

ETAPE 1 - RELIER LE HARNAIS D'ENTREE

Le HV PRO a un harnais utilisateur-remplaçable d'entrée avec le connecteur industriellement compatible de récepteur là-dessus et fonctionne avec les nouveaux récepteurs de toutes les marques de radio principales. Cependant, quelques récepteurs très vieux doivent avoir l'ordre de câblage dans le logement de connecteur de la goupille JST du plastique 3 changé sur l'extrémité de récepteur. C'est important, car le récepteur et l'électronique servo peuvent être endommagés si l'ordre est incorrect.

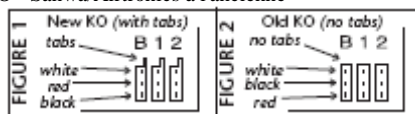
Extrémité changeante de récepteur d'ordre de câblage @

JR • Hitec • Futaba • Nouveau KO • Airtronics Z

JR, Hitec, Futaba, nouveaux KO, et les récepteurs d'Airtronics Z n'ont pas besoin d'entrer refaire l'installation électrique de harnais. Les récepteurs d'Airtronics Z ont les boîtiers en plastique bleus et les nouveaux cas de KO ont des étiquettes sur les ouvertures de harnais d'entrée comme sur le schéma 1.

- Branchez une extrémité du harnais de signal d'entrée au CANAL de COMMANDE DE PUISSANCE (#2) du récepteur avec le fil NOIR vers le bord extérieur de la caisse de récepteur.

- Branchez l'autre extrémité du harnais d'entrée à l'en-tête de 3 bornes dans l'ouverture rectangulaire sur le cas d'ESC avec le fil BLANC vers l'inscription du s de `sur le theOld-modèle KO • Sanwa/Airtronics à l'ancienne



Si vous avez un KO ou un Sanwa/Airtronics plus ancien, vous devez changer l'ordre des fils de harnais de l'entrée d'ESC sur l'extrémité de récepteur--Les vieux cas de Sanwa/Airtronics sont couleur noire et les vieux cas de KO n'ont pas des ouvertures d'étiquette, comme sur le schéma 2 ci-dessus.

Utilisant un petit tournevis plat de lame, enlevez les fils rouges et noirs du connecteur du plastique JST à l'extrémité de récepteur du harnais d'entrée comme sur le schéma 3 ci-dessous.

Échangez les fils rouges et noirs dans le logement de connecteur mâle du plastique 3 à l'extrémité de récepteur du harnais d'entrée.

Insérez l'extrémité modifiée du harnais dans le CANAL de COMMANDE DE PUISSANCE (#2) du récepteur avec le fil ROUGE vers le bord extérieur de la caisse de récepteur.

Branchez l'autre extrémité du harnais d'entrée à ESC avec le fil BLANC vers l'inscription de s de `(signal) sur l'étiquette du cas d'ESC. L'étiquette d'ESC.



ETAPE 2 - MONTAGE DU CONTROLEUR

Montez l'ESC avec des fils de puissance à partir d'autres électronique et pièces mobiles. Choisissez un endroit avec un bon refroidissement avec radiateurs et un bon flux d'air .

Si l'ESC à une bonne circulation d'air, elle se dissipera par le refroidisseur ; et par ces moyens elle sera plus efficace !

Pour l'usage simple de paquet de batterie, procédez à l'ÉTAPE 4 avant d'accomplir les étapes 2 et 3

1. MONTEZ ESC DANS LE VÉHICULE utilisant la bande à côté double incluse ou avec des vis par les oreilles de support des côtés du cas [inclus » les vis Sparker le #4x1 a adapté le support original d'ESC dans beaucoup des véhicules--entrez par la parenthèse de bâti de ventilateur, puis oreilles de support d'ESC, et dans le châssis].

2. Le VENTILATEUR de PRISE DANS LE RENDEMENT de PUISSANCE du VENTILATEUR d'ESC JACK enlèvent la prise en caoutchouc du cric de rendement de puissance du ventilateur d'ESC situé directement au-dessus de l'ouverture de harnais de signal d'entrée (voyez Fig.5 ci-dessous/droit). Branchez le connecteur sur le harnais de ventilateur au cric de rendement de puissance (polarité de note : ROUGE = +).

3. INSTALLEZ LA PARENTHÈSE de VENTILATEUR SUR ESC (à l'aide de la bande pour monter ESC) utilisant #6x5/8 inclus » les vis Sparker. Placez la parenthèse de ventilateur sur ESC de sorte que les trous pour attacher le ventilateur à la parenthèse soient vers l'avant ESC.

