

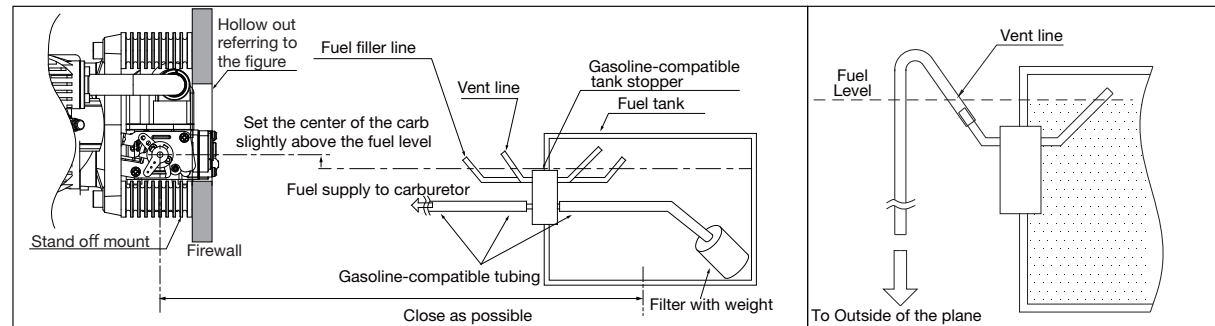
SAITO FG-100TS Instruction Manual

Specifications

Bore	φ43.6mm x 2	Stroke	33.6mm x 2	Disp.	100.3cc	Applications	Acro-2st 70cc class Scale 2-st 70cc-100cc class
Weight (approx.)	Main Body: 4,040 g / Mufflers: 180g / Ignition: 160g			RPM range	Aprox. 1,000–6,000rpm	Max on ground	Approx. 5,500–6,000rpm
Propeller	Plug	CM-6	Battery for ignition system	Voltages: 6–8V, greater than 1,000mA			
Standard Accessories	<ul style="list-style-type: none"> Limit gauge (0.1t) for tappet adjustment (1 pc) Spark plug[CM-6](Attached to the engine) (2 pcs) Ignition system (w/sensor) (1 set) Stand off mount (1 set) 		<ul style="list-style-type: none"> Spanner for tappet adjusting lock nut (1 pc) Muffler set (1 set) Muffler bracket (1 set) Hexagonal wrench (1 pc) 		<ul style="list-style-type: none"> Carburetor adjustment bar (1 pc) Choke bar (1 pc) Plug wrench (1 pc) 		
Optional Parts	<ul style="list-style-type: none"> Filter with weight [G36-154] Tappet adjusting kit [120S-161] Durable tube for Gasoline (1m) [G36-155] Digital tachometer [G17-167] 						

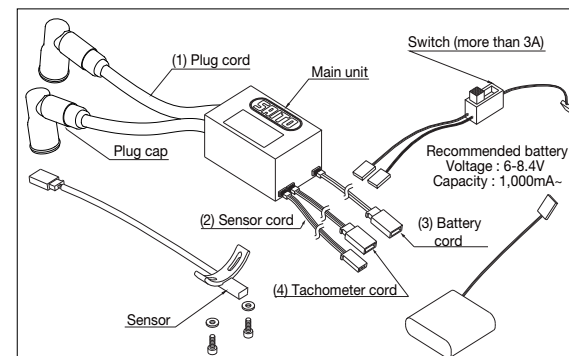
1. Fuel

- The fuel is mixture of regular gasoline or high-octane gasoline and high-quality 2-stroke engine oil.
- [Example of oil recommendation]
 - Klotz KL-200 Original Techniplat
 - Deluxe Materials PowerModel 2T-S etc.
- Be sure to use the mixture "gasoline : oil = 15–20 : 1" by volume ratio. (Ex. 1000ml of gasoline should be mixed with more than 50ml of oil).
- During the break-in process, use 15:1 mixed fuel to ensure the best lubrication for initial running.
- Any damage caused by the fuel used, in which the oil ratio is lower than 20:1 will not be covered by warranty.
- Do not use gasoline containing ethanol. It may cause not only power loss but also corrosion inside the engine.



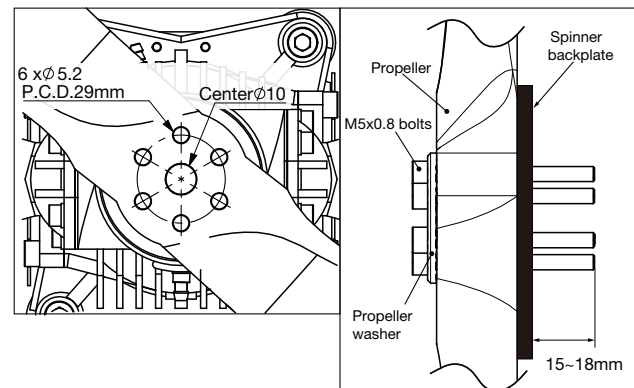
2. Ignition

- Ignition arrangement—Place the main unit as far from other electrical devices as possible.
 - Plug cord (meshed high tension cord)
 - 2 cords compatible for left/right cylinder. Insert the cap deeply into the plug to make sure it will not come off.
 - Sensor cord
 - Connect with the cord from the sensor attached to the engine.
 - Battery cord (black/red cord)
 - Use a fully charged battery that has adequate spec. (6-8.4V, more than 1000mA is recommended.).
 - Between the battery and main unit, make sure to set a heavy duty switch whose capacity is higher than 3A.
 - Tachometer cord
 - Connect the digital tachometer (Option). Otherwise the connector is normally vacant.



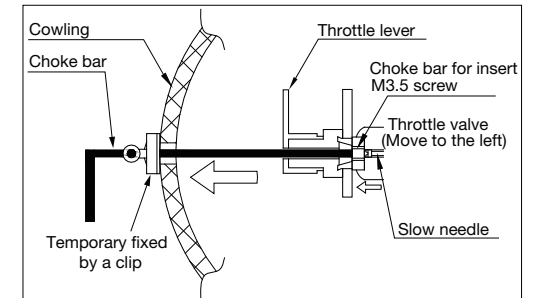
3. Propeller

- Recommended propeller is Mejzlik 26 x 12.
- Use a well-balanced one. Never use the propeller that has been scratched or damaged even if slightly.
- Open a hole exactly in propeller hub (boss) in advance as shown in the right figure using drilling tool and propeller washer.
- Pass the propeller through the shaft and tighten the six bolts inserting the propeller washer in the order of diagonal. The appropriate length of the bolts may be different depending on the thickness of the propeller hub (boss). Depending on the propeller and spinner backplate you use, use M5 x 0.8 bolts with length that protrude 15–18mm. (Screw length of standard accessory is 55mm).
- As the propeller is compressed slightly, tighten the 6 bolts every hour of operation.



