

Caractéristiques

Trou	Φ29.0mm	Arrière (niveau standard)	22,0 mm	Disp.	72.7cc	Applications	2st-Essence 50 classe
Poids (environ)	Corps principal : 2,600g / Silencieux : 280g / Allumage : 380g			Plage de régime	Environ 1 200 à 7 800 tr/min Max au sol Environ 6 500 à 7 500 tr/min Tension : 6 à 12 V, supérieure à 1 500 mA	Clé à bougie	
Hélice	22" x 10" 23" x 10"	Brancher	Bougie d'allumage 1/4-32 SP-1 ou SP-2	Batterie pour système d'allumage	Ecrrou anti-desserrage • Clé hexagonale 1,5 mm		
Accessoires standards	Jauge de limite (0,1 t) pour le réglage des poussoirs 1 pièce • Bougie d'allumage [SP-2] (attachée au moteur) 5 pièces • Système d'allumage (avec capteur) 1 jeu • Filtre avec poids [G36-154]			•Clé pour écrou de réglage de poussoir •Ensemble de silencieux • Attache de verrouillage du silencieux		1 pièce 1 ensemble 2 pièces	1 pièce 1 pièce 1 pièce
Pièces en option	•Tubé en caoutchouc pour essence (1m) [G36-155] •Kit de réglage de poussoir [30-161]			•Tachymètre numérique [G17-167]			

Si vous utilisez LI-Po, nous recommandons la capacité inférieure à 2 500 mA et le 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]

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

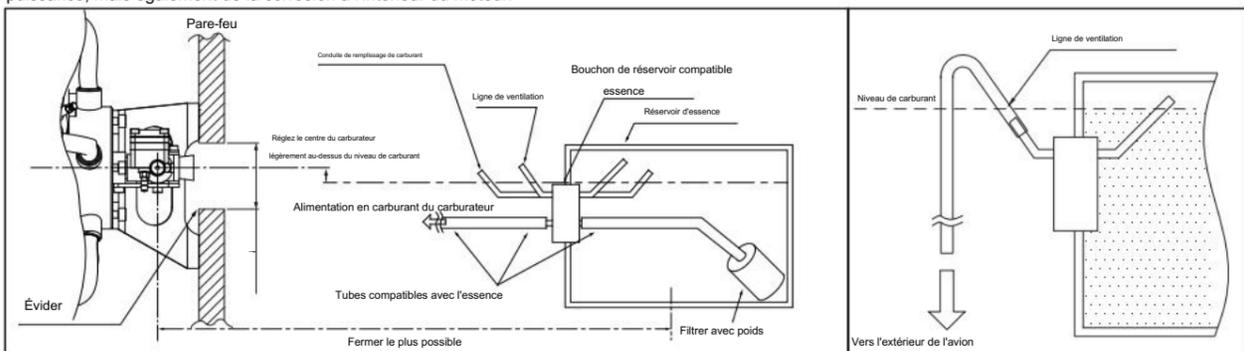
Si ces huiles ne sont pas disponibles dans votre pays, veuillez demander une alternative au distributeur officiel SAITO de votre pays.

N'utilisez JAMAIS d'« huile bon marché » conçue pour les moteurs utilitaires de débroussailluse, tondeuse à gazon ou scie

à chaîne, etc. •Assurez-vous d'utiliser le mélange « essence : huile =15~20 : 1 » en volume. (Ex. 1000 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 assurer 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 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.

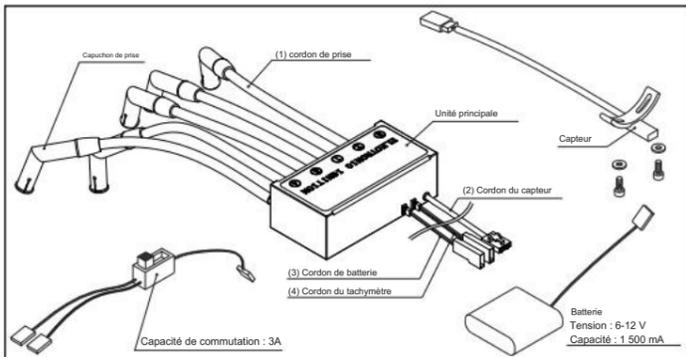
(1) Cordon de prise (cordon maillé haute tension)

Insérez le capuchon de la prise du (1) cordon de prise profondément dans la prise du cylindre #1 pour vous assurer qu'il ne se détachera pas. Les autres capuchons et bouchons doivent être installés de la même manière. (Reportez-vous au cylindre # au verso)

(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 1500mA 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) à l'unité principale. Sinon, le connecteur est normalement vacant.



