

CLAUSE DE NON-RESPONSABILITÉ:

Merci d'avoir acheté notre contrôleur de vitesse électronique (ESC). Haute puissance

système pour modèle RC peut être très dangereux. Toute utilisation inappropriée peut entraîner

en cas de blessures et de dommages aux personnes et aux biens.

Nous vous recommandons fortement de lire attentivement ce manuel avant

utiliser et respecter ses règles.

Nous n'assumons aucune responsabilité pour les blessures corporelles, les dommages matériels ou

les pertes consécutives résultant du produit.

Caractéristiques du produit :

1. Microprocesseur ARM 32 bits hautes performances jusqu'à 48 MHz

fréquence de fonctionnement.

2. Le firmware BLHeli-32 est le BLHeli de troisième génération, suivant la base

BLHeli et BLHeli-S .

3. Utilisez le mode de lumière atténuée. La lumière atténuée est régénératrice

freinage, provoquant un ralentissement moteur très rapide, et fait également intrinsèquement

roue libre active.

4. Le code prend en charge les fonctionnalités permettant d'éviter la perte de synchronisation. Il existe des options réglables

paramètres qui peuvent faire fonctionner correctement le code dans les conditions les plus exigeantes

situations, bien que les paramètres par défaut fonctionnent parfaitement

dans des environnements de fonctionnement normaux.

5. L'ESC prend en charge le mode d'accélérateur PWM normal, l'accélérateur OneShot125

mode, mode d'accélérateur OneShot42 et mode d'accélérateur MultShot.

6. L'ESC prend en charge le mode d'accélérateur numérique DShot150/300/600/1200.

7. Le code prend également en charge une fonctionnalité de balise, où l'ESC démarrera

émet un bip après un certain temps d'accélération nulle. Cela peut être très utile pour

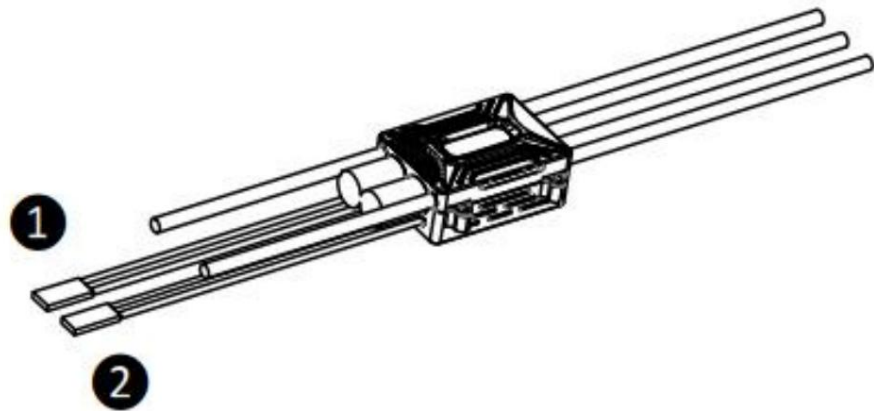
retrouver l'artisanat perdu.

8. BEC haute fiabilité intégré continu 10 A/instantané 20 A, peut charger

plus de puissance servo et autres équipements électroniques, la tension de sortie peut

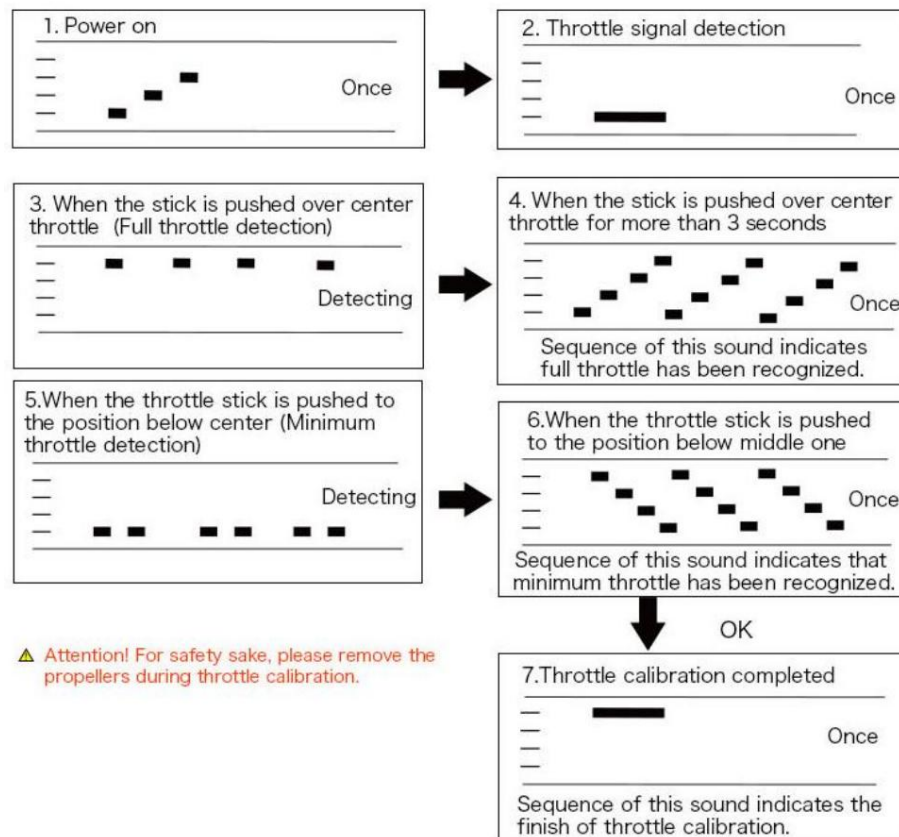
peut être commuté entre 5,8 V, 7,4 V, 8,2 V à volonté.

