Stand: Juli 2021

FG-61TS Bedienungsanleitung

Technische Daten

Bohrung	Φ37,2 mm x 2	Hub	28 mm x 2	Hubraum	60,9 ccm	Anwendungen	Benzin 50-ccm³-Klasse
Gewicht (ca.)	Motor 2.090 g / Schalldämpfer: 100 g / Zündung: 170 g			üblicher Drehzahlbereich	1.500-7.400 U/min	Maximal auf dem Boden	ca. 6.200–7.400 U/min
Propeller	D21"~23" x P10"xP11	Zündkerze	CM-6	Akku für Zündsystem	Spannung: 6–12 V, mehr als 1.000 mA※		
Standard Zubehör	•Messlehre (0,1 t) für die Einstellung der Ventilstößel 1 Stück •Schraubenschlüssel für die Einstellmutter der Ventilstößel 1 Stück •Vergasereinstellstange 1 Stück •Zündkerze [CM-6] (am Motor angebracht) 2 Stück •Auspuffanlage 1 Satz •Choke-Gestänge 1 Stück •Zündanlage (mit Sensor) 1 Satz •Schalldämpferhalterung 1 Satz •Steckschlüssel 1 Stück •Motordistanzen 1 Satz •Sicherungsmutter 1 Stück •Sechskantschlüssel 1 Satz						
Optionale Teile	•Tankpendelfilter [G36-154] •Schlauch für Benzin (1 m) [G36-155] •Aluminium-Spinnermutter [57T-30] •Ventilspiel-Einstellsatz [120S-161] • Digital Tachometer [G17-167]						

※Wenn Sie einen Lipo-Akku verwenden, empfehlen wir eine Kapazität von weniger als 2.500 mA und eine Entladerate von weniger als 30C.

1. Kraftstoff

●Der Kraftstoff ist eine Mischung aus handelsüblichem Normalbenzin und zuverlässigem Öl für Zweitaktmotoren.

●[Beispiel für eine Ölempfehlung]

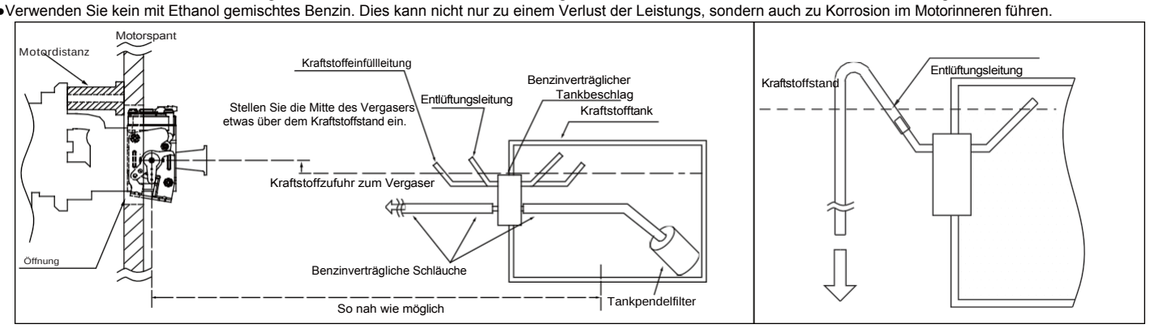
➨ Klotz KL-200 Original Techniplate •Deluxe Materials PowerModel 2T-S •ENEOS RACING SPEC PRO-2T (SAITO STANDARD) usw. Wenn solche Öle in Ihrem Land nicht erhältlich sind, fragen Sie bitte den offiziellen SAITO-Vertriebspartner in Ihrem Land nach einer Alternative.

●Achten Sie darauf, das Mischungsverhältnis „Benzin : Öl = 15~20 : 1" nach Volumen zu verwenden. (Beispiel: 1000 ml Benzin sollten mit mehr als 50 ml Öl gemischt werden).

● Verwenden Sie während des Einlaufvorgangs ein Kraftstoffgemisch im Verhältnis 15:1, um eine optimale Schmierung während der ersten Betriebsphase zu gewährleisten.

●Für Schäden, die durch die Verwendung von Kraftstoff mit einem Ölanteil von weniger als 20:1 verursacht werden, wird keine Gewährleistung übernommen.