4. INSTALLEZ LE VENTILATEUR SUR LA PARENTHÈSE utilisant inclus » des vis de tête de douille le 4-40x1/2. Le ventilateur ainsi elle de position est directement au-dessus des radiateurs d'ESC et les vis de fil dans les 2 trous sur le dessus du ventilateur montent la parenthèse.

5. INSTALLEZ LE COMMUTATEUR "MARCHE/ARRÊT" d'ESC utilisant une vis ou une bande à côté double où il sera facile d'accéder [dans beaucoup des véhicules vous pouvez visser le commutateur dans un des trous qui ont tenu le commutateur original].

6. RELIEZ ESC Récepteur-Pour configurer pour entrer des fils de harnais comme décrit dans l'étape 1 et pour relier ESC au CANAL de COMMANDE DE PUISSANCE (#2) du récepteur. Soyez sûr que le récepteur et l'antenne sont montés comme loin d'ESC, des fils de puissance, de la batterie, et du servo comme possibles--ces composants tous émettent le bruit de rf quand la commande de puissance est appliquée. Sur des véhicules de châssis de graphite ou d'aluminium, elle peut aider à placer le récepteur sur le bord avec le cristal et l'antenne aussi loin au-dessus du châssis comme possible.

Note : Montez l'antenne aussi étroitement au récepteur comme possible--traînez n'importe quel fil excessif outre du dessus du mât d'antenne (le découpage ou le fil excessif de enroulement d'antenne réduira la portée radio).

ETAPE 3 - INSTALLATION DU MOTEUR

1. CONDENSATEURS DE MOTEUR NON REQUIS

Les moteurs sans brosse de Novak n'exigent pas les condensateurs externes de moteur.

2. N'UTILISEZ PAS LES DIODES DE SCHOTTKY

Des diodes de Schottky ne doivent pas être utilisées avec des commandes de vitesse réversibles (commandes de vitesse sans brosse y compris). L'utilisation de diode de Schottky endommagera la commande de vitesse et videra la garantie.

3. LE CONDENSATEUR DE PUISSANCE D'ORIGINE A EXIGÉ

pourquoi vous voulez un condensateur de puissance

LE HV PRO vient avec un module de haute qualité de Transport-Chapeau de puissance qui laisse tomber des températures de fonctionnement d'ESC par 10-15°F (refroidisseur = plus efficace = plus rapidement) et absorbe le bruit de rf et les pointes de tension provoqués par la vitesse de commutation élevée d'ESC.

Vous DEVEZ utiliser les condensateurs de puissance de Novak (une part de modules de Transport-Chapeau de puissance) ! D'autres condensateurs avec les estimations semblables n'assurent pas la protection égale. Nous avons fait la recherche étendue pour trouver des condensateurs avec les facteurs de qualité les meilleurs.

MONTAGE DU CONDENSATEUR DE PUISSANCE :

Montez le module de Transport-Chapeau de puissance au châssis du véhicule utilisant la bande à côté double incluse ou attacher-vous enveloppez. Vous pouvez attacher-l'enveloppez également aux fils de la batterie d'ESC s'il y a pièce limitée sur le châssis. Si chapeau de puissance, devient bosselé ou endommagé, l'échec d'ESC peut se produire--remplacez-le immédiatement. De plus longs fils de condensateur de puissance diminuent l'exécution.

4. INSTALLEZ LE PIGNON

référez-vous à la section APPROPRIÉE de la VITESSE SELECTION de `(P5) de la programmation

Et feuille d'embrayage pour déterminer l'embrayage approprié

Après sélection du rapport final approprié de vitesse, installez le pignon (habituellement environ 6-8 dents plus petites que des actions) sur le moteur et la vis de réglage de position au-dessus de l'appartement sur l'extrémité de l'axe de moteur. Examinez le moteur convenable dans le véhicule pour aligner le pignon et les pignons droits, puis serrez le pignon sur l'axe.

5. VÉRIFIEZ LA LONGUEUR DE VIS DE MOTEUR

Vous devez vérifier la longueur de la vis de moteur pour s'assurer que le moteur ne sera pas endommagé. Vous devriez avoir pas plus de 1/8 » de la vis se prolongeant après le plat de support du moteur du véhicule (2-4mm). Trop peu peut dépouiller les fils dans la cloche d'extrémité, et plus causera des dommages et le court-circuit à l'intérieur du moteur et videra la garantie.

6. RELIEZ LE HARNAIS DE LA SONDE DU MOTEUR À ESC

Déterminez le meilleur endroit pour conduire le harnais de sonde (à partir de la boîte de vitesse et de la suspension). Insérez le connecteur mâle des harnais 6 dans la douille de harnais de la sonde d'ESC--le connecteur est verrouillé et entre seulement dans l'one-way.