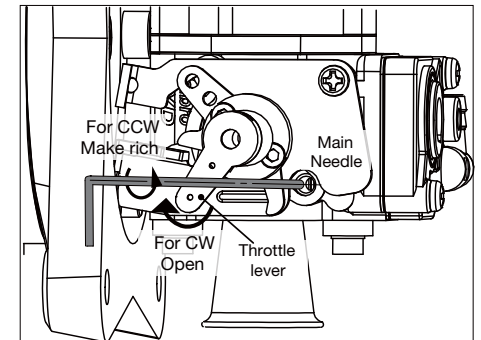
4. Method of choke (No need when you use starter.)

- Choking is the means by which fuel is fed to the engine when you start it by hand flipping. Thus it is unnecessary when using starter. Starting with a electric starter is recommended for safety.
- During choking, be sure to turn off the ignition switch.
- As shown in the fig, pass the choke bar (with M3.5 thread on its tip) through the hole in the cowling. Then turn the bar to insert into the M3.5 internal thread at the center of the throttle lever.
- Fully close the throttle and pull the choke bar and fix it with a clip or clamp as shown in the fig so that it may not go back to the previous position.
- Grasp the prop by hand and turn it several times in the direction of normal operation (CCW) until the carburetor generates hissing-like sound. After hearing this sound for about 5 times, quickly flip the prop approximately 10 times.
- Remove the choke bar. Then power on the ignition system and flip the prop quickly to start the engine. If the engine doesn't start, repeat the choking procedure.



5. Break-in MOST IMPORTANT!!

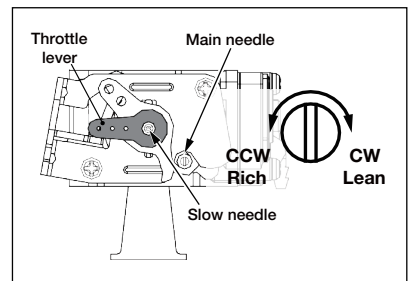
- Before starting the engine, inject a suitable amount (approx. 20~30cc) of engine oil into the lubrication nipple on the crank-case using a syringe or pump while turning the propeller by hand. After that, plug this nipple. As excess is discharged from the breather nipple, attach a tube to the breather nipple.
- Prop-recommendation : Mejzlik-26 x 12.
- Use 15:1 fuel:oil ratio for break-in.
- Never make the fuel mixture lean during Break-in. It could cause seizure even during idling or low speed running.
- Before starting the engine, open the main needle Approx. 3 turns open (CCW) from fully closed.
- Start the engine (using a starter is recommended for safety).
- Run for about 30 seconds at low speed to warm up.
- Open the throttle gradually up to over half open. In the meantime turn the main needle CCW. Continue to turn the main needle CCW until the RPM declines, keeping the throttle opened over half.
- If opening main needle doesn't drop RPM, then open the slow needle too.
- Run in this very rich condition for 1 liter of fuel.
- Now "initial" break-in is done.



6. Adjustment of carburetor after initial break-in

- Needle reference position (Set after initial break-in)
 - Start the engine after adjusting the needle to the following reference value.
 - Main needle: Approx. 2.5~3 turns CCW from fully closed.
 - Slow needle: Approx. 4 turns CCW from fully closed (Then throttle should be fully closed).
 - Actually, the best position of the needles vary depending on the prop, temperature, humidity and so on. Please adjust as necessary after observing the engine performance during flight.
- Peak adjustment
 - After starting the engine, warm up for approx. 30 seconds at low speed.
 - Achieve the peak at full throttle.
 - Turn the main needle CW gradually to the position where the RPM is greatest (the peak). Continuing to turn the needle CW past the peak could lead to seizure so turn it slowly and carefully. If the RPM suddenly decreases after passing the peak, instantly turn the main needle
 - Once achieving peak RPM, return the throttle to low speed. Make a note of the position of main needle at the peak at that time. (How many turns you did CW based on the reference value.)
- Slow needle adjustment
 - After achieving peak RPM, next is slow needle adjustment. Open the throttle from low RPM to full throttle quickly.
 - Turn the slow needle CCW slightly if the engine hesitates for a moment or stalls before the engine reaches max RPM because the mixture is too lean.

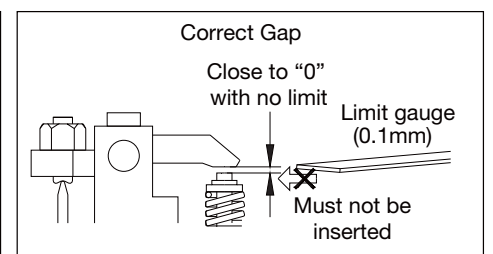
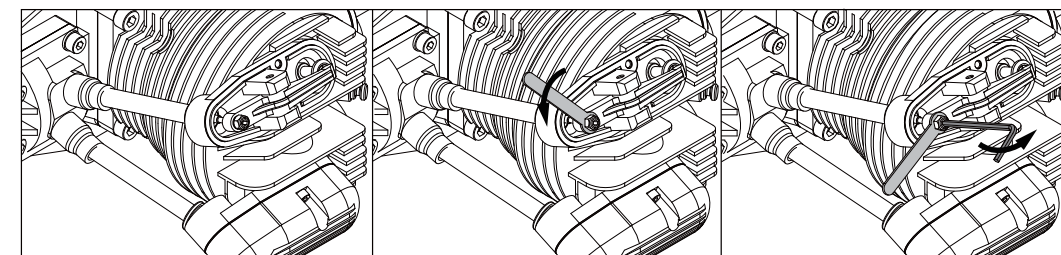
- Turn the slow needle CW slightly if the engine is slow to reach peak RPM (full throttle set) because the mixture is too rich.
- Adjust the slow needle as above until the RPM follows the throttle movement smoothly. The important point is to adjust the slow needle AFTER the main needle has been adjusted to its peak.
- Now break-in at ground level is done. Adjust tappets by the method described later.
- Pre-flight / Flight adjustment
 - When the slow needle adjustment is done, check the response by revving up from low speed to full throttle quickly several times.
 - Open the throttle fully and turn the main needle CCW approx. 60~90 degrees from the peak position. This is to make the fuel mixture richer in the air where the RPM get higher than on the ground.
 - After all adjustments are made, fly your aircraft and fine tune the engine according to the situation. Basically tuning should be done with the main needle. Readjustment of the slow needle is rarely needed if the first adjustment of the slow needle has been done successfully.