●Verwenden Sie kein mit Ethanol gemischtes Benzin. Dies kann nicht nur zu einem Verlust der Leistungs, sondern auch zu Korrosion im Motorinneren führen.



2. Zündung

●Befestigen Sie die Zündung so weit wie möglich von anderen elektrischen Geräten entfernt auf.

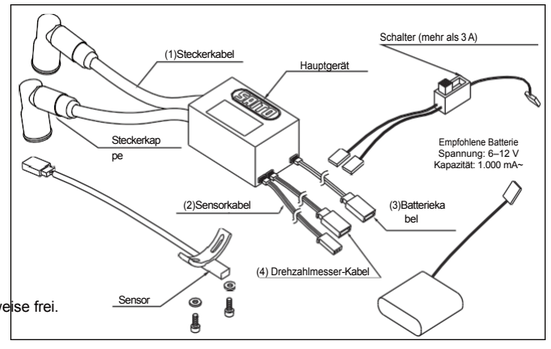
●Platzieren Sie die beiden Schalter für die Zündung und den RC-Empfänger so weit wie möglich voneinander entfernt.

(1)Zündkerzenanschlusskabel (geflochtenes Hochspannungskabel)
2 Kabel, kompatibel für linken/rechten Zylinder. Stecken Sie den Kerzenanschlussstecker tief auf die Zündkerze um sicherzustellen, dass sie sich nicht löst.

(2) Sensorkabel
Verbinden Sie das Kabel mit dem am Motor angebrachten Sensor.

(3) Akkuanschlusskabel (schwarzes/rotes Kabel)
Verwenden Sie eine vollständig geladenen Akku mit ausreichender Leistung (6–12 V, mehr als 1000 mA empfohlen). Stellen Sie sicher, dass zwischen Akku und Zündung ein Hochleistungsschalter mit einer Leistung von mehr als 3 A installiert ist.

(4) Tachometerkabel (optional)
Schließen Sie den digitalen Drehzahlmesser (Option) an. Andernfalls bleibt der Anschluss normalerweise frei.



3. Propeller

●Der Standardpropeller ist Mejzlik D22"xP10", der ca. 7.000 U/min erreicht (oder Falcon D22"xP10", der ca. 6.500 U/min erreicht).

Eine größere Größe oder ein größerer Steigung kann aufgrund von Überlastung zu einem Motorschaden führen.

●Verwenden Sie einen gut ausbalancierten Propeller. Verwenden Sie niemals einen Propeller, der auch nur geringfügig zerkratzt oder beschädigt ist.

●Da der Propeller leicht zusammengedrückt wird, ziehen Sie die Propellermutter nach jeder Betriebsstunde fest.

4. Verfahren zum Choken (nicht erforderlich bei Verwendung des Anlassers)

※Choke ist die Vorrichtung, mit der dem Motor beim Starten per Hand Kraftstoff zugeführt wird. Bei Verwendung eines Anlassers ist dies nicht erforderlich. Aus Sicherheitsgründen wird das Starten mit einem Elektrostarter empfohlen.

●Bohren Sie vorab ein kleines Loch in die Verkleidung, um die Chokestange/die Einstellstange für die Leerlaufdrosselklappe einzuführen.

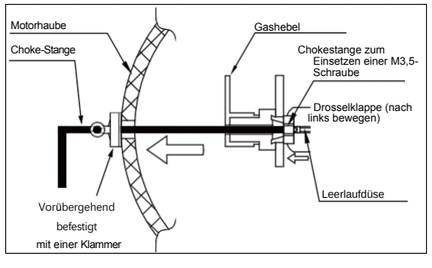
●Schalten Sie während des Chokierens unbedingt den Zündschalter aus.

●Wie in der Abbildung gezeigt, führen Sie die Choke-Stange (mit M3,5-Gewinde an der Spitze) durch die Öffnung in der Verkleidung. Drehen Sie dann die Stange, um sie in das M3,5-Innengewinde in der Mitte des Gashebels einzuführen.

●Schließen Sie die Drosselklappe vollständig, ziehen Sie die Choke-Stange und befestigen Sie sie mit einer Klammer oder Klemme, wie in der Abbildung, damit sie nicht in die vorherige Position zurückkehren kann.