7. INSTALLEZ LE MOTEUR DANS LE VÉHICULE

Pour la plupart des applications, le système HV PRO BRUSHLESS peuvent être installés dans le véhicule sans n'importe quelle modification au câblage de moteur.

- Attachez le moteur au bâti du moteur du véhicule avec les vis incluses du moteur M3, utilisant un des ensembles de trous de montage filetés dans la cloche d'embout avant--choisissez une position de montage qui évitera le court-circuit des étiquettes de la soudure du moteur contre les surfaces conductrices comme l'aluminium ou le graphite.

Le moteur du HV inclus dans le HV PRO SYSTEM BRUSHLESS vient avec a glisser-sur le radiateur installé à l'usine là-dessus pour le refroidissement supplémentaire sous les charges excessives [dans des quelques véhicules le radiateur peut avoir besoin d'une petite section des ailerons de refroidissement enlevés sur correctement adapté à côté de la transmission du véhicule]. Tournez le radiateur sur le moteur comme nécessaire pour l'ajustement approprié--prenez garde de tous les fils croisant les bords pointus du radiateur, comme le court-circuit peut se produire.

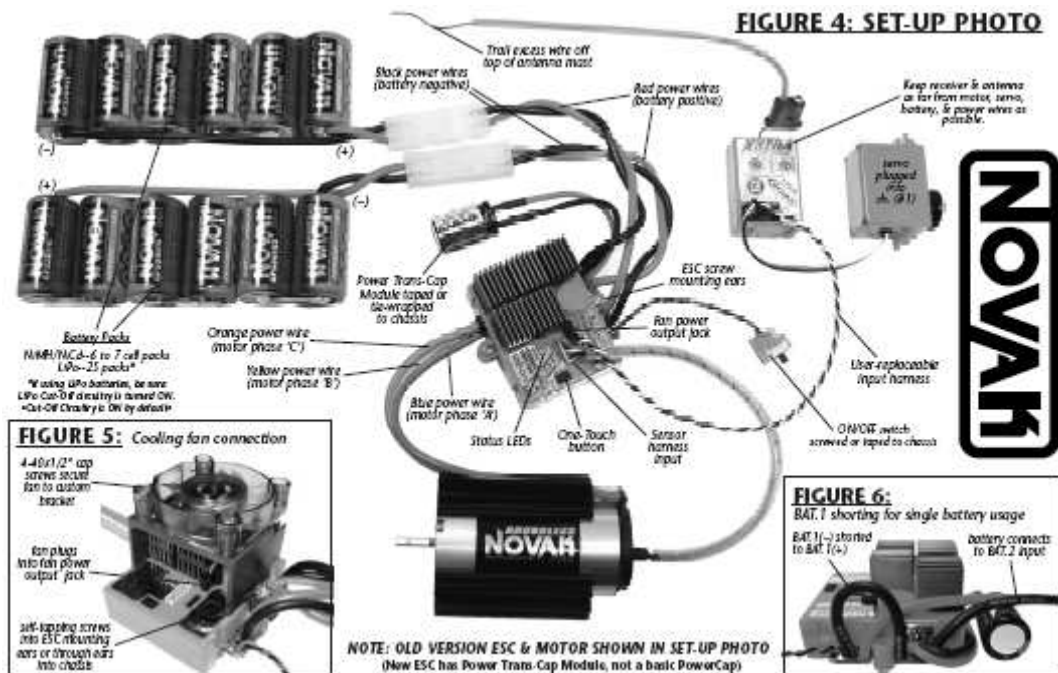
- Examinez la maille de vitesse pour assurer le jeu libre approprié. Vous voulez avoir un peu de jeu entre le pignon et les pignons droits (au sujet de l'épaisseur d'un morceau de papier)--vérifiez le jeu libre à plusieurs positions autour du pignon droit.

- Serrez le moteur en le place a par le passé désiré la maille de vitesse a été ajusté--évitiez d'employer la force excessive en serrant des vis de moteur, comme trous filetés pourrait devenir dépouillé.

- Pour les véhicules qui ont à l'origine utilisé 2 moteurs, utilisez la couverture incluse de trou de moteur au lieu du 2ème moteur (ceci aidera à garder des débris hors du poussoir et des vitesses). Installez la couverture de trou de moteur utilisant les vis originales du moteur du véhicule ou avec les » vis deux 4-40x1/4.

- Remplacez toutes les pièces du véhicule qui ont été enlevées pour installer le moteur--couvertures de moteur/vitesse, etc.

