

REGLAGES A EFFECTUER SUR L'EMETTEUR

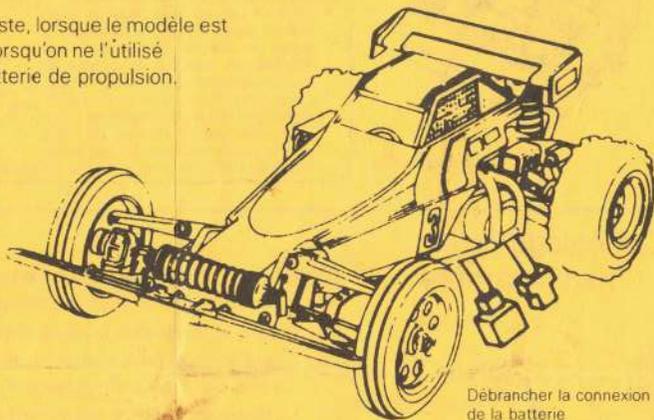
- (1) Effectuer tous les réglages de base en procédant aux opérations (A), (B), (C) et (D) ci-dessus sur le régulateur FET.
- (2) On ne peut ajuster sur l'émetteur que les fonctions disponibles doivent être effectués sur le régulateur.
- (3) Pendant les réglages le manche de direction doit rester en position neutre.
- (4) Le point milieu et l'intensité du freinage peuvent être ajustés si nécessaire au moyen du levier de trim du manche des gaz.
- (5) Si l'émetteur est doté de débattement exponentiel ou d'ATL ces fonctions peuvent être ajustées et utilisées une fois effectués les réglages préliminaires décrits ici.

NOTE

- Seules les fonctions spéciales disponibles sur l'émetteur peuvent être ajustées sur celui-ci. Tous les autres ajustements doivent être effectués sur le régulateur.

CONSEILS D'UTILISATION

- (1) Ne pas faire rouler le modèle lorsque des graviers ou d'autres éléments sont coincés dans les pignons et empêchent l'entraînement normal des roues par le moteur. Dans ce cas le blocage du moteur a pour conséquence une très forte consommation électrique et la mise en action du circuit de protection thermique qui coupe l'alimentation du moteur. La destruction du régulateur est ainsi évitée.
- (2) Lorsque la température est redescendue le circuit de protection thermique rétablit l'alimentation, le régulateur peut de nouveau faire fonctionner le moteur.
- (3) Il faut apporter le plus grand soin à éviter toute pénétration d'humidité à l'intérieur du régulateur. Il en résulterait des défauts de fonctionnement.
- (4) Toujours équiper le moteur de propulsion de condensateurs d'antiparasitage ou, mieux, d'un filtre d'antiparasitage.
- (5) En allant ou en revenant de la piste, lorsque le modèle est entreposé et à tous moments lorsqu'on ne l'utilise pas, toujours débrancher la batterie de propulsion.



■ Dans le cas où votre appareil FUTABA ne fonctionne pas veuillez vous adresser à votre revendeur ou envoyez l'ensemble complet au centre de service FUTABA correspondant.

Les caractéristiques sont sujettes à modifications sans avis préalable. Nous déclinons toute responsabilité pour les fautes d'impression éventuelles. La reproduction des textes, même partiellement, des dessins et des illustrations n'est autorisée qu'avec notre accord écrit spécifique.

FUTABA (Europe) GmbH, Am Seestern 24, D-4000 Düsseldorf 11
Tel.: 02 11/59 10 14, Fax.: 02 11/59 31 33

Futaba®

D 60619

VARIATEUR DE VITESSE A TRANSISTORS DE PUISSANCE MOSFET

FP-MC112B

Pour utilisation avec les ensembles de radiocommande AT TACK et MAGNUM

Veuillez lire soigneusement la totalité du mode d'emploi avant la première mise en service.