3. Hélice • L'hélice

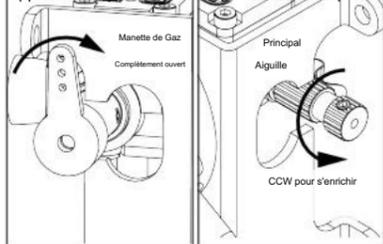
recommandée est Mejzlik 22 "x10" qui apporte environ. 7 100 tr/min. (ou Falcon 22 "x10" apporte environ 6 800 tr/min). •Utilisez un accessoire fiable qui apporte un maximum de 6 500 à 7 500 tr/min conformément à votre avion. •Utilisez un accessoire bien équilibré. N'utilisez jamais un accessoire qui a été rayé ou endommagé, même légèrement. •N'utilisez jamais d'hélices chargées excessivement légères ou lourdes. Ils peuvent provoquer une panne de moteur, un gros accident ou même des blessures. •Comme l'hélice est légèrement comprimée, serrez l'écrou de l'hélice toutes les heures de fonctionnement.

4. Rodage LE PLUS IMPORTANT !! •Avant de

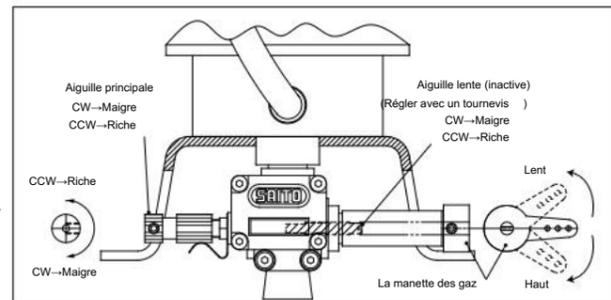
démarrer le moteur, injectez une quantité appropriée (environ 2030cc) d'huile moteur dans le raccord de lubrification du carter à l'aide d'un

la seringue ou la 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 pour le processus de rodage : Mejzlik 22"x10" •Utiliser un rapport carburant/huile de 15:1 pour le rodage. •N'appauvrissez pas 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, ouvrir le pointeau principal d'env. 2 tours à partir de la fermeture complète. •Démarez le moteur (l'utilisation d'un démarreur est recommandée pour la sécurité). • Faites fonctionner pendant 15 à 20 secondes à basse vitesse pour vous échauffer. • Ouvrez progressivement les gaz jusqu'au maximum. Pendant ce temps, tournez l'aiguille principale dans le sens inverse des aiguilles d'une montre. Continuez à tourner l'aiguille principale CCW pour tomber à 3 000 ~ 4 000 tr/min en gardant la manette des gaz complètement ouverte. • Faites fonctionner dans cet état très riche pour 1 litre ou plus 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+1/2 tours dans le sens inverse des aiguilles d'une montre à partir de la fermeture complète • Aiguille lente : env. 7 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) • En fait, la meilleure position des aiguilles varie en fonction de l'hélice,



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 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 en CW en fonction de la valeur de

référence.) Réglage lent de l'aiguille •Après avoir atteint le régime maximal, le prochain est le réglage lent de l'aiguille. 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 sommet. •Maintenant,

le rodage au niveau du sol est terminé. Réglez les poussoirs selon la méthode décrite plus loin. Ajustement pré-vol /

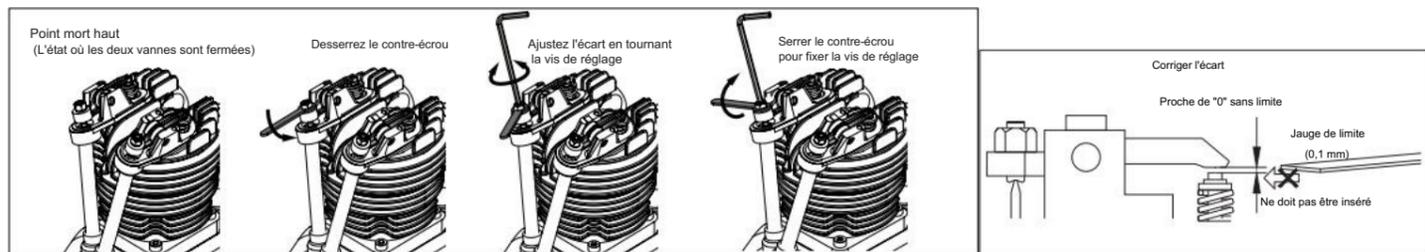
vol •Lorsque le réglage lent de l'aiguille est terminé, vérifiez la réponse en passant rapidement de la basse vitesse à la pleine accélération plusieurs fois. • Ouvrez complètement la manette des gaz et tournez l'aiguille principale dans le sens inverse des aiguilles d'une montre de 4 à 6 clics à partir de la position maximale. C'est pour rendre le mélange de carburant plus riche dans l'air où le régime 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 les couvercles de bougie et de culbuteur du cylindre #1. Tournez ensuite l'hélice dans le sens antihoraire à la main pour placer le piston au PMH de la course de compression.
2. Desserrez le contre-écrou et ajustez l'écart à l'aide d'une clé hexagonale jusqu'à ce que vous obteniez l'écart correct (photo ci-dessous) pour l'admission et l'échappement.
3. Une fois l'écart défini, serrez le contre-écrou et fixez le bouchon et les couvercles. Faites le même réglage pour les cylindres #3-#5-#2 -#4 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.