- Déterminez le meilleur cheminement pour les fils de la puissance du moteur. Si votre véhicule exige dessouder le moteur pour conduire des fils de puissance par le choc dominant ou les châssis, se rapportent à « REMPLACER DES FILS DE PUISSANCE À ESC et AU MOTEUR » sur la feuille de programmation/embrayage.



ETAPE 4 - RACCORDEMENT DE LA BATTERIE

LE HV PRO est très puissant, et capable de la livraison très efficace de la puissance de batterie à son moteur sans charbon. Par conséquent, de bons rapports doivent être établis entre la batterie, la commande de vitesse, et le moteur.

Une cause commune des problèmes de performance et des échecs de commande de vitesse est les raccordements pauvres--Si vous avez n'importe quels doutes au sujet de votre compétence de soudure, nous proposons de chercher l'aide à votre magasin ou voie de passe-temps. ESC du HV PRO et moteur étant installé, il est temps pour des raccordements de batterie. L'ESC DU HV PRO usine-est câblée pour deux paquets de batterie avec des connecteurs de batterie de JST/Tamiya-style pour l'usage avec des paquets de batterie de sport.

En utilisant le HV PRO dans des camions de monstre ou d'autres véhicules lourds et de haute puissance, nous proposons fortement de remplacer les connecteurs de batterie par ceux qui sont capables de manipuler un courant plus élevé. Nous recommandons d'employer les connecteurs de puissance Low-Loss de Novak ou le Deans® ultra PlugTM.

RACCORDEMENTS DES PACKS DE BATTERIE

Le système HV PRO est conçu pour être employé avec deux packs de batterie. Cependant, il peut également être employé avec un seul pack de batterie s'étendant de 6 cellules de NiMH (1.2VDC/cell) ou de 2S LiPo, jusqu'à 14 cellules de NiMH (ou 4S LiPo) ou une cellule de batterie ou de gel de C.C de 12 volts. Utiliser le HV PRO avec une batterie simple exige le câblage spécial et est discuté ci-dessous.

utilisant les paquets duels de batterie :

- Reliez un paquet de batterie (6-7 cellules @ 1.2VDC/cell ou 2S LiPo) au connecteur de JST/Tamiya à l'extrémité des fils rouges et noirs venant des étiquettes de soudure du BAT.1 d'ESC comme marquées sur les étiquettes du cas d'ESC.
- Reliez un paquet de la deuxième batterie au connecteur de JST/Tamiya venant des étiquettes de soudure du BAT.2 d'ESC.
- Si à l'aide des batteries de NiMH ou de NiCd, désactivez les circuits de coupure de LiPo.

utilisant un seul paquet de batterie :

Pour utiliser le HV PRO avec un seul paquet de NiMH des cellules 6-14, un 4S LiPo, ou une batterie 12VDC, le paquet/batterie doit être relié à l'entrée BAT.2 et l'entrée BAT.1 doit être court-circuitée ensemble (voyez Fig.6 ci-dessous/à gauche).

- Coupez le fil noir venant (-) de l'étiquette de la soudure BAT.1 (fil de batterie le plus proche de l'avant d'ESC) environ 2 ou 3 » au-dessus de la soudure tableau.
- Dépouillez un 1/8-1/4 » de l'isolation outre de l'extrémité (-) du fil BAT.1 noir. Tordez étroitement les rives du fil et légèrement de l'étaim avec la soudure.

ATTENTION : En faisant la batterie câbler des raccordements de soudure aux étiquettes de câblage de la Diriger-Soudure d'ESC, il est important pour la carte pas de surchauffe et de dommages (panneau imprimé de circuit) avec le fer à souder par le chauffage de prolongé ou excessif d'application (les dommages de carte vident la garantie).

- Enlevez le fil rouge (+) de l'étiquette de la soudure BAT.1 :

Employez un fer à souder pour s'appliquer la chaleur au joint de la soudure du fil tout en doucement tirant sur le fil pour l'enlever du trou de panneau de PC.

- Soudez l'extrémité dépouillée et bidon du fil noir venant de l'étiquette de soudure du BAT.1 d'ESC (-) dans (+) l'étiquette de la soudure BAT.1 :

Insérez l'extrémité de fil dans (+) le trou d'étiquette de la soudure BAT.1 (s'il reste soudure dans le trou que vous pouvez le fondre avec du fer tout en poussant le fil par le trou). Appliquez-vous la chaleur à la section du fil qui colle par le trou de l'étiquette, et ajoutez la soudure au bout du fer à souder et au fil. Ajoutez la juste assez de soudure pour former un joint propre et continu du secteur plaqué de l'étiquette de soudure vers le haut sur le fil. Utilisez les coupeurs latéraux pour équilibrer le fil excessif au-dessus de l'étiquette (environ 1/16 »).