Définition de l'interface



- ① Lignes de signal d'accélérateur (longues lignes blanches, rouges et noires) : insérez l'accélérateur du récepteur canal ou la manette des gaz de contrôle de vol, la ligne blanche est utilisée pour transmettre le signal d'accélérateur, tandis que les lignes rouges et noires sont les lignes de sortie du BEC.
- ② Lignes de données de télémétrie (lignes longues orange, rouge, marron) : les lignes orange sont utilisées pour signaux de sortie de télémétrie, tandis que les lignes rouges et brunes sont les lignes de sortie de le BEC.

Étalonnage de l'accélérateur



⚠ Attention! For safety sake, please remove the propellers during throttle calibration.

Installez le logiciel BLHeliSuite32, utilisez le câble de données d'interface de type C pour connectez Am-link et l'alimentation de l'ordinateur.

Étape 1 : cliquez sur Sélectionner l'interface BIHeli_32 en haut de la fenêtre

Étape 2 : cliquez sur le chargeur de démarrage BIHeli32 (USB/Com)

Étape 3 : Sélectionnez l'invite de l'ordinateur Com, Baud par défaut 19200

Étape 4 : Cliquez sur Connecter pour vous connecter en bas de la fenêtre.

Étape 5 : Cliquez sur le bouton rouge Configuration pour la connexion en bas de la page. fenêtre.

Tutoriel de débogage BEC :