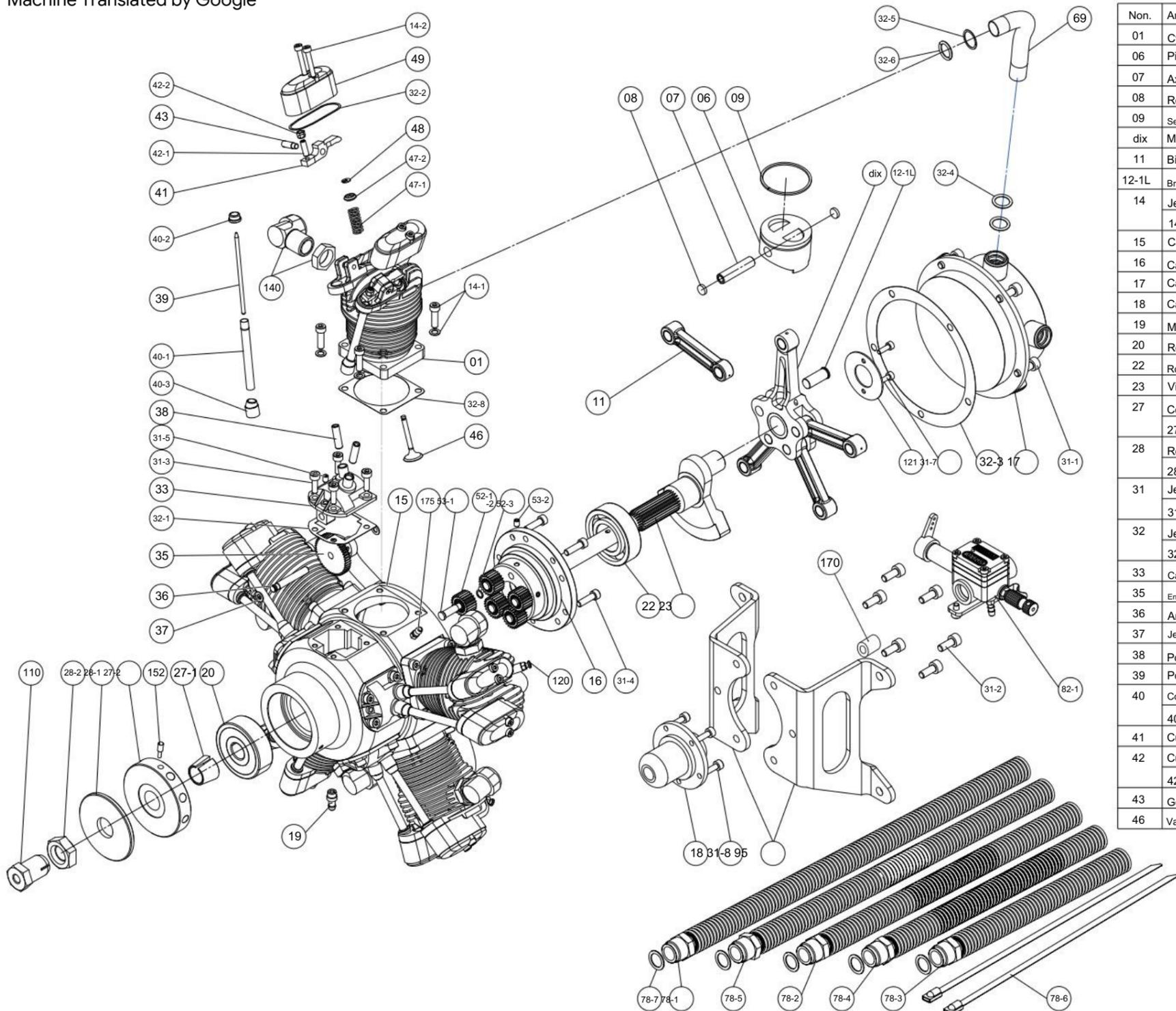
Remarque : • Comme il utilise du carburant mélangé à de l'huile, l'avion peut parfois se salir à cause de l'échappement. •Utilisez une hélice fiable et bien équilibrée. Sinon, cela pourrait provoquer une vibration anormale et entraîner un accident grave. • Pendant le fonctionnement, toutes les vis du moteur peuvent se desserrer en raison de la dilatation thermique du métal. Vérifiez et serrez de temps en temps. • Lorsque la soupape d'échappement est ternie par le carbone ou la boue, en particulier dans une atmosphère froide, retirez le cache-culbuteurs 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. •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