- Reliez le paquet de batterie (6-14 cellules @ 1.2V/cell ou 4S LiPo) au connecteur de JST/Tamiya à l'extrémité des fils rouges et noirs venant des étiquettes de soudure du BAT.2 d'ESC comme marquées sur les étiquettes du cas HV-Maxx.

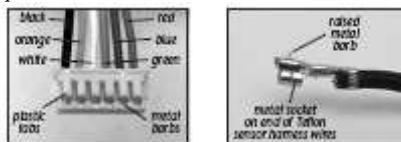
- Si à l'aide des batteries de NiMH ou de NiCd, désactivez les circuits de coupure de LiPo.

B.E.C. RENDEMENT À L'AIDE de la BATTERIE SIMPLE AU-DESSUS de 8.4VDC

À l'aide d'une batterie simple au-dessus de 8.4VDC (comme une cellule d'acide de plomb ou de gell), il y a de rendement limité du circuit de B.E.C. et vous devez employer un paquet séparé de batterie de récepteur. (référez-vous utilisant une section de paquet de batterie de récepteur sur P4)

CABLAGE DU HARNAIS DE SONDE

Si l'un des fils teflon 26G se retirent du connecteur sur le harnais de la sonde du moteur, réinsérez-les dans la fente appropriée dans le connecteur comme montré ci-dessous. Il y a une petite étiquette en plastique qui saisit une petite bavure augmentée sur le dos de la douille en métal sortie par replis à l'extrémité du fil de teflon. L'étiquette en plastique devrait être vérifiée pour s'assurer qu'elle n'a pas déformé excessivement avant d'insérer la douille dans le logement en plastique de connecteur.



ETAPE 5 - PROGRAMMATION ONE-TOUCH

L'ESC étant relié (au moins) à un récepteur et à des batteries chargées :

1. ÉTABLISSEZ LE COURANT DE L'ÉMETTEUR
2. PRESSEZ ET GARDEZ ENFONCE LE BOUTON DE L'ONE-TOUCH/SET D'ESC
3. ÉTABLISSEZ LE COURANT DE LA COMMANDE DE VITESSE

Avec la commande de puissance d'émetteur au neutre, tout en gardant toujours le bouton de réglage de l'ESC enfoncé, glissez le commutateur "MARCHE/ARRÊT" d'ESC à la position de fonctionnement.

4. CONTINUEZ DE TENIR LE BOUTON DE REGLAGE JUSQU'À CE QUE LA LED ROUGE S'ALLUME

5. LIBÉREZ LE BOUTON DE RÉGLAGE DÈS QUE LA LED S'ALLUMERA AU ROUGE

6. TIREZ LA COMMANDE DE PUISSANCE DE L'ÉMETTEUR À LA POSITION DE FULL-ON

Tenez-la là jusqu'à ce que le statut vert LED s'allume au vert.

Note : Le moteur ne fonctionnera pas pendant la programmation même si relié.

7. PUSSEZ LA COMMANDE DE PUISSANCE DE L'ÉMETTEUR À FULL-BRAKES(frein)

Tenez-le là jusqu'à ce que le statut vert de la LED clignote.

8. RENVOYEZ LA COMMANDE DE PUISSANCE D'ÉMETTEUR AU NEUTRE

Le statut rouge LED s'allumera rouge statique, le témoin d'ESC est au neutre, et la programmation appropriée a été terminée (la LED bleue et ambre peut également être allumée).

Votre système brushless HV est maintenant prêt à fonctionner !

NOTE : Si des arrangements d'émetteur sont changés, la programmation doit être répétée. Si vous rencontrez n'importe quels problèmes, arrêtez l'ESC et répétez la programmation.

LE HV PRO a 3 profils intégrés de commande de puissance (2 w/reverse et 1 en dehors) plus la programmabilité complète de plusieurs paramètres d'ESC pour vous laisser fine-tune la commande de vitesse juste la manière que vous la voulez.

Voyez la feuille incluse de programmation personnalisée et d'adaptation pour plus de détails.

ajustements d'émetteur

Si vous avez n'importe quels problèmes avec l'étape 5, ajustez l'émetteur comme suit, et puis répétez Un-Touchent la programmation dans l'étape 5 :

- A. Placez HAUT ATV ou EPA à l'arrangement maximum.

[quantité de jet à la pleine commande de puissance]

- B. Placez BAS ATV, EPA, ou ATL à l'arrangement maximum.

[quantité de jet à de pleins freins]

- C. Ensemble EXPONENTIEL à la mise à zéro. [linéarités de canal de commande de puissance]

- D. Placez le COMMUTATEUR d'inverseur de CANAL de COMMANDE DE PUISSANCE dans l'une ou l'autre position.