7. Tappet adjustment

The valve clearance should be checked and adjusted after break-in and every time after two hours while the engine is cold. Before adjusting tappet gaps, tighten up the screws around cylinders etc.

- Remove the spark plug and rocker arm covers of a cylinder. Then turn the prop CCW by hand to place the piston at TDC of compression stroke.
- Loosen the lock nut and adjust the gap by hexagonal wrench until you get the correct gap for both of intake & exhaust.
- Once the gap is set, tighten the lock nut and attach the plug and covers. Then do the same adjustment for the other cylinder.
- Turn the prop by hand to check if the compression is enough. If the gap is less than 0, the valve is always opened slightly and lose compression. Then adjust again.



Note

- As it uses oil-mixed fuel, the plane may sometimes get dirty from the exhaust.
- Use a reliable and well-balanced prop. Otherwise it may cause an abnormal vibration and could result in a serious accident.
- During operation, all engine screws can loosen due to metal heat expansion. Check and tighten occasionally.
- When the exhaust valve gets dull by carbon or sludge especially in cold atmosphere, remove the rocker cover and apply some anti-rust spray to the exhaust valve to help the valve to move smoothly.
- Pay attention to the surroundings so as not to disturb others by noise and exhaust.
- Always keep spectators stand behind the engine when operating the engine.
- As exhaust smoke is harmful, be careful not to breathe in or otherwise expose yourself to its harmful effects.
- Pay attention not to touch the rotating propeller when starting engine, and move to rear side of the aircraft once the engine is started.
- All responsibilities for the use of the engine, and other obligations and responsibilities based on laws, regulations, etc. are borne by the purchaser and the user, and SAITO SEISAKUSHO CO., LTD. is exempt from any responsibilities.

Warranty

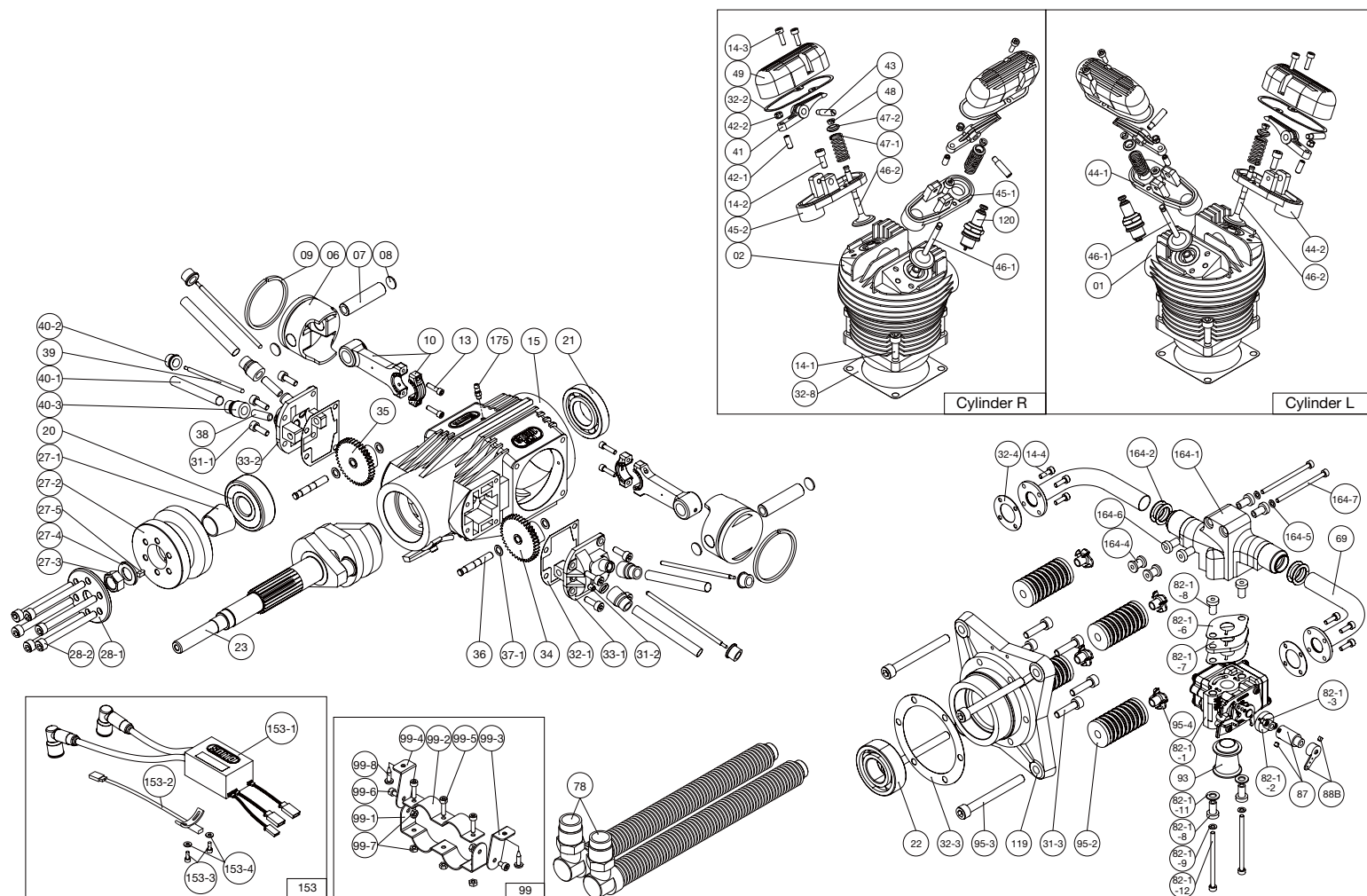
- If there is any deficiency from the factory concerning manufacture, please consult with the shop or distributor you bought from. Our company will be responsible for repair. However, any failure or trouble caused by unnecessary disassembly, modification, or other uses than those provided in the instruction manual is not subject to warranty.
- Ignition system is subject to the warranty only for initial failure. Once the system has been activated successfully, it will no longer be subject to warranty.

All specifications and models are subject to change without notice.