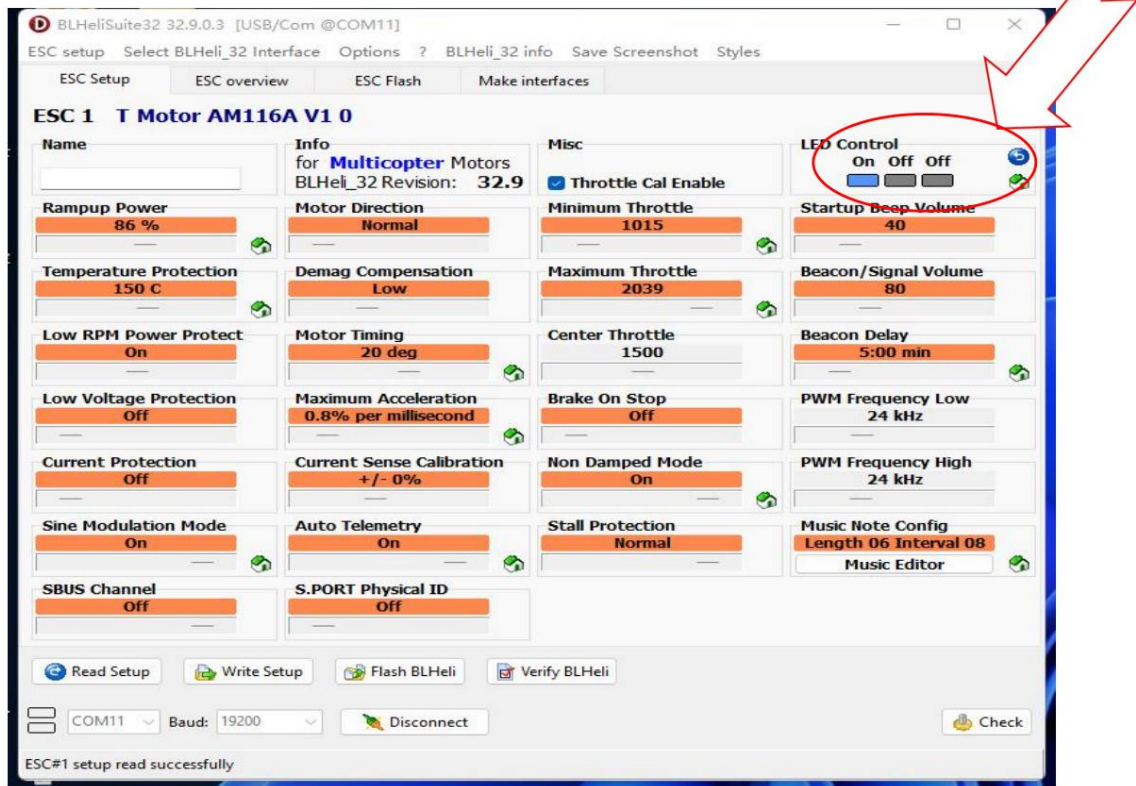


Figure 1

Allumez la lumière bleue dans le cercle rouge de la figure 1, éteignez les deux autres lumières, puis cliquez.

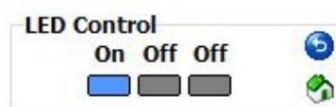


Figure 2



Figure 2



Figure 4

Allumez la lumière **bleue** dans le cercle rouge de la figure 2, éteignez les deux autres lumières, puis cliquez sur Write Setup write, la sortie est de 5,8 V.

Allumez la lumière **rouge** dans le cercle rouge de la figure 2, éteignez les deux autres lumières, puis cliquez sur Write Setup write, la sortie est de 7,4 V.

Allumez le **green** lumière dans le cercle rouge de la figure 2, éteignez l'autre

deux lumières, puis cliquez sur Write Setup write, la sortie est de 8,2 V.

Paramètres de programmation :

1. Puissance de montée en puissance

La puissance de montée en puissance fait référence à la puissance maximale autorisée pendant la montée en puissance,

qui peut être réglé sur n'importe quelle valeur relative de 3 à 150 %. Pendant

startup, la puissance réellement appliquée dépend de l'entrée de l'accélérateur, la puissance

peut être grand ou petit, mais le niveau minimum est un quart de la

niveau maximum. De plus, la puissance de rampe affecte le bidirectionnel

opération, car le paramètre est utilisé pour limiter la puissance appliquée pendant

inversion de sens. Pour les bas régimes, la puissance maximale du moteur est

limité afin de faciliter la détection d'une faible tension BEMF, et le

la puissance maximale autorisée peut être définie en réglant la puissance de démarrage

paramètres. À partir de la version 16.1 à bas régime, plus le

réglage de la puissance de démarrage, plus la puissance maximale est faible.

2. Protection contre la température

La protection de la température peut être activée ou désactivée.

3. Protection de l'alimentation à faible régime

La limitation de puissance pour les bas régimes peut être activée ou désactivée. La désactiver peut

être nécessaire pour atteindre la pleine puissance sur certains moteurs à faible kV

fonctionnant sur une faible tension d'alimentation. Cependant, sa désactivation augmente le risque de

perte de synchronisation, avec possibilité de griller le moteur ou l'ESC.

4. Protection basse tension

La protection basse tension peut être réglée entre 2,5 V et 4,0 V par lipo

cellule. Lorsque cette protection est activée, elle limitera la puissance appliquée à la

moteur si la tension de la batterie descend en dessous du seuil programmé.

5. Protection actuelle

La protection de courant peut être activée pour limiter le courant. Lorsqu'elle est activée, la

le courant sera limité au maximum à la valeur programmée. La réaction

le temps de limitation du courant est assez rapide, donc le courant sera également limité

lors des accélérations.

6. Mode de modulation sinusoïdale

Marche/arrêt, sortie en mode sinusoïdal de l'accélérateur.

7. Direction du moteur

La direction du moteur peut être réglée sur avant, arrière, avant bidirectionnel et bidirectionnel

rev. En mode bidirectionnel, la manette des gaz centrale est à zéro et au-dessus, elle est en marche avant

rotation et en dessous se trouve la rotation inverse. Lorsque le fonctionnement bidirectionnel est

sélectionné, l'étalonnage de l'accélérateur est désactivé.

8. Compensation Demag

La compensation Demag est une fonction de protection contre les calages du moteur causés par long temps de démagnétisation des enroulements après commutation. Moteur typique s'arrêter ou bégayer lors d'une augmentation rapide de l'accélérateur, en particulier lors de la conduite à bas régime. Comme mentionné ci-dessus, le réglage d'un temps de commutation élevé aide normalement, mais au détriment de l'efficacité. La compensation Demag est une autre façon de lutter contre le problème. Tout d'abord, il détecte quand une situation de démagnétisation se produit. Dans cette situation, il n'y a aucune information sur le moteur le timing et la commutation se déroulent aveuglément avec un timing prédit. En plus de cela, l'alimentation du moteur est coupée quelque temps avant le prochain commutation. Une mesure est calculée qui indique la gravité de la situation de demag est. La plus la situation est grave, plus l'alimentation est coupée. Lorsque la démagnétisation compensation est désactivée, l'alimentation ne sera jamais coupée. Généralement, une valeur élevée de le paramètre de compensation donne une meilleure protection. Si demag la compensation est réglée trop haut, la puissance maximale peut être quelque peu réduit pour certains moteurs.