- E. Placez l'ÉQUILIBRE de CANAL de COMMANDE DE PUISSANCE à l'arrangement moyen.

[ajuste la position neutre/augmentations ou diminue des freins de côté]

- F. Placez l'AJUSTEMENT ÉLECTRONIQUE de JET de DÉCLENCHEMENT à la commande de puissance de 50% et le jet de frein de 50% (ou 5 : 5).

[ajuste émetteurs électroniques/numériques de jet de déclenchement de pistolet-poignée]

- G. Placez l'AJUSTEMENT MÉCANIQUE de JET de DÉCLENCHEMENT pour placer avec la commande de puissance de 1/2 et le jet de frein de 1/2.

[ajuste le jet de déclenchement sur émetteurs mécaniques/analogues de pistolet-poignée]

Utilisation d'un pack de batterie de récepteur

Si employant un paquet externe de batterie de récepteur avec le HV PRO :

1. Branchez un paquet externe de batterie de récepteur de 5 cellules (1.2VDC/cell) à la fente de batterie de récepteur.

2. Laissez le commutateur de l'HV PRO " MARCHE/ARRÊT" dans la position de repos, et utilisez le commutateur "MARCHE/ARRÊT" du paquet de batterie de récepteur pour rétablir le courant de système et au loin-n'utilisez pas le commutateur d'ESC.

NOTE de la BATTERIE 12VDC : Un paquet externe de batterie de récepteur doit être employé en employant le HV PRO avec une batterie simple de 12 volts, comme une cellule d'acide de plomb ou de gel. Le B.E.C. intégré D'ESC ne fournira pas assez de rendement dû à la tension dirigée par l'entrée simple de batterie, ayant pour résultat le servo/exécution de récepteur et surchauffe et l'échec dégradés de B.E.C.

GUIDE DE DEPANNAGE

Les travaux mais le moteur de la Manche de direction ne fonctionneront pas

- Les circuits de coupure de LiPo activer-Déconnectent le paquet de batterie de LiPo et se rechargent.
- Les circuits de coupure de LiPo sont en activité et vous utilisez des batteries de NiMH. Les circuits couperont la commande de puissance produite très tôt dans la course si vous employez NiMH cellule-Tournez outre de la coupure de LiPo.
- Statut rouge LED clignotant quand la commande de puissance est appliquée. Vérifiez le raccordement de harnais de sonde de moteur à ESC (assurez-vous que toutes les douilles en métal sont entièrement insérées dans le logement en plastique du connecteur) - - vérifiez les fils endommagés.
- Statut vert et rouge LED toutes les deux sur le solide. Le harnais de signal d'entrée de contrôle est branché au canal d'ESC et de commande de puissance de récepteur. Vérifiez l'opération de canal de commande de puissance avec un servo. Vérifiez l'ordre de câblage de harnais de signal de récepteur.
- Clignotement vert et rouge du statut LED. La tension de coupure de la sûreté des circuits de coupure de LiPo a été atteinte--remplacez le paquet de batterie par entièrement chargé.
- Statut bleu et vert LED toutes les deux clignotant. L'arrêt possible d'ESC dû au rotor verrouillé détection-retournent la commande de puissance à la position neutre au moteur de regain commande-vérifient la boîte de vitesse du véhicule l'opération libre.
- Clignotement bleu et rouge du statut LED. ESC possible thermique fermer-vers le bas-Vérifient le rapport de vitesse et l'opération libre de la boîte de vitesse pour overloading/ESC possible est sévèrement au-dessus-charger-permettent le système pour refroidir et remettre la commande de puissance en position neutre à la commande de moteur de regain. La LED continuera à clignoter jusqu'à ce que le système soit refroidi.
- Clignotement bleu et ambre du statut LED. Le moteur possible thermique fermer-vers le bas-Vérifient le rapport de vitesse et l'opération libre de la boîte de vitesse pour la surcharge possible/moteur est au-dessus-charger-permettent le système pour refroidir et remettre la commande de puissance en position neutre à la commande de moteur de regain. La LED continuera à clignoter jusqu'à ce que le système soit refroidi.
- Clignotement bleu et vert (détection verrouillée de rotor), bleu et rouge (arrêt thermique d'ESC), ou bleu et ambre du statut LED (d'arrêt thermique de moteur). ESC peut avoir l'arrêt dû à la surcharge thermique ou la détection verrouillée de rotor et le point neutre d'ESC est éteinte trop loin pour sentir la commande de puissance a été retournée neutre-Pour se référer aux étapes 5 et 6.
- Internes possibles dommage-Se réfèrent aux procédures de service.