PARTICULARITES

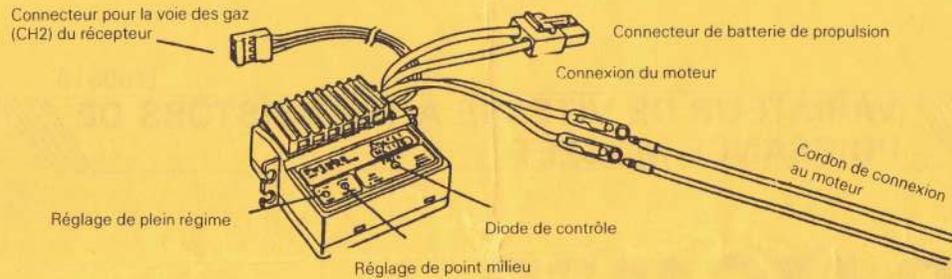
- Sept MOS FET (transistors à effet de champ) de la technologie la plus moderne sont utilisés pour la propulsion et le frein. Ils permettent une très faible résistance interne (0,009 Ω), un rendement très élevé et un échauffement réduit. On obtient ainsi une utilisation optimale de la batterie de propulsion par le moteur.
- Un circuit de détection incorporé protège de l'échauffement. La sonde de température du circuit de protection détecte la chaleur produite par une surcharge, arrête le moteur et améliore ainsi la sécurité.
- Malgré des dimensions extrêmement réduites et un faible poids ce régulateur comporte un réglage de point milieu et de pleine puissance avec contrôle incorporé. On peut ainsi toujours obtenir les meilleurs réglages sans instrument de mesure.
- Un circuit d'alimentation du récepteur est incorporé. L'utilisation de la batterie de propulsion de 7,2 V comme source d'alimentation unique permet de diminuer le poids du véhicule.
- Les connexions d'alimentation du récepteur et du servo sont standardisées.
- Le régulateur est livré avec le cordon de connexion au moteur.
- Le connecteur de batterie de propulsion est doté de contacts dorés afin de diminuer la résistance électrique.

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES

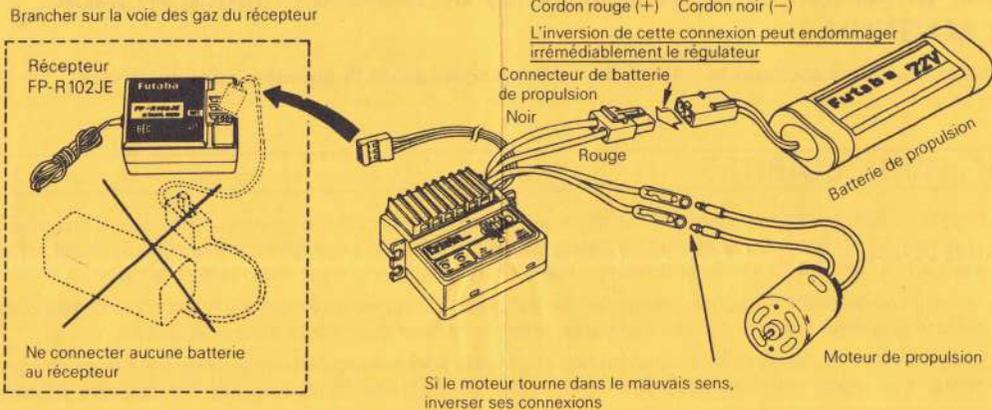
- Fonctions: Marche avant et arrière, frein électronique
- Tension d'alimentation: 7,2-8,4 V
- Sortie du régulateur: 6 V/2 A (max.)
- Intensité maximale en régime continu: 100 A
- Intensité maximale en pointe: 400 A
- Résistance interne: 0,009 $\Omega \times 2$
- Dimensions: 46,1 \times 40,5 \times 20 mm
- Poids: 57 g

Les Caractéristiques Electriques sont sujettes a modifications sans avis préalable.

NOMENCLATURE



CONNEXION



DESCRIPTION DES POTENTIOMETRES

● Potentiometre de réglage du neutre

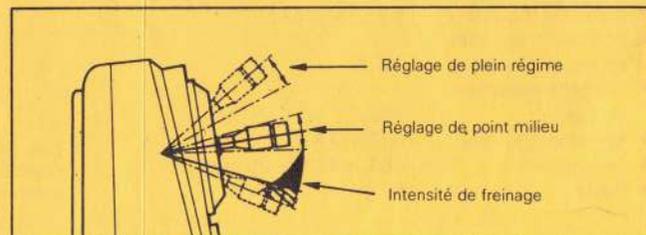
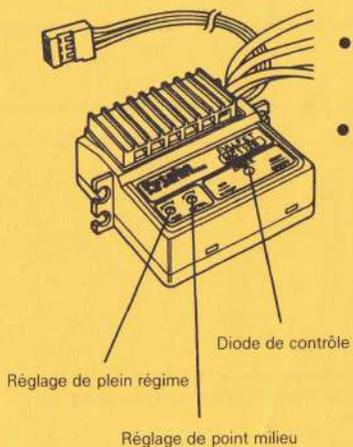
Positionner le manche des gaz et trim au neutre ce potentiometre regle le neutre de la commande des gaz sur le variateur.

