

ESC70/90

Contrôleur de vitesse électronique à balais

MANUEL D'UTILISATION
ISDT

isdt

Nous vous remercions d'avoir acheté le contrôleur de vitesse électronique à balais ISDT ESC70/90.

Bienvenue pour visiter le site officiel www.isdt.co pour en savoir plus. En raison de la mise à jour continue des fonctions du produit, le manuel que vous avez en main peut différer du fonctionnement réel.

Veuillez vous référer à la fonction réelle du produit.

Avertissements et conseils de sécurité

Pour garantir votre sécurité et une bonne expérience utilisateur, veuillez lire cette description et cet avertissement avant d'utiliser ce produit.

- Avant de connecter l'ESC aux pièces de connexion associées, assurez-vous que tous les câbles et pièces de connexion sont bien isolés. Un court-circuit endommagerait votre ESC. Avant d'utiliser cet ESC, veuillez vérifier attentivement le manuel pour vous assurer que tous vos composants moteur/batterie
- et votre RC dans nos spécifications recommandées que la puissance est raisonnable, et évitez la surcharge du moteur causée par un mauvais mélange de puissance, une mauvaise connexion et une polarité inversée endommageront votre ESC.
- Si vous devez souder les câbles d'entrée et de sortie ou les fiches de batterie de l'ESC. Veuillez utiliser un équipement de soudage fiable d'une puissance d'au moins 60 W ou plus pour la soudure. Si le fil est trop chaud pour être maintenu, veuillez retirer le joint de soudure et laisser tout refroidir avant de réessayer.
Une chaleur excessive peut endommager votre ESC.
- Pour votre sécurité et celle des autres, nous vous conseillons fortement de garder l'unité RC en l'air ou sur un support lorsque vous mettez sous tension ou effectuez le réglage ou l'étalonnage de l'ESC.
- Ne laissez pas la température de fonctionnement externe de votre ESC dépasser 90°C/194°F. Cela pourrait endommager définitivement votre ESC et également endommager votre moteur.
- N'oubliez pas de toujours déconnecter la batterie de l'ESC après utilisation. Si la batterie n'est pas déconnectée, l'ESC continuera à consommer de l'énergie jusqu'à ce que votre batterie soit finalement Complètement déchargé même si votre interrupteur ESC est éteint. Une connexion longue entraînera un dysfonctionnement de la batterie ou de l'ESC.



Caractéristiques:

Modèle : ESC70

Cont. / Courant de crête : 70/120 A | 90/180 A

Type de moteur : Moteur à balais 540/550/775

Applications : 1/8 ou 1/10 Différents modèles

Cellules LiPo / NiMH : 2~3S Lipo ou 6~8 cellules NiMH

Sortie BEC : 5 V~7,5 V réglable (pas de 0,1 V)

Câble/Connecteurs : 16 AWG-200 mm/(sans prise)

Dimensions : 38,6 × 31,6 × 17,15 mm (sans fil)

Poids : environ 49 g/interrupteur environ 4,5 g



Caractéristiques:

- Conception entièrement étanche pour toutes les conditions. (Remarque : veuillez nettoyer et effectuer l'entretien après utilisation pour éviter la corrosion)
- Commutateur électronique avancé et module Bluetooth deux-en-un, prend en charge les paramètres de fonctionnement et l'état en temps réel via l'application ISD Go.
- BEC intégré avec fonctions de sortie réglables ; génère un courant continu jusqu'à 3 A et prend en charge 5 V à 7,5 V avec un réglage de 0,1 V via l'application ISD Go. Prend en charge diverses applications RC puissantes et servos haute tension.
- La fréquence PWM réglable et la fonction synchrone avancée offrent une courbe d'accélérateur idéale et des performances exceptionnelles pour différents véhicules et conditions.
- Fonction de freinage actif réglable et force de freinage réglable ou freinage initial.
- Fonctions de protection multiples : protection contre la basse tension de la batterie, protection contre la surchauffe, protection contre la perte de contrôle de l'accélérateur, protection contre les surtensions et les sous-tensions BEC .
- Courbes d'accélération/de freinage de l'accélérateur réglables à l'infini et pouvant être définies individuellement.
- Son de démarrage personnalisable.
- Mise à niveau OTA du micrologiciel, assurez-vous que vos ESC sont à jour et fonctionnent correctement et améliorez l'expérience utilisateur à tout moment.
- Fonction de verrouillage antidérapant en pente spécialement conçue pour les chenilles RC qui se caractérisent par un fonctionnement sur les terrains les plus difficiles.

Utilisez un nouveau contrôleur à balais :

1. Câblage du moteur :

de l'ESC peuvent être connectés à l'un des deux fils du moteur à volonté. Si le sens de rotation est inversé, les deux fils du moteur peuvent être interchangés ou le changement du sens de rotation du moteur peut être ajusté via l'application.