Les problèmes de récepteur/commande de puissance bégaye pendant l'accélération

- Récepteur ou antenne trop étroitement à ESC, aux fils de puissance, à la batterie, ou au moteur.
- Mauvais raccordement-Vérifiez le câblage, les connecteurs, et le harnais de sonde.
- Condensateur de puissance externe endommagé/installer-Pour ne pas remplacer le module de Transport-Chapeau de puissance.

Le servo de moteur et de direction ne fonctionnent pas

- Vérifiez les fils, le câblage de harnais de signal de récepteur et l'ordre de couleur, le système par radio, les cristaux, les connecteurs de batterie/moteur, et le paquet de batterie.
 - Internes possibles dommage-Se réfèrent aux procédures de service.
- Courses de commande de vitesse excessivement chaudes
- Le rapport de vitesse bas-Augmentent aussi le rapport de vitesse.
- Le modèle fonctionne lentement/accélération lente
- Le rapport de vitesse haut-Réduisent aussi le rapport de vitesse.
 - La batterie de contrôle connecteur-Remplacent si nécessaire.
 - transmitters/ESC incorrects ajustement-Se réfèrent aux ajustements d'ÉMETTEUR de `.
 - Condensateur de puissance externe endommagé/installer-Pour ne pas remplacer le module de Transport-Chapeau de puissance.

ESC est fondue ou des courses de Burnt/ESC avec le commutateur au loin

- Interne dommage-Référez-vous aux procédures de service.
- le *For plus d'appel d'aide notre département de service à la clientèle ou vérifient notre site Web.

SUIVEZ LES PROCEDURES

Avant d'introduire votre commande de vitesse ou système brushless pour le service, passez en revue le guide et les instructions de dépannage. Le système peut sembler avoir échoué quand d'autres problèmes existent.

Après révision des instructions, si vous estimez que votre ESC/system exige le service, obtenez svp les options et l'évaluation de service les plus courantes de produit par ce qui suit :

SITE WEB : Imprimez une copie de la FORME de SERVICE de PRODUIT à partir de la section de SERVICE À LA CLIENTÈLE du site Web. Complétez l'information nécessaire sur cette forme et renvoyez-la avec le produit de Novak qui exige l'entretien.

PHONE/FAX : Si vous n'avez pas accès à l'Internet, entrez en contact avec svp notre département de service à la clientèle par le téléphone ou le fax.

SERVICE DE GARANTIE : Pour le travail de garantie, vous DEVEZ RÉCLAMER LA GARANTIE sur la FORME de SERVICE de PRODUIT et inclure un reçu valide de caisse enregistreuse avec la date d'achat et le nom de revendeur et le phone# là-dessus, ou une facture de service précédent. Si des dispositions de garantie ont été vidées, il y aura des frais administratifs.

• ESCs/moteurs est retourné sans numéro de série ne sera pas entretenu sous la garantie•

NOTES ADDITIONNELLES :

- Des revendeurs/distributeurs ne sont pas autorisés à remplacer des produits de Novak vraisemblablement défectueux.
- Si un marchand de passe-temps renvoie votre produit pour le service, soumettez un FORMULAIRE DUMENT COMPLÉTÉ de SERVICE de PRODUIT au revendeur et assurez-vous qu'il est inclus avec le produit.

HAUTE VOLTAGE/ HAUTE PUISSANCE DU BRUSHLESS PROGRAMMABILITE COMPLETE !

Le system HV PRO BRUSHLESS est la commande de vitesse électronique réversible de haute puissance parfaite et la mise à niveau sans charbon à base de détecteur de moteur pour de grands camions, bateaux chauds, et d'autres applications de haute puissance de R/C où vous voulez tous les avantages des moteurs sans brosse plus une réponse plus douce de commande de puissance et la meilleure efficacité ! Une pleine Programmabilité de l'HV PRO, l'II de freinage futé de circuits, et de Novak de coupure de LiPo (vous n'entrez pas dans l'inverse jusqu'à ce que vous décaliez dans l'inverse en renvoyant le déclenchement au neutre et puis de nouveau à l'inverse), la protection thermique intégrée de surcharge, le B.E.C. de haute puissance pour réponse servo forte/rapide, la commande et les circuits polaires d'Anti-Problème de Digitals pour le fonctionnement frais et bon, et les circuits par radio prioritaire pour le final dans la commande, jusqu'à l'extrémité de la batterie. Ajoutez à ceci que les inclus Puissance-Amplifient le kit de ventilateur d'ESC et le radiateur d'origine de moteur, et le HV PRO est prêt pour n'importe quoi !