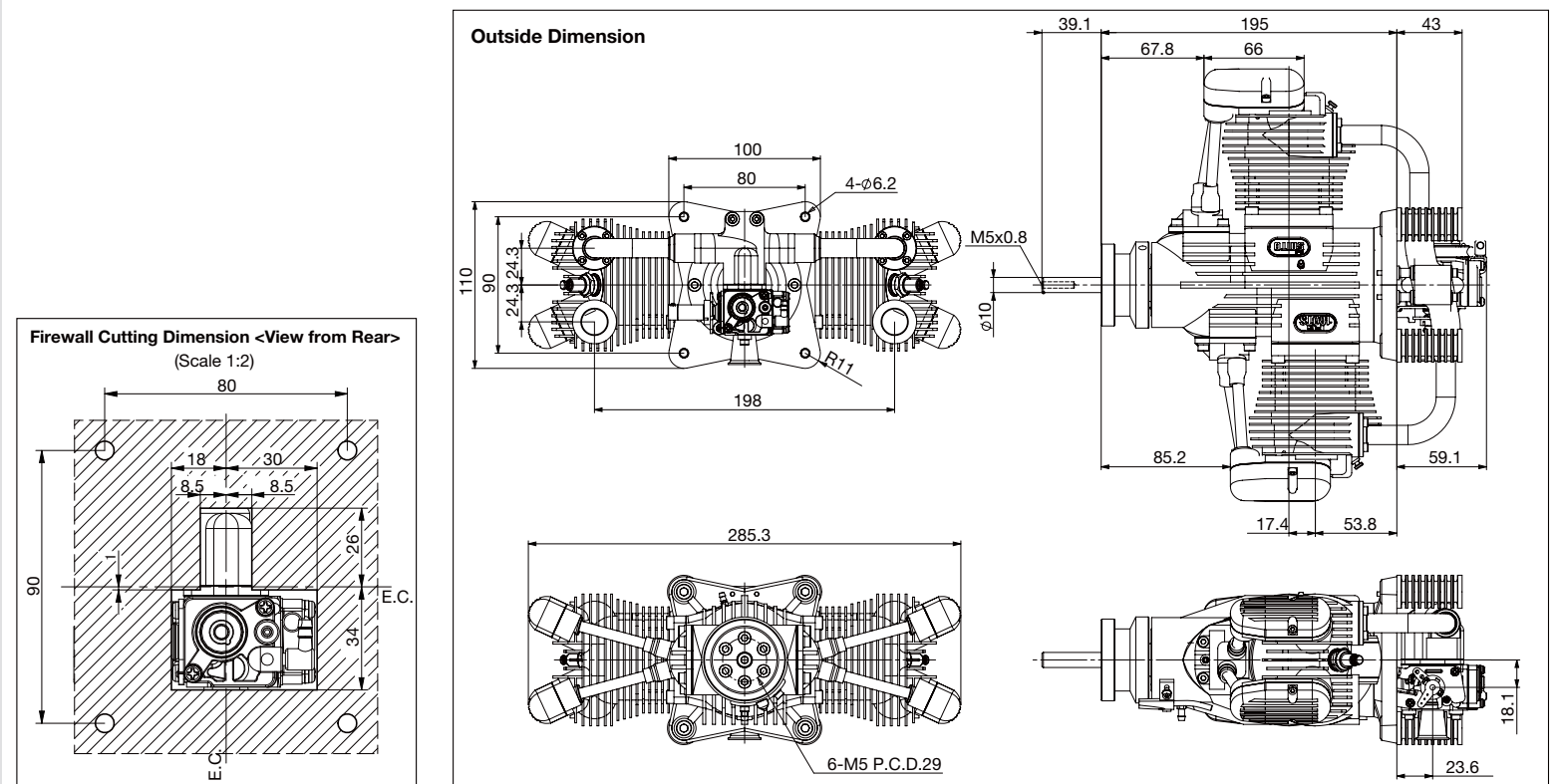
SAITO SEISAKUSHO, CO., LTD. www.saito-mfg.com

22-7, 3-chome, Tokagi, Ichikawa-shi, Chiba prefecture 272-0024, Japan Phone: 047-378-4156 FAX: 047-378-4155



No.	PART NAME	QTY
01	Cylinder (Left)	1
02	Cylinder (Right)	1
06	Piston	2
07	Piston Pin	2
08	Piston Pin Retainer	4
09	Piston Ring	2
10	Connecting Rod (Conrod)	2
13	Conrod Screw	4
14	Cylinder Screw Set (14-1, -2, -3, -4)	1 set
15	Crankcase	1
19	Breather Nipple	1
20	Front Bearing	1
21	Main Bearing	1
22	Rear Bearing	1
23	Crankshaft	1
27	Taper Collet & Drive Flange (27-1, -2)	1 set
27-3	Drive Flange Nut	1
27-4	Drive Flange Washer	1
27-5	Parallel Key	1
28	Prop Washer & Screw Set (28-1, -2)	1 set
31	Crankcase Screw Set (31-1, -2, -3)	1 set
32	Engine Gasket Set (32-1, -2, -3, -4, -8)	1 set
33-1	Cam Gear Housing for Cylinder (Left)	1
33-2	Cam Gear Housing for Cylinder (Right)	1
34	Cam Gear for Cylinder (Left)	1
35	Cam Gear for Cylinder (Right)	1
36	Cam Gear Shaft	1
37	Steel Washer	1
38	Tappet (Valve Lifter)	4

No.	PART NAME	QTY
39	Pushrod	4
40	Pushrod Cover & Rubber Seal (40-1, 2, -3)	1 set
41	Rocker Arm	4
43	Rocker Arm Pin	4
44-1	Intake Rocker Arm Bracket for Cylinder (Left)	1
44-2	Exhaust Rocker Arm Bracket for Cylinder (Left)	1
45-1	Intake Rocker Arm Bracket for Cylinder (Right)	1
45-2	Exhaust Rocker Arm Bracket for Cylinder (Right)	1
46-1	Intake Valve	2
46-2	Exhaust Valve	2
47	Valve Spring, Retainer, Cotter (47-1, -2, 48)	1 set
48	Cotter (Valve Spring retainer)	4
49	Rocker Arm Cover	4
69	Intake Pipe	1
78	Flexible Muffler	2
82-1	Carburetor Complete (82-1-1, -1-3, -1-6, -1-7, -1-8, -1-9, -1-11, -1-12, 87, 88, 93)	1 set
83-1	Carburetor Body Assembly (82-1-1, -1-2, -1-3, 88)	1 set
88B	Throttle Lever	1
90	Carburetor Screw Set (82-1-9, -1-11, -1-12)	1 set
91	Carburetor Gasket Set (82-1-6, -1-7, -1-8)	1 set
93	Air Funnel	1
95	Engine Mount Set (95-2, -3, -4)	1
99	Muffler Bracket Set (99-1, -2, -3, -4, -5, -6, -7, -8)	1 set
119	Rear Cover Mount	1
120	Spark Plug (NGK CM-6)	2
153	Electronic Ignition System (153-1, -2, -3, -4)	1 set
164	Intake Manifold (164-1, -2, -4, -5, -6, -7)	1 set
175	Initial Lube Nipple	1