● Potentiometre de réglage pleine puissance

Le réglage de ce potentiometre sert à obtenir la pleine vitesse quand le manche des gaz est à son maximum.

● Lampe de contrôle

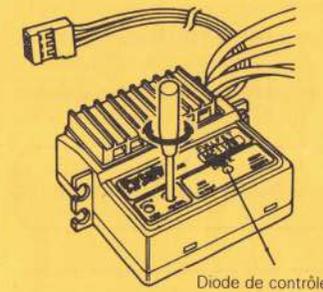
Doit être verte dans la plage d'accélération progressive et rouge lorsque le moteur est plein régime. Aucune lumière ne doit s'allumer lorsque l'on freine ou en marche arrière.



REGLAGE DU REGULATEUR

Pour régler le régulateur le moteur ne doit pas être connecté, sinon les réglages ne peuvent pas être effectués correctement.

(A) Réglage du point milieu

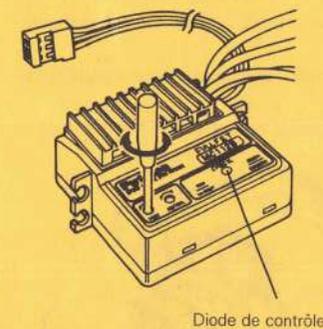


- (1) Brancher le récepteur et la batterie de propulsion.
- (2) Allumer l'émetteur, puis mettre le commutateur du régulateur sur ON.
- (3) A ce moment la diode de contrôle est allumée ou éteinte.
- (4) Tourner alors le réglage de plein régime à fond dans le sens des aiguilles d'une montre.
- (5) Tourner ensuite lentement le réglage de point milieu. A un certain point la diode de contrôle s'allumera ou s'éteindra. Le point où la diode s'éteint est le point milieu. Laisser le réglage à cette position.
- (6) La diode de contrôle émet une couleur verte lorsque le moteur tourne.

NOTE

- Etant donné que la diode de contrôle s'éteint aussi en position de freinage, le point milieu s'en distingue par le fait que la diode s'éteint temporairement.
- Ne pas actionner le manche des gaz de l'émetteur pendant les réglages.

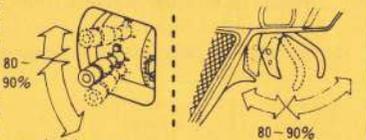
(B) Réglage du plein régime



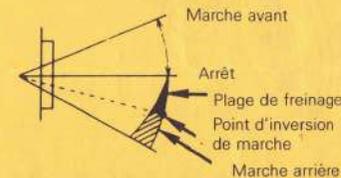
- (1) N'effectuer ce réglage qu'après celui du point milieu.
- (2) Lorsque le manche des gaz de l'émetteur est en position de plein gaz la diode de contrôle émet une lumière verte.
- (3) Lorsque l'on tourne lentement le réglage de plein régime au moyen du tournevis fourni, on trouve un point auquel la lumière passe du vert au rouge. Ce point est celui de plein régime (vitesse maximale).
- (4) Positionner ce réglage de manière à ce que la diode de contrôle passe au rouge un peu avant que le manche des gaz de l'émetteur arrive en bout de course (80-90%).

NOTE

- Dans le cas où le réglage de plein régime serait ajusté de sorte que la diode de contrôle passe au rouge exactement en bout de course du manche de commande de l'émetteur, il peut se produire que le moteur n'atteigne pas sa vitesse maximale. Toujours effectuer ce réglage de sorte que la diode de contrôle passe au rouge dès 80-90% de la course du manche des gaz.



(C) Réglage de la marche arrière



- (1) Régler la position de déclenchement de la marche arrière à 70-80% de la demi-course du manche des gaz.
- (2) Mettre le levier de trim du manche des gaz en position moyenne.
- (3) Il peut arriver que la marche arrière ne fonctionne pas si le point milieu n'a pas été réglé préalablement.
- (4) La diode de contrôle est éteinte en marche arrière.

(D) Réglage du frein



- (1) Lorsque le manche des gaz (ou la détente) est déplacé de sa position de repos du côté du freinage, on obtient un freinage dont l'intensité est proportionnelle à l'amplitude du déplacement.
- (2) Au cours du freinage la diode de contrôle reste éteinte.

L'intensité du freinage augmente d'autant plus que l'on déplace le manche ou la détente de commande des gaz du côté du freinage.