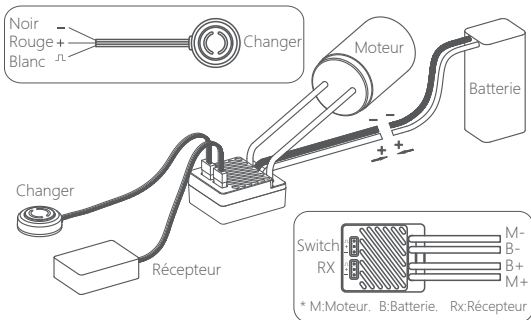
2. Connectez l'ESC au récepteur :

gaz de l'ESC au canal d'accélérateur du récepteur (c'est-à-dire canal 1 : servo | canal 2 ESC). Veuillez noter que le port de commande des gaz de l'ESC a une fonction de réglage de la tension BEC sur le récepteur et le servo. Nous vous suggérons de NE PAS fournir d'alimentation supplémentaire au récepteur, sinon votre ESC pourrait être endommagé.

3. Connectez-vous à la batterie :

Connectez-vous à la batterie, assurez-vous que le pôle (+) de la L'ESC est connecté au pôle (+) de la batterie et le pôle (-) est connecté au pôle (-). Si l'ESC est connecté à l'envers, votre ESC sera endommagé.

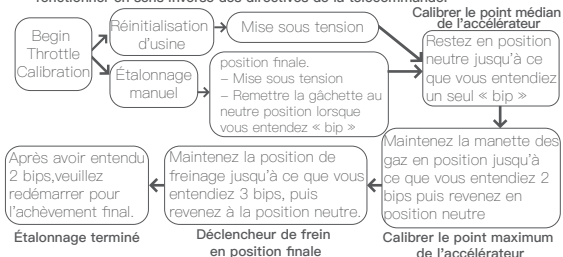
Remarque : pour des raisons de sécurité, assurez-vous que l'ESC est éteint lorsque vous connectez les fils au moteur et à la batterie comme indiqué ci-dessus. Allumez l'ESC en gardant l'unité RC en l'air ou sur un support lorsque vous l'allumez.



Configuration ESC=ESC Setup

1. Calibrez la course de l'accélérateur sans module de commutation deux en un Si le module de commutation électronique (interrupteur) n'est pas équipé, le contrôleur de vitesse électronique sera **ACTIVÉ** lorsqu'il détectera la batterie.
2. Avant de calibrer la plage d'accélération, assurez-vous que l'ESC est connecté à votre récepteur sur le canal 2 (CH2), que la batterie complètement chargée est connectée et qu'une radio bien calibrée est prête.
3. Veuillez régler les paramètres EPA de l'accélérateur/frein du canal d'accélérateur sur votre télécommande aux valeurs par défaut et le point médian à 0.

Remarque : l'accélérateur doit être calibré en stricte conformité avec la séquence suivante, sinon la voiture peut avoir une réponse lente et peut fonctionner en sens inverse des directives de la télécommande.



***Une fois l'étalonnage terminé, le mode de fonctionnement par défaut est la marche avant et arrière avec fonction de freinage.**

Utiliser l'application (ISD GO) pour configurer

L'ESC sera en état de faible consommation d'énergie après avoir été mis sous tension si deux modules de commutation électroniques en un ont été insérés.

- **Allumer** : Allumez le contrôleur de vitesse électronique, une lumière LED blanche s'affichera sur le module de commutation (Switch).

Appuyez sur le bouton et maintenez-le enfoncé pendant une seconde, la lumière LED blanche deviendra verte fixe (pas de message d'erreur) ou rouge clignotant (avec message d'erreur).

Éteindre : Appuyez sur le bouton et maintenez-le enfoncé jusqu'à ce que la lumière LED s'éteigne.

- **Couplage Bluetooth** : En état de faible consommation d'énergie, appuyez sur le bouton et maintenez-le enfoncé jusqu'à ce que la lumière LED bleue s'affiche sur le module de commutation.

Le voyant LED clignotant sur le module de commutation lancera le couplage Bluetooth. Le voyant LED bleu sera toujours allumé une fois la connexion Bluetooth réussie. Et puis l'ESC peut être configuré dans

- **l'application ISD.**

Étalonnage de l'accélérateur : Si la plage d'accélérateur actuelle de l'ESC n'est pas calibrée, l'élément « Étalonnage à distance » en haut de l'interface de configuration affichera un « ! » rouge. ".mark

Avant de commencer à calibrer la plage d'accélérateur, veuillez régler les paramètres du canal d'accélérateur de la télécommande sur la valeur par défaut et le point médian du canal d'accélérateur sur 0.