●Fassen Sie den Propeller mit der Hand und drehen Sie ihn mehrmals in Richtung des normalen Betriebs (gegen den Uhrzeigersinn), bis der Vergaser ein zischendes Geräusch erzeugt. Nachdem Sie dieses Geräusch etwa 5 Mal gehört haben, drehen Sie den Propeller schnell etwa 10 Mal.

●Entfernen Sie die Choke-Stange. Schalten Sie dann die Zündung ein und drehen Sie den Propeller schnell, um den Motor zu starten .Wenn der Motor nicht anspringt, wiederholen Sie den Chokevorgang.



5. Einlaufen – SEHR WICHTIG!

●Vor dem Starten des Motors eine geeignete Menge (ca. 20 ~ 30cc) Motoröl in den Schmiernippel am Kurbelgehäuse mit einer Spritze oder Pumpe, während Sie den Propeller . Verschließen Sie anschließend diesen Nippel. Da überschüssiges Öl aus dem Entlüftungsnippel austritt, bringen Sie einen Schlauch am Entlüftungsnippel an.

●Empfohlene Luftschraube 22x10.

●Verwenden Sie für die Einlaufphase ein Kraftstoff-Öl-Verhältnis von 15:1.

● **Das Kraftstoffgemisch darf während** der Einlaufphase **niemals mager sein,** da dies selbst im Leerlauf oder bei niedrigen Drehzahlen zu einem Festfressen führen kann.

●Öffnen Sie vor dem Starten des Motors die Hauptnadel um ca. 3 Umdrehungen (gegen den Uhrzeigersinn) aus der vollständig geschlossenen Position.

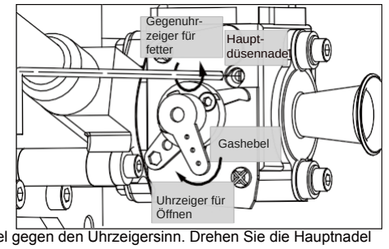
●Starten Sie den Motor (aus Sicherheitsgründen wird die Verwendung eines Anlassers empfohlen).

●Öffnen Sie kurz nach dem Start die Drosselklappe schrittweise bis zur Hälfte. Drehen Sie währenddessen die Hauptnadel gegen den Uhrzeigersinn. Drehen Sie die Hauptnadel weiter gegen den Uhrzeigersinn, bis die Drehzahl sinkt, **und halten Sie dabei die Drosselklappe mehr als halb geöffnet**.

●Wenn sich die Drehzahl durch Öffnen der Hauptdüse nicht verringert, öffnen Sie auch die Leerlaufdüse.

●Lassen Sie den Motor in diesem sehr fetten Zustand für 1 Liter Kraftstoff laufen.

●Nun ist die „Anfangseinstellung" abgeschlossen.



6. Einstellung des Vergasers nach der ersten Einlaufphase.

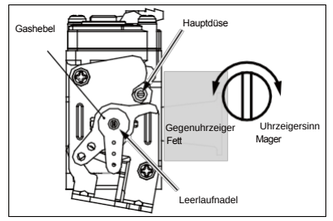
◇Nadel-Referenzposition (nach der ersten Einlaufphase einstellen)

●Starten Sie den Motor, nachdem Sie die Nadel auf den folgenden Referenzwert eingestellt haben Referenzwert eingestellt haben.

●Hauptnadel : Ca. 2,5 bis 3 Umdrehungen gegen den Uhrzeigersinn von der vollständig geschlossenen Position

●Leerlaufnadel: ca. 4 bis 5 Umdrehungen gegen den Uhrzeigersinn von der vollständig geschlossenen Position (dann sollte die Drosselklappe vollständig geschlossen sein)Tatsächlich variiert die optimale Position der Nadeln je nach Propeller, Temperatur, Luftfeuchtigkeit usw.

Bitte nehmen Sie die erforderlichen Anpassungen vor, nachdem Sie die Motorleistung während des Fluges beobachtet haben.



◇Spitzenanpassung

●Nach dem Starten des Motors ca. 30 Sekunden lang bei niedriger Drehzahl warmlaufen lassen.