- Pour tirer bénéfice de tous les pro dispositifs techniques étendus du HV, LISEZ SVP TOUTES LES INSTRUCTIONS SOIGNEUSEMENT

PRECAUTIONS

L'EAU ET L'ÉLECTRONIQUE NE SE MÉLANGENT PAS !

N'exposez jamais ESC à l'eau, à l'humidité, ou à d'autres matériaux étrangers. Arrosez les vides de dommages la garantie !

DÉCONNECTEZ LES BATTERIES SI NON UTILISABLE

Démontez les paquets de batterie d'ESC si non utilisable pour éviter des courts-circuits et le risque d'incendie possible.

6 À 14 CELLULES OU 2-4 CELLULE LiPo SEULEMENT

NiMH--N'employez jamais moins de 6 ou plus de 14 cellules (1.2V/cell) et soient sûres que coupure de LiPo est arrêté.

LiPo--L'utilisation conjuguent 2 paquets des cellules (2S) pour la batterie principale et soient sûre que l'option de coupure de LiPo est allumée.

NOVAK CIRCULE EN VOITURE SEULEMENT

Pro ESC de HT est particulièrement conçue pour l'usage avec des HT-Séries à base de détecteur de Novak 550 moteurs sans brosse de taille seulement ! Novak 540 moteurs de taille ne devrait pas être employé.

JAMAIS FREE-REV LE MOTEUR !!!

Relaxé votre moteur sans brosse en état sans charge peut avoir comme conséquence des dommages de transistor d'échec de rotor et de commande de vitesse et videra la garantie du produit !

AUCUNE TENSION INVERSE !

La polarité renversée de batterie peut endommager ESC et la garantie vide. Déconnectez la batterie immédiatement.

EMPLOYEZ TOUJOURS LES RADIATEURS ET LE VENTILATEUR D'ESC

Des radiateurs d'ESC DOIVENT être utilisés (et le ventilateur inclus devrait être employé) pour le refroidissement optimum. Permettre à différents radiateurs de se toucher ou à n'importe quelle surface conductrice court-circuitera et endommagera ESC.

LE CONDENSATEUR DE PUISSANCE A EXIGÉ

Le pro module d'origine de Transport-Chapeau de puissance externe du HV DOIT être utilisé.

Le manque d'utiliser le module de PowerCap aura comme conséquence les températures plus élevées d'ESC et l'arrêt thermique.

D'ÉMETTEUR DE MISE SOUS TENSION PREMIER

Rétablissez toujours le courant d'émetteur d'abord ainsi vous aurez la commande du véhicule quand vous l'allumez.

L'ÉMETTEUR DE BONNE QUALITÉ A SUGGÉRÉ

Avec la performance plus haute des systèmes sans brosse, le bruit par radio indésirable de système peut se produire une fois utilisé avec les émetteurs de qualité inférieure (comme des radios d'un certain RTR).

N'EMPAQUETEZ PAS LES FILS DE PUISSANCE ET DE SIGNAL ENSEMBLE

Le bruit de rf dans les fils de puissance peut défavorablement effectuer l'exécution de système par radio.

ISOLEZ LES FILS EXPOSÉS


Utilisez la tuyauterie de rétrécissement de la chaleur ou la bande électrique pour isoler le câblage exposé et pour empêcher des courts-circuits.

AUCUNE COLLE DE CA SUR ESC

La colle de CA et ses vapeurs peuvent endommager les composants internes et le résultat d'ESC dans l'échec prématuré.

HV PRO BASIC SET-UP GUIDE

• See 'Programming & Gearing' sheet for Proper Gearing, Profile Selection, Custom Programming, & LiPo Cut-Off •



NOVAK

HV PRO

#55-3221-1
6-2008

14+

SPECIFICATIONS

Input Voltage--NiMH	6-14 cells (1.2 volts DC/cell)
Input Voltage--LiPo	2-4 cells (2S to 4S)
ESC Footprint	1.75" x 2.17" (44.5 x 55.1mm)
ESC Weight (w/o wires)	4.76 ounce (135 grams)
On-Resistance (Transistors @ 25°C)	0.0013 x 2
Rated Current (Transistors @ 25°C)	400 amps [per phase]
Power Wire (battery/motor)	14G Super-Flex Silicone
B.E.C. Voltage	6.0 volts DC
B.E.C. Current	3.0 amps
Motor Limit	Any Novak Sensor-Based 550-size Brushless
Motor Commutation	Sensor-Based Electronic
LiPo Cut-Off Voltage (automatic)	6.25V (2S), 9.375 (3S), 12.5V (4S)
Throttle Profiles	3 (2 w/inverse & 1 without)