9. Synchronisation du moteur

La synchronisation du moteur peut être réglée entre environ 1° ~ 30° . En général, un le réglage moyen fonctionnera bien. Mais si le moteur bégaye, vous pouvez essayer de changer le nombre d'angles. Certains moteurs à inductance élevée peuvent avoir un

temps de démagnétisation de la communication très long. Cela peut

entraîner l'arrêt du moteur ou de l'obturateur en cas d'accélération rapide

augmentation de la puissance des gaz, en particulier lors d'un fonctionnement à bas régime. Réglage du calage

une valeur plus élevée permettra plus de temps pour la démagnétisation et aide souvent.

10. Accélération maximale

L'accélération maximale des changements de l'accélérateur.

11. Étalonnage de la détection de courant

Le courant est ajusté pour détecter la valeur de décalage.

12. Télémétrie automatique

Si cette option est désactivée, la fonction de télémétrie est désactivée/désactivée.

13. Accélérateur minimum, accélérateur maximum, accélérateur central

Ces paramètres définissent la plage d'accélération de l'ESC. L'accélérateur central est uniquement utilisé

uniquement pour un fonctionnement bidirectionnel. Les valeurs données pour ces paramètres sont

pour un signal d'entrée normal de 1000 à 2000 μ s. Pour les autres signaux d'entrée, ces

les valeurs doivent être mises à l'échelle

14. Frein à l'arrêt

Le frein à l'arrêt peut être activé ou désactivé. Lorsque cette fonction est activée,

la force de freinage donnée sera appliquée lorsque l'accélérateur est nul. Pour une valeur différente de zéro

accélérateur, ce paramètre n'a aucun effet.

15. Mode non amorti

Activer/désactiver le mode non amorti.

16. Protection anti-décrochage

Protection contre le calage Activez/désactivez, lorsque le moteur cale, cela réduira

accélérateur pour protéger le moteur et l'ESC.

17. Volume du bip de démarrage

Volume du bip de démarrage pendant l'exécution.

18. Volume de la balise/du signal

Définit le volume des bips lors du bip de la balise. L'ESC démarrera

Le signal sonore émet un bip si le signal de l'accélérateur est nul pendant une période donnée.

Notez que le réglage d'un volume élevé peut provoquer des moteurs ou des ESC chauds !

19. Retard de balise

Le délai de balise définit le délai avant le début du bip de la balise.

20. Fréquence PWM

La fréquence d'entraînement du moteur peut être modifiée. La fréquence PWM du moteur peut

être programmé.

21. Configuration des notes de musique

Réglez l'ESC marche/arrêt pour déclencher la musique.

Précautions:

1. Avant d'utiliser cet ESC, veuillez vérifier soigneusement tous les équipements d'alimentation et

instructions de l'avion pour assurer la correspondance de puissance

est raisonnable, pour éviter d'endommager l'ESC en raison de la surcharge

de l'ESC causé par une mauvaise correspondance de puissance.

2. Installez l'ESC dans l'avion, assurez-vous que tous les câbles et pièces de connexion

sont bien isolés avant le vol. Assurez-vous de connecter les composants

soigneusement, sinon un court-circuit détruira l'ESC. Si l'entrée et

les lignes de sortie de l'ESC doivent être soudées, veuillez souder avec suffisamment

équipement de soudage électrique pour des raisons de sécurité. Si la connexion n'est pas bonne, vous

peut ne pas être en mesure de contrôler correctement l'avion, ou d'autres événements imprévisibles

conditions telles que l'équipement

dommage.

3. Ne bloquez pas le moteur pendant le fonctionnement de l'ESC, cela détruirait l'ESC

et le moteur. Si le moteur est bloqué pour des raisons particulières, mettez la manette des gaz à zéro

ou débranchez immédiatement la batterie.

4. Ne placez pas l'ESC dans un environnement à haute température et ne continuez pas à

utiliser la chaleur ESC elle-même provoque une température trop élevée, une température élevée déclencher la protection contre la température électrique, détruira davantage l'ESC sérieusement.

5. Assurez-vous de déconnecter la batterie de l'ESC. Si la batterie n'est pas déconnecté, l'ESC peut faire tourner le moteur par erreur avec danger imprévisible. Si la batterie est connectée pendant une longue période, elle sera complètement déchargé et une erreur s'est produite au niveau de la batterie ou de l'ESC.

6. Pour plus d'informations, veuillez contacter T-MOTOR après le service ou support technique.