●Erreichen Sie die Spitzenleistung bei Vollgas.

→Drehen Sie die Hauptnadel langsam im Uhrzeigersinn bis zu der Position, an der die Drehzahl am höchsten ist (der Spitzenwert). Wenn Sie die Nadel über den Spitzenwert hinaus weiter im Uhrzeigersinn drehen, kann dies zu einem Festfressen führen. Drehen Sie sie daher langsam und vorsichtig. Wenn die Drehzahl nach Überschreiten des Spitzenwerts plötzlich abfällt, drehen Sie die Hauptnadel sofort gegen den Uhrzeigersinn, um die Drehzahl wieder zu erhöhen. Andernfalls könnte der Motor schwer beschädigt werden.

●Sobald die maximale Drehzahl erreicht ist, stellen Sie die Drosselklappe wieder auf niedrige Drehzahl. Notieren Sie sich die Position der Hauptnadel am Scheitelpunkt zu diesem Zeitpunkt. (Wie viele Umdrehungen haben Sie im Uhrzeigersinn basierend auf dem Referenzwert vorgenommen)

◇Einstellung der Leerlaufdüsennadel

● Nachdem die maximale Drehzahl erreicht ist, folgt die Einstellung der Leerlaufdüsennadel Öffnen Sie die Drosselklappe schnell von niedriger Drehzahl bis zur Vollgasstellung.

●Wenn der Motor kurz zögert oder abstellt, bevor er die maximale Drehzahl erreicht, ist das Gemisch zu mager. Drehen Sie dann die Leerlaufdüsennadel leicht gegen den Uhrzeigersinn.

●Wenn der Motor die maximale Drehzahl nur langsam erreicht (bei Vollgas), ist das Gemisch zu fett. Drehen Sie dann die Langsamdüse leicht im Uhrzeigersinn.

●Stellen Sie die Leerlaufdüsennadel wie oben beschrieben ein, bis die Drehzahl der Drosselklappenbewegung reibungslos folgt. Wichtig ist, dass Sie die Leerlaufnadel erst einstellen.NACHDEM Sie die Hauptnadel auf ihren Höchstwert eingestellt haben.

● Nun ist die Einlaufphase am Boden abgeschlossen. Stellen Sie die Ventilstößel wie später beschrieben ein.

◇Einstellung vor dem Flug / während des Fluges

● Wenn die Einstellung der Leerlaufdüsennadel abgeschlossen ist, überprüfen Sie die Reaktion, indem Sie mehrmals schnell von niedriger Drehzahl auf Vollgas beschleunigen.

●Öffnen Sie die Drosselklappe vollständig und drehen Sie die Hauptnadel gegen den Uhrzeigersinn um ca. 60 bis 90 Grad von der Spitzenposition. Dadurch wird das Kraftstoffgemisch in der Luft, in der die Drehzahl höher ist als am Boden, fetter.

●Nachdem alle Einstellungen vorgenommen wurden, fliegen Sie Ihr Flugzeug und stimmen Sie den Motor entsprechend der Situation fein ab. Grundsätzlich sollte die Abstimmung mit der Hauptnadel vorgenommen werden. Eine Nachjustierung der Leerlaufdüsennadel ist selten erforderlich, wenn die erste Einstellung der Leerlaufnadel erfolgreich durchgeführt wurde.

7. Einstellung der Ventilstößel

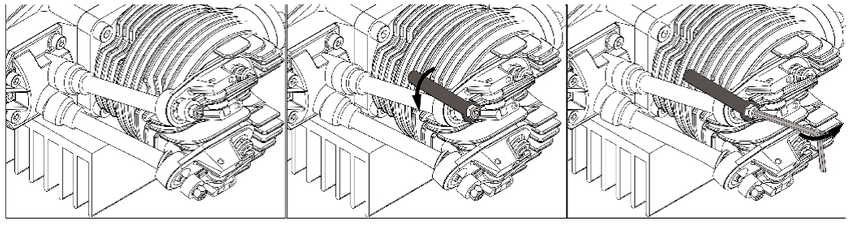
Das Ventilspiel sollte nach dem Einlaufen und danach alle zwei Stunden bei kaltem Motor überprüft und eingestellt werden. Vor der Einstellung des Ventilspiel, Schrauben um die Zylinder herum festziehen usw.