SAITO FG-100TS Manuel d'instruction

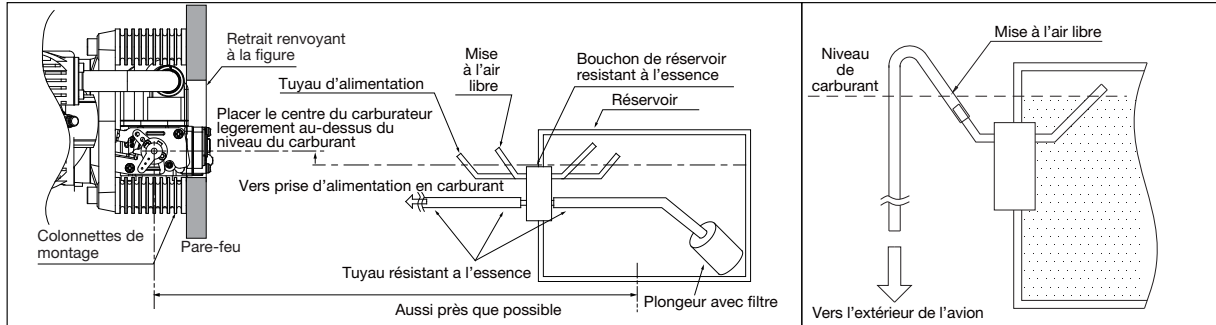
Caractéristiques techniques

Alésage	φ43,6 mm x 2	Course	33,6 mm x 2	Cylindrée	100,3cc	Applications	Classe 70cc Acro-2st Classe 70cc-100cc Scale 2-st
Poids (env.)	Moteur : 4 040 g/Silencieux : 180 g/Allumage : 160 g			Régime pratique	env. 1,000–6,000 rpm	Max au sol	Env. 5,500–6,000 rpm
Hélice		Bougie	CM-6	Batterie pour système d'allumage	Tension : 6–8V, supérieure à 1,000 mA		
Accessoires standards	<ul style="list-style-type: none"> Jauge (0,1t) pour réglage poussoir de soupape 1pc Bougie(CM-6)(montée sur moteur) 2 pcs Système d'allumage (avec capteur) 1 ensemble Colonnnettes de montage 1 ensemble 		<ul style="list-style-type: none"> Clé pour l'écrou de blocage d'ajustement du poussoir de la soupape 1 pc Ensemble de silencieux 1 ensemble Support de silencieux 1 ensemble 		<ul style="list-style-type: none"> Clé hexagonale 1 pc Barre de réglage du carburateur 1 pc Barre d'étranglement 1 pc Clé à bougie 1 pc 		
Pièces optionnelles	<ul style="list-style-type: none"> Plongeur avec filtre [G36-154] Kit de réglage du poussoir de la soupape [120S-161] Tuyau résistant à l'essence (1 m) [G36-155] Tachymètre numérique [G17-167] 						

1. Carburant

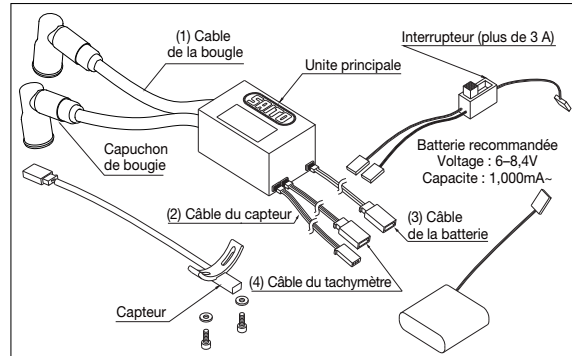
- Le carburant est un mélange d'essence régulière ou d'essence à indice d'octane élevé et d'huile à moteur deux temps de qualité supérieure.
- [Exemple d'huiles recommandées]
 - Klotz KL-200 Original Techniplate
 - Deluxe Materials PowerModel 2T-S etc.
- S'assurer d'utiliser le mélange « essence:huile=15~20 : 1 » par rapport de volume. (Ex. 1 000 ml d'essence doivent être mélangés avec au moins 50 ml d'huile).

- Pour le rodage du moteur, utiliser du carburant mélangé 15:1 pour assurer une lubrification optimale pour la mise en marche initiale.
- Tout dommage causé par un carburant dans lequel le ratio d'huile est inférieur à 20:1 ne sera pas couvert par la garantie.
- Ne pas utiliser d'essence qui contient de l'éthanol. Cela peut entraîner une perte de puissance et de la corrosion à l'intérieur du moteur.



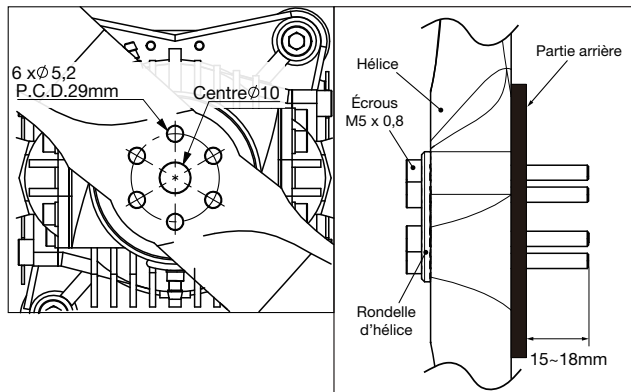
2. Allumage

- Configuration de l'allumage - Placer l'unité principale aussi loin que possible d'autres appareils électriques.
 - Câble de la bougie (blindé avec tresse haute tension)
 - 2 câbles compatibles avec le cylindre gauche/droit. Insérer profondément le capuchon de la bougie dans la bougie pour s'assurer qu'il reste en place.
 - Câble du capteur
 - Brancher au câble du capteur fixé au moteur.
 - Câble de la batterie (câble noir/rouge)
 - Utiliser une batterie complètement chargée qui a des caractéristiques adéquates. (6-8,4 V, 1000 mA ou plus, recommandé). Entre la batterie et l'unité principale, s'assurer d'utiliser un interrupteur robuste dont la capacité est supérieure à 3 A.
 - Câble du tachymètre
 - Brancher le tachymètre numérique (facultatif). Sinon, le connecteur n'est pas utilisé.