l'acheteur et l'utilisateur, et SAITO SEISAKUSHO CO., LTD. est exonéré de toute responsabilité.

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 soumis à la garantie.

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





Non.	Article	Qté	Non.	Article	Qté
01	Cylindre	5	47	Ressort de soupape et retenue	10ea
06	Piston	5		47-1,-2,48	
07	Axe de piston	5	48	Clavette (retenue de soupape)	dix
08	Retenue d'axe de piston	dix	49	Cache culbuteur	dix
09	Segment de piston	5	52	Contre-pignon et rondelle de butée	5ea
dix	Maître tige	1		52-1,-2,-3	
11	Bielle liée	4	53	Arbre de renvoi 53-1,-2	5ea
12-1L	Broche de lien	4			
14	Jeu de vis cylindriques	5 ensemble	69	Tuyau d'admission	5
	14-1,-2		78	Silencieux complet	1 jeu
15	Carter	1		78-1,-2,-3,-4,-5,-6,-7	
16	Carter de roulement arrière	1	82-1	Carburateur complet	1 jeu
17	Capot arrière A	1		82-1-1,-1-2,-1-3,-1-4,-1-5,-1-7,-1-8,-1-9,-1-13,-1	
18	Capot arrière B	1		-14,-1-15,-1-16,-1-17,-1-18,-1-19,-1-20,-1-21,-1-22,-1-23,-1	
19	Mamelon reniflard	1		-24,-1-25,-1-26,-1-27,-1-28,-1-29,	
20	Roulement à billes avant	1		-1-31,31-6,85,88B,89,90-1,91-1,131	
22	Roulement à billes arrière	1	85	Vanne à pointe principale	1
23	Vilebrequin	1		85,90-1	
27	Collet conique et bride d'entraînement	1ea	88B	La manette des gaz	1
	27-1,-2			88B,90-1	
28	Rondelle d'hélice et écrou	1ea	89	Aiguille lente	1
	28-1,-2		90	Jeu de vis et ressort de carburateur	1 jeu
31	Jeu de vis de carter	1 jeu		82-1-7,-1-8,-1-13,-1-16,-1-17,-1-26,-1-28,90-1,31-6	
32	Jeu de joints moteur	1 jeu	91	Jeu de joints de carburateur	1 jeu
	32-1,-2,-3,-4,-5,-6,-8			91-1,82-1-9,-1-14,-1-18,-1-20,-1-22,-1-31	
33	Carter d'engrenage à came	5	95	Kit support moteur	1 jeu
35	Engrenage à came	5	110	Écrou anti-desserrage	1
36	Arbre à cames	5	120	Bougie d'allumage (SP-2)	5
37	Jeu de rondelles en acier	5 ensemble	121	Plaque de retenue de goupille de liaison	1
38	Poussoir	dix	131	Adaptateur d'extension de papillon des gaz / vis de réglage	1
39	Poussoir	dix	140	Adaptateur à angle droit / écrou de silencieux	5
40	Couvercle de poussoir et joint en caoutchouc	10ea	152	Goupille à vis	1
	40-1,-2,-3		153	Système d'allumage électronique	1 jeu
41	Culbuteur	dix		153-1,-2,-3,-4	
42	Culbuteur vis et Écrou	10ea	160	Ensemble pompe	1 jeu
	42-1,-2			82-1-17,-1-18,-1-19,-1-20,-1-21,-1-22,-1-23,	
43	Goupille de culbuteur	dix		-1-24,-1-25,-1-26	
46	Vanne (entrée et sortie)	5 ensemble	170	Joint isolant pour carburateur	1
			175	mamelon de lubrification initial	1