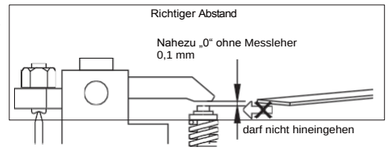
1. Entfernen Sie die Zündkerze und die Kipphebelabdeckungen eines Zylinders. Drehen Sie dann den Propeller von Hand gegen den Uhrzeigersinn, um den Kolben in die obere Totpunktstellung des Kompressionshubs zu bringen.

2. Lösen Sie die Kontermutter und stellen Sie den Abstand mit einem Sechskantschlüssel ein, bis Sie den richtigen Abstand für Einlass und Auslass erreicht haben.

3. Sobald der Abstand eingestellt ist, ziehen Sie die Kontermutter fest und bringen Sie die Zündkerze und Bespannung. Führen Sie dann die gleiche Einstellung für den anderen Zylinder durch.

4. Drehen Sie den Propeller von Hand, um zu überprüfen, ob die Kompression ausreichend ist. Wenn der Abstand geringer ist Wenn der Wert größer als 0 ist, ist das Ventil immer leicht geöffnet und verliert an Kompression. Nehmen Sie dann erneut eine Einstellung vor.





Hinweis:

●Da das Flugzeug mit ölgemischtem Kraftstoff betrieben wird, kann es vorkommen, dass es durch die Abgase verschmutzt wird.

●Verwenden Sie einen zuverlässigen und gut ausbalancierten Propeller. Andernfalls kann es zu ungewöhnlichen Vibrationen kommen, die zu schweren Unfällen führen können.

●Während des Betriebs können sich alle Motorschrauben aufgrund der Ausdehnung des Metalls lösen. Überprüfen und ziehen Sie sie gelegentlich fest.

●Wenn das Auslassventil durch Ölablagerungen oder Schmutz insbesondere in kalter Umgebung, verunreinigt wird, entfernen Sie die Ventildeckel und sprühen Sie etwas Rostschutzspray auf das Auslassventil, damit es sich wieder leichtgängig bewegen lässt.