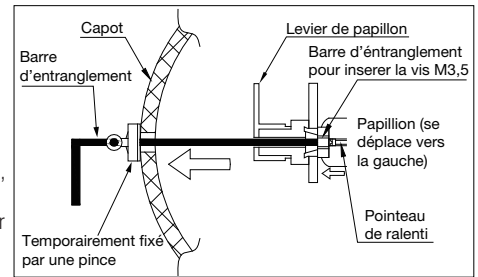
3. Hélice

- L'hélice recommandée est une hélice Mejzlik 26 x 12.
- Utiliser une hélice bien équilibrée. Ne jamais utiliser une hélice qui a été égratignée ou endommagée, même légèrement.
- Ouvrir un trou exactement dans le moyeu de l'hélice à l'avance comme montré dans la figure de droite au moyen d'un outil à percer et d'une rondelle d'hélice.
- Passer l'hélice dans l'arbre et serrer les six écrous en insérant la rondelle d'hélice dans l'ordre de la diagonale. La longueur appropriée des écrous peut varier selon l'épaisseur du moyeu de l'hélice. Selon l'hélice et la partie arrière utilisées, utiliser les écrous M5 x 0,8 avec une longueur qui dépasse de 15~18 mm. (La longueur de la vis des accessoires standards est 55 mm).
- Alors que l'hélice est légèrement comprimée, resserrer les 6 écrous toutes les heures de fonctionnement.



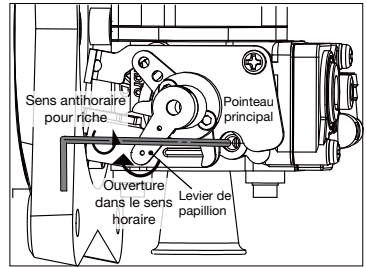
4. Méthode de l'étranglement (pas nécessaire si vous utilisez un démarreur)

- L'étranglement est le moyen par lequel le carburant est alimenté au moteur par un démarrage à la main. Cette méthode n'est donc pas nécessaire lorsque vous utilisez un démarreur. Il est recommandé de démarrer avec un démarreur électrique puisque cela est sécuritaire.
- Durant l'étranglement, s'assurer d'éteindre l'interrupteur d'allumage.
- Comme montré dans la figure, passer la barre d'étranglement (avec le filetage M3.5 à l'extrémité) dans le trou du capot. Visser ensuite la barre dans le filetage interne M3.5 au centre du levier de papillon.
- Fermer complètement le papillon, tirer sur la barre d'étranglement et la fixer avec une pince ou un serre-joint, comme montré dans la figure, afin qu'elle ne puisse pas revenir dans sa position initiale.
- Prendre l'hélice à la main et la tourner plusieurs fois dans le sens du fonctionnement normal (sens antihoraire) jusqu'à ce que le carburateur émette un son semblable à un sifflement. Après avoir entendu ce son environ 5 fois, faire tourner rapidement l'hélice environ 10 fois.
- Retirer la barre d'étranglement. Allumer le système d'allumage et faire tourner l'hélice pour démarrer rapidement le moteur. Si le moteur ne démarre pas, recommencer la procédure d'étranglement.



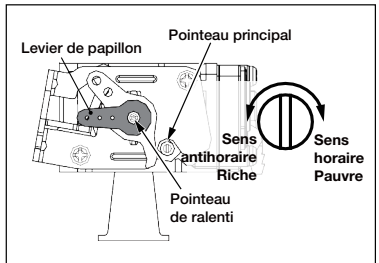
5. Rodage LE PLUS IMPORTANT!

- Avant de démarrer le moteur, injecter une quantité adéquate (environ 20~30cc) d'huile à moteur dans le mamelon de lubrification sur le carter-moteur au moyen d'une seringue ou d'une pompe, tout en tournant l'hélice à la main. Après cela, brancher ce mamelon. Alors que l'excédent s'écoule du mamelon de reniflard, fixer un tube au mamelon de reniflard.
- Recommandation relative à l'hélice : Mejzlik-26 x 12.
- Utiliser un ratio carburant:huile 15:1 pour le rodage.
- Ne jamais utiliser un mélange de carburant pauvre durant le rodage. Cela pourrait entraîner un grippage, même durant un fonctionnement au ralenti ou à basse vitesse.
- Avant de démarrer le moteur, ouvrir le pointeau principal d'environ 3 tours (sens antihoraire) à partir de la position fermée.
- Démarrer le moteur (avec un démarreur électrique aux fins de sécurité).
- Faire fonctionner durant environ 30 secondes à basse vitesse pour le réchauffer.
- Ouvrir le papillon graduellement jusqu'à un peu plus de la moitié de l'ouverture. Tourner en même temps le pointeau principal dans le sens antihoraire jusqu'à ce que les RPM diminuent, en gardant le papillon ouvert à plus de la moitié.
- Si l'ouverture du pointeau principal ne diminue pas les RPM, ouvrez également le pointeau de ralenti.
- Faire tourner le moteur dans cette condition très riche pour 1 litre de carburant.
- Le rodage initial est maintenant terminé.



6. Réglage du carburateur après le rodage initial

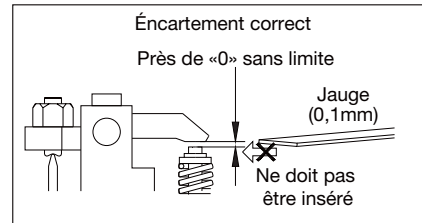
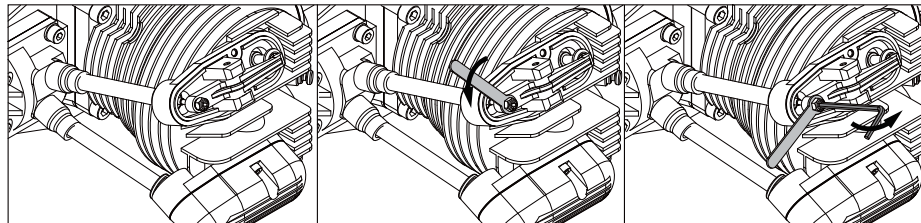
- Position de référence des pointeaux (réglage après le rodage initial)
 - Démarrer le moteur après le réglage du pointeau à la valeur de référence suivante.
 - Pointeau principal : Environ 2,5 à 3 tours dans le sens antihoraire à partir de la position fermée.
 - Pointeau de ralenti : Environ 4 tours dans le sens antihoraire à partir de la position fermée (le papillon doit alors être complètement fermé).
 - En fait, la meilleure position des pointeaux varie en fonction de l'hélice, de la température, de l'humidité, etc. Ajuster les réglages en fonction des performances du moteur observées en vol.
- Réglage du régime maximal
 - Lorsque le moteur est démarré, le laisser se réchauffer durant environ 30 secondes à basse vitesse.
 - Atteindre le plein régime.
 - » Tourner le pointeau principal dans le sens horaire graduellement à une position permettant d'obtenir le RPM maximal (le pic). Tourner davantage le pointeau dans le sens horaire au-delà du régime maximal peut entraîner un grippage, il faut donc le tourner lentement et avec précaution. Si les RPM chutent soudainement après avoir dépassé le régime maximal, tourner immédiatement le pointeau principal
 - Une fois le RPM maximal atteint, ramener le papillon à basse vitesse. Noter la position du pointeau principal au régime maximal. (Le nombre de tours effectués dans le sens horaire à partir de la valeur de référence.)
- Réglage du pointeau de ralenti
 - Après avoir atteint le RPM maximal, il faut ensuite procéder à l'ajustement du pointeau de ralenti. Ouvrir le papillon pour passer rapidement d'un RPM bas à un plein régime.
 - Tourner légèrement le pointeau de ralenti dans le sens antihoraire si le moteur hésite un instant ou cale avant d'atteindre le RPM maximal parce que le mélange est trop pauvre.
 - Tourner légèrement le pointeau de ralenti dans le sens antihoraire si le moteur prend du temps à atteindre son RPM maximal (plein régime établi) parce que le mélange est trop riche.
 - Ajuster le pointeau de ralenti comme susmentionné jusqu'à ce que le RPM suive le mouvement du papillon. Il est important de régler le pointeau de ralenti APRÈS que le pointeau principal ait été ajusté à son régime maximal.
 - Le rodage au sol est maintenant terminé. Réglage des soupapes selon la méthode mentionnée ci-dessous.
- Réglage avant/pendant le vol.
 - Lorsque le réglage du pointeau de ralenti est effectué, vérifier la réponse en passant rapidement à plusieurs reprises d'une basse vitesse au plein régime.
 - Ouvrir complètement le papillon, puis tourner le pointeau principal dans le sens antihoraire d'environ 60 à 90 degrés à partir de la position du régime maximal. Le mélange de carburant sera alors plus riche dans l'air lorsque le RPM augmente qu'au sol.
 - Lorsque tous les réglages sont effectués, faire voler l'appareil et ajuster le moteur selon la situation. Le réglage de précision doit être effectué avec le pointeau principal. Le réajustement du pointeau de ralenti est rarement requis son premier réglage a été effectué correctement.



7. Réglage des soupapes

Le jeu des soupapes doit être vérifié et réglé après le rodage et après toutes les deux heures quand le moteur est froid. Avant le réglage, resserrer les vis de fixation des cylindres, etc.

- Démonter les bougies et les couvre culbuteurs d'un cylindre. Tourner ensuite l'hélice à la main dans le sens antihoraire pour placer le piston au PMH de la course de compression.
- Desserrer l'écrou de blocage et régler le jeu avec la clé hexagonale jusqu'à ce que vous obteniez l'écartement correct à l'admission et à l'échappement.
- Lorsque l'écartement est réglé, serrer l'écrou de blocage et placer la bougie et les couvre culbuteurs. Procéder de la même façon pour les autres cylindres.
- Tourner l'hélice à la main pour vérifier s'il y a assez de compression. Si l'écartement est inférieur à 0, la soupape est toujours légèrement ouverte et fait donc perdre de la compression. La régler à nouveau.



Remarque

- Puisqu'elle utilise un mélange de carburant et d'huile, il arrive que l'avion soit souillé par l'échappement.
- Utiliser une hélice fiable et bien équilibrée. Sinon l'hélice pourrait entraîner des vibrations anormales et un accident grave.
- Durant l'utilisation, les vis tout autour du moteur peuvent se desserrer à cause de la dilatation du métal. Il faut les vérifier et les resserrer.
- Quand la soupape d'échappement se retrouve souillée par des résidus de carbone et de suies, spécialement en atmosphère froide, démonter le couvre culbuteur et appliquer un peu d'antirouille sur la soupape d'échappement pour l'aider à bouger librement.
- Vérifier l'environnement enfin de ne pas déranger en raison du bruit ou de l'échappement.
- S'assurer que les spectateurs se tiennent toujours derrière le moteur lorsqu'il est en marche.
- La fumée qui s'échappe de l'échappement est nocive, ne pas la respirer ni s'exposer à ses effets nocifs.
- Lors du démarrage du moteur, faire attention de ne pas toucher l'hélice en rotation et se déplacer à l'arrière de l'appareil lorsque le moteur est en marche.
- De plus, toute la responsabilité pour l'utilisation du moteur, les autres obligations et responsabilités pour le respect des lois, réglementations, etc. sont supportées par le propriétaire et utilisateur, et la société SAITO SEISAKUSHO CO., LTD est dégagée de toutes responsabilités.

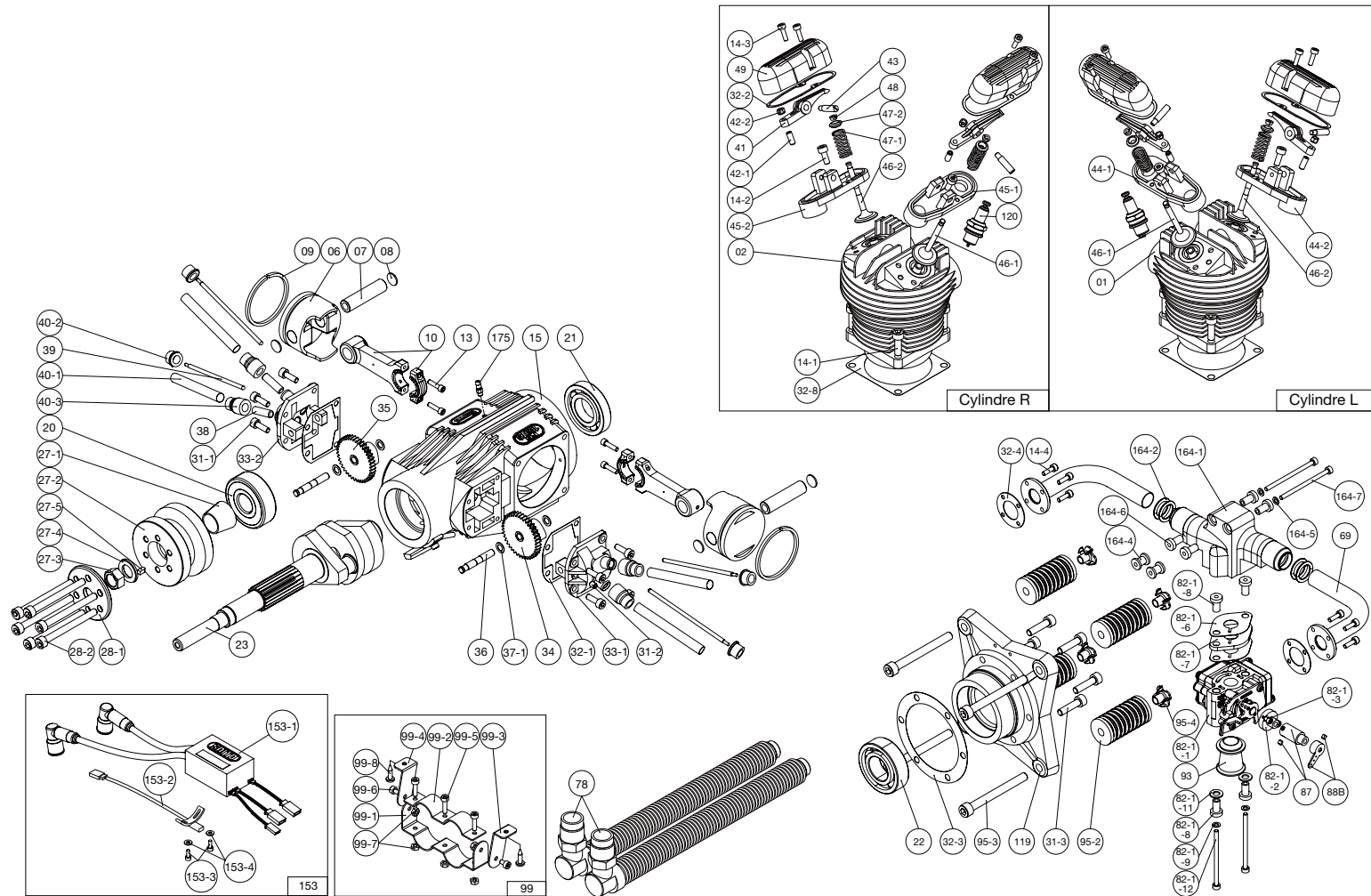
Garantie

- S'il y avait une quelconque déficience concernant la fabrication, communiquer avec le magasin ou le fournisseur où l'achat a été effectué. Notre société sera responsable de la réparation. Cependant, tout erreur ou trouble causés par un démontage non nécessaire, modification ou autres utilisations que celles décrites dans ce manuel ne sont pas pris en compte au titre de la garantie.
- Le système d'allumage est couvert par la garantie uniquement pour une panne initiale. Lorsque le système a été activé avec succès, il ne sera plus couvert par la garantie.

Toutes les caractéristiques et modèles sont sujets à modifications sans préavis.

SAITO SAITO SEISAKUSHO, CO., LTD. www.saito-mfg.com

22-7, 3-chome, Tokagi, Ichikawa-shi, Chiba prefecture 272-0024, Japan Phone: 047-378-4156 FAX: 047-378-4155



No.	NOM DE LA PIÈCE	QTÉ
01	Cylindre (gauche)	1
02	Cylindre (droit)	1
06	Piston	2
07	Axe de piston	2
08	Goupille de retenue de l'axe de piston	4
09	Segment de piston	2
10	Bielle (Conrod)	2
13	Vis de bielle	4
14	Ensemble de vis des cylindres (14-1, -2, -3, -4)	1 ensemble
15	Carter-moteur	1
19	Mamelon de reniflard	1
20	Palier avant	1
21	Mamelon de reniflard	1
22	Palier arrière	1
23	Vilebrequin	1
27	Pince conique et bride d'entraînement (27-1, -2)	1 ensemble
27-3	Écrou de bride d'entraînement	1
27-4	Rondelle de bride d'entraînemen	1
27-5	Clé parallèle	1
28	Rondelle et ensemble de vis de l'hélice (28-1, -2)	1 ensemble
31	Ensemble de vis de carter-moteur (31-1, -2, -3)	1 ensemble
32	Ensemble de joints d'étanchéité du moteur (32-1, -2, -3, -4, -8)	1 ensemble
33-1	Carter de pignon d'arbre à cames pour cylindre (gauche)	1
33-2	Carter de pignon d'arbre à cames pour cylindre (droit)	1
34	Pignon d'arbre à cames pour cylindre (gauche)	1
35	Pignon d'arbre à cames pour cylindre (droit)	1
36	Arbre de pignon d'arbre à cames	1
37	Rondelle en acier	1
38	Poussoir de soupape	4

No.	NOM DE LA PIÈCE	QTÉ
39	Tige de poussoir	4
40	Enveloppe et joint en caoutchouc de poussoir (40-1, 2, -3)	1 ensemble
41	Culbuteur	4
43	Goupille de culbuteur	4
44-1	Support de culbuteur d'admission pour le cylindre (gauche)	1
44-2	Support de culbuteur d'échappement pour le cylindre (gauche)	1
45-1	Support de culbuteur d'admission pour le cylindre (droit)	1
45-2	Support de culbuteur d'échappement pour le cylindre (droit)	1
46-1	Soupape d'admission	2
46-2	Soupape d'échappement	2
47	Ressort de soupape, retenue, clavette (47-1, -2, 48)	1 ensemble
48	Clavette (retenue du ressort de soupape)	4
49	Couvre culbuteur	4
69	Tuyau d'admission	1
78	Silencieux flexible	2
82-1	Carburateur complet (82-1-1, -1-3, -1-6, -1-7, -1-8, -1-9, -1-11, -1-12, 87, 88, 93)	1 ensemble
83-1	Assemblage du corps du carburateur (82-1-1, -1-2, -1-3, 88)	1 ensemble
88B	Levier de papillon	1
90	Ensemble de vis du carburateur (82-1-9, -1-11, -1-12)	1 ensemble
91	Ensemble de joints d'étanchéité du carburateur (82-1-6, -1-7, -1-8)	1 ensemble
93	Tunnel d'air	1
95	Ensemble de support du moteur (95-2, -3, -4)	1
99	Ensemble de support du silencieux (99-1, -2, -3, -4, -5, -6, -7, -8)	1 ensemble
119	Plaque de montage arrière	1
120	Bougie (NGK CM-6)	2
153	Système d'allumage électronique (153-1, -2, -3, -4)	1 ensemble
164	Collecteur d'admission (164-1, -2, -4, -5, -6, -7)	1 ensemble
175	Mamelon de lubrification initiale	1