Commencez par cliquer sur « Étalonnage à distance » et la fenêtre d'étalonnage de l'accélérateur apparaîtra.

Suivez les instructions pour terminer l'étalonnage de l'accélérateur.

- **Mode de fonctionnement :**

a. Marche avant avec frein : dans ce mode, le véhicule peut uniquement avancer et freiner.

b. Marche avant/arrière avec frein : dans ce mode, le véhicule peut avancer, reculer et freiner. Ce mode adopte le mode de marche arrière à double clic, c'est-à-dire que lorsque la manette des gaz est poussée vers la zone de marche arrière pour la première fois, le moteur freine uniquement. Lorsque la manette des gaz est ramenée en position neutre et poussée vers la zone de marche arrière pour la deuxième fois, la voiture reculera si le moteur a cessé de tourner et le frein sera toujours appliqué si le moteur tourne.

c. Marche avant et arrière : dans ce mode, lorsque la manette des gaz est dans la zone de marche arrière, le moteur reculera immédiatement.

- **Protection basse tension :**

cette fonction sert principalement à empêcher l'ESC de subir des dommages irréversibles causés par une décharge excessive des batteries au lithium. L'ESC surveillera en permanence la tension de la batterie et coupera la puissance de sortie une fois que la tension sera inférieure aux données définies.

La valeur de protection basse tension peut être réglée sur automatique (selon le type de batterie) ou spécifiée manuellement de 5,0 V à 12,0 V.

- **Tension BEC** : La tension BEC prend en charge le réglage manuel de 5,0 V à 7,5 V (pas de 0,1 V).
- **Remarque** : Un mauvais réglage de la tension BEC peut endommager le servo ou d'autres équipements électriques.
- **Rotation du moteur** : Cet élément peut ajuster la rotation du moteur, le déplacement vers la gauche équivaut à la rotation du moteur dans le sens inverse des aiguilles d'une montre, et le déplacement vers la droite équivaut à la rotation du moteur dans le sens des aiguilles d'une montre.
- **Fréquence PWM** : Ajustez la fréquence sous cet élément. Lorsque l'ESC est réglé sur une fréquence de conduite inférieure, la sortie du moteur sera plus forte, l'accélérateur sera plus percutant en raison du volume de couple plus élevé. Lorsque l'ESC est réglé avec une fréquence de conduite plus élevée, le moteur produira un couple plus faible tout en étant plus défini et en tournant plus doucement avec moins de bruit, mais cela conduit à une augmentation de l'échauffement de l'ESC et de la demande d'énergie.
- **Force de démarrage** : ajustez la force de démarrage de l'ESC sous cet élément. Plus la valeur est élevée, plus la sensibilité de la réponse de l'accélérateur est élevée et le moteur augmente sa puissance d'accélération.
- **Force de freinage** : ajustez la puissance de freinage sous cet élément. Plus la valeur est élevée, plus la sensibilité de la réponse/force de freinage est élevée.
- **Niveau de freinage actif** : Réglez le mode marche avant/arrière sous cet élément. Assurez-vous que la valeur est non fermée et que la manette des gaz est en position neutre, l'ESC génère automatiquement une force qui entrave le mouvement du moteur. Plus la valeur définie est grande, plus la force générée est importante.
- **Verrouillage antidérapant de la rampe** : En mode marche avant/arrière (mode montée), le niveau de freinage actif est réglé sur une valeur différente de zéro pour activer la fonction de verrouillage antidérapant de la rampe. Une fois cette fonction activée, lors de l'accélération du mouvement d'une position d'accélérateur ou de freinage à une position médiane, le moteur génère une force de couple opposée à la direction actuelle du mouvement pour maintenir le véhicule immobile. Cette fonction peut permettre au véhicule de s'arrêter plus rapidement lorsque le véhicule

roule sur une route plate, et elle peut maintenir le véhicule immobile sur la pente lorsque le véhicule roule sur une route escarpée. Le niveau de freinage actif doit correspondre au poids du véhicule. Si le niveau est trop élevé, le véhicule ne sera pas stable en place, et si le niveau est trop bas, le véhicule ne pourra pas rester fermement sur une pente raide.

- **Activation du frein actif** : ce paramètre n'est effectif qu'en marche avant et en marche arrière avec le mode de freinage. Lorsque cette valeur est activée, elle peut produire une force de freinage plus importante.
- **Courbe d'accélérateur** : définissez la courbe d'accélérateur pour un réglage en continu sous cet élément.
- **Remarque** : dans le mode novice par défaut, la puissance de sortie maximale est limitée à 70 %.
- **Courbe de freinage** : définissez la courbe de freinage du réglage en continu sous cet élément.
- **Remarque** : dans le mode novice par défaut, la force de freinage maximale est limitée à 70 %.

ESC70 Courant de sortie 70A.



www.isdt.co