modellmarkt24.ch

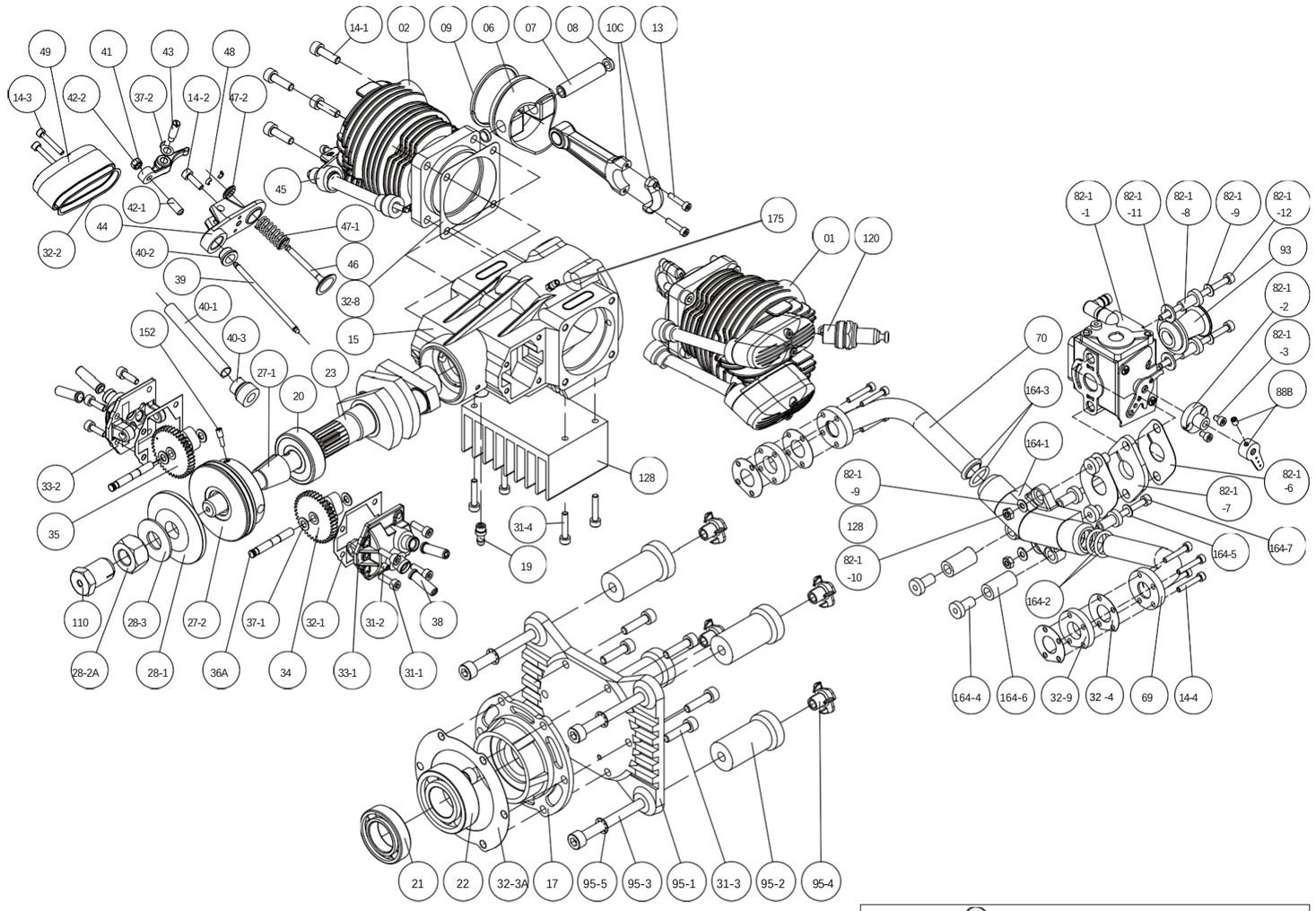
- Achten Sie auf Ihre Umgebung, um andere nicht durch Lärm und Abgase zu stören.
- Halten Sie Zuschauer beim Betrieb des Motors immer hinter dem Motor.
- Da Abgase gesundheitsschädlich sind, achten Sie darauf, diese nicht einzuatmen oder sich anderweitig ihren schädlichen Auswirkungen auszusetzen.
- Achten Sie darauf, beim Starten des Motors den rotierenden Propeller nicht zu berühren, und begeben Sie sich nach dem Starten des Motors zur Rückseite des Flugzeugs.
- Alle Verantwortlichkeiten für die Verwendung des Motors sowie sonstige Verpflichtungen und Verantwortlichkeiten aufgrund von Gesetzen, Vorschriften usw. liegen beim Käufer und Benutzer, und SAITO SEISAKUSHO CO., LTD. ist von jeglicher Verantwortung befreit.

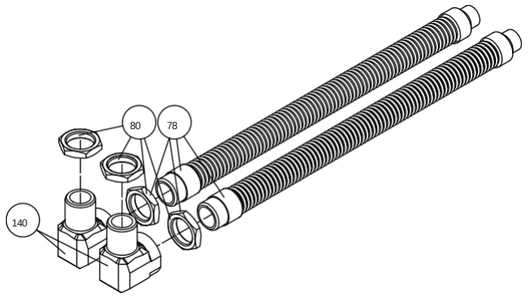
Garantie:

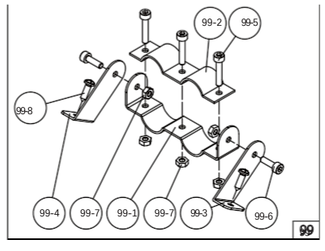
- Bei Herstellungsfehlern wenden Sie sich bitte an das Geschäft oder den Händler, bei dem Sie das Produkt gekauft haben. Unser Unternehmen übernimmt die Reparatur. Defekte oder Störungen, die durch unnötige Demontage, Modifikationen oder andere als die in der Bedienungsanleitung angegebenen Verwendungszwecke verursacht wurden, sind jedoch von der Garantie ausgeschlossen.
- Die Zündanlage unterliegt nur bei einem Erstausfall der Garantie. Sobald das System erfolgreich aktiviert wurde, unterliegt es nicht mehr der Garantie.

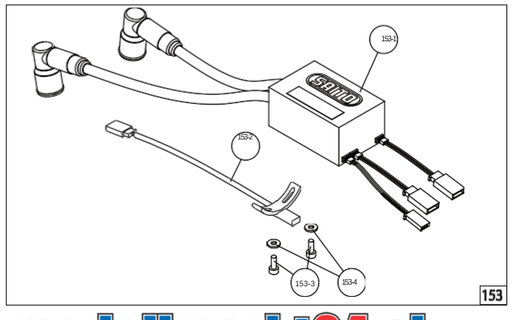
Alle Spezifikationen und Modelle können ohne vorherige Ankündigung geändert werden.

SAITO **SAITO SEISAKUSHO, CO., LTD.** www.saito-mfg.com
22-7, 3-chome, Tokagi, Ichikawa-shi, Präfektur Chiba 272-0024, Japan Telefon: 047-378-4156 Fax: 047-378-4155









modellmarkt24.ch

Nr.	Artikel	Menge
01	Zylinder (links)	1
02	Zylinder (rechts)	1
06	Kolben	2
07	Kolbenbolzen	2
08	Kolbenbolzenhalterung	4
09	Kolbenring	2
10	Pleuelstange (Pleuel)	2
13	Pleuelschraube	4
14	Zylinderschraubensatz 14-1,-2,-3,-4	1 Satz
15	Kurbelgehäuse	1
17	Hintere Abdeckung	1
19	Entlüftungsnippel	1
20	Vorderes Kugellager	1
21	Hauptkugellager	1
22	Hinteres Kugellager	1
23	Kurbelwelle	1
27	Konus-Spannzange und Mitnehmerscheibe 27-1,-2	1 Satz
28	Unterlegscheibe und Mutter 28-1,-2,-3	1 Satz
31	Kurbelgehäuse-Schraubensatz 31-1,-2,-3,-4	1 Satz
32	Motordichtungssatz 32-1,-2,-3,-4,-8,-9	1 Satz
33-1	Nockenwellenradgehäuse	1
33-2	Nockenzahnradgehäuse (rechts)	1
34	Nockenzahnrad, links	1
35	Nockenzahnrad, rechts	1
36	Nockenwelle	2
37	Stahlscheibensatz 37-1,-2	2 Sätze
38	Stößel (Ventilstößel)	4
39	Gestänge	4
40	Gestängedichtung und Gummidichtung 40-1,-2,-3	2 Sätze
41	Kipphebel	4
42	Kipphebelschraube & Mutter 42-1,-2	2 Sätze

Nr.	Artikel	Menge
43	Kipphebelstift	4
44	Kipphebelhalterung, links	2
45	Kipphebelhalterung, rechts	2
46	Ventilsatz (Einlass & Auslass)	4
47	Ventilfeder, Halterung und Sicherungsring 47-1,-2,48	2 Sätze
48	Splint (Ventilfederhalterung)	4
49	Kipphebel-Bespannung	4
69	Ansaugrohr, links	1
70	Ansaugrohr, rechts	1
78	Schalldämpfer komplett	1 Satz
80	Schalldämpfermutter	4
82-1	Vergaser komplett	1 Satz
83-1	Vergaserkörper, Baugruppe 82-1-1,-1-2,-1-3,88	1 Satz
88	Gashebel	1
90	Vergaserschraube und Federsatz	1 Satz
91	Vergaserdichtungssatz 82-1-6,-1-7,-1-8	1 Satz
93	Ansaugtrichter	1
95	Motordistanzen 95-1,-2,-3,-4,-5	1 Satz
99	Auspuffhalterung	1 Satz
110	Sicherungsmutter	1
120	Zündkerze (NGK CM-6)	2
128	Kühlkörper	1
140	Schalldämpfer-Winkeladapter	2
152	Schraubstift für Antriebsflansch	1
153	Elektronisches Zündsystem 153-1,-2,-3,-4	1 Satz
164	Ansaugkrümmerbaugruppe	1 Satz
175	Entlüftungsnippel	1

