1-15,-1-27,-1-28,-1-31	ensemble
85	Aiguille principale 95-2,-3,-4,-5	1
88	La manette des gaz	1
89	Aiguille lente	1
95	Kit support moteur 95-2,-3,-4,-5	1 jeu
110	Écrou anti-desserrage	1
120	Bougie d'allumage (SP-2)	1
149	Frondeur d'huile	ensemble 2.1
152	Goupille à vis	1
153	Système d'allumage électronique 3-1,-2,-3,-4	1 jeu
160	Ensemble pompe 82-1-17,-1-18,-1-19,-1-20,-1-21,-1-22,-1-23,-1-24,-1-25,-1-26	1 jeu
164	Ensemble collecteur d'admission 164-1,-2	1 jeu
175	mamelon de lubrification initial	1





Regroupez les silencieux flexibles avec des fils et prenez des mesures pour éliminer les vibrations des silencieux flexibles, par exemple en les fixant à la cellule. Laisser les silencieux libres réduit rapidement la durée de vie des silencieux flexibles et facilite leur rupture par vibration.

Faisceau par fils

Fixer à la  
cellule, etc.

Ne le laissez